

Прес-реліз

ПАТ «УКРТАТНАФТА»

вул. Свіштовська, 3, м. Кременчук, 39610, Україна

12.06.2020 г.



«Укртатнафта» виступає за впровадження ринкових механізмів впливу держави на ринок нафтопродуктів

21 січня 2020 року три національних товаровиробники - ПАТ «Укртатнафта», ПАТ «Укрнафта» та ПАТ «Укргазвидобування» - подали спільну скаргу щодо впровадження компенсаційних заходів стосовно субсидованого російського імпорту дизельного палива і скрапленого газу. Також ПАТ «Укртатнафта» виступила з ініціативою скасувати пільги на скраплений газ, який переважно імпортується з РФ.

Існуюча система оподаткування та преференцій для імпортованого з РФ ресурсу вже довели ситуацію в галузі до того, що це є проблемою не тільки національних товаровиробників, а й проблемою, яку розуміють на вищому державному рівні. Залежність від країни-агресора у постачанні найважливіших для країни нафтопродуктів є неприпустимою в той час, коли не вирішені питання миру та територіальної цілісності України, коли кожний день ЗМІ публікують інформацію про загиблих та поранених.

Дійсно, ситуація, в яку завели ринок нафтопродуктів лобісти російського імпорту та непрофесіоналізм чиновників окремих державних установ, не тільки складна, а й має зацікавлені сторони такого становища. Тому вал маніпуляцій і дезінформації заповнив інформаційний простір.

Але, щоб не потонути в цьому інформаційному ґвалті, - спочатку про ПАТ «Укртатнафта», про наші досягнення, наше сьогоднішнє і наші плани. Ми є експертами на цьому ринку і маємо глибинне розуміння, що треба зробити, щоб це було корисно для наших співгромадян та нашої держави, тому що ми є частинкою України. Тож наше бачення вирішення проблем на ринку нафтопродуктів підтримали національні товаровиробники всіх форм власності, що займаються видобутком нафти, газу, газового конденсату та їх переробкою в Україні.

ПАТ «Укртатнафта» у 2019 році переробило 2,5 млн. тонн нафтової сировини. Всі бензини і дизпаливо, що виробляє ПАТ «Укртатнафта», починаючи з 2017 року відповідають стандарту ЕВРО-5.

Рік тому в ПАТ «Укртатнафта» відбулася зміна керівництва технічного блоку підприємства. Головним інженером компанії став відомий спеціаліст – технічний директор з компанії ORLEN LIETUVA (Мажейкайський НПЗ) Лінас Чапас. З того часу в ПАТ «Укртатнафта» почалися процеси впровадження досвіду, що є необхідним для стратегічного розвитку підприємства. Команда технічних спеціалістів була також посилена за рахунок головного механіка, теж з ORLEN LIETUVA.

З останнього: ПАТ «Укртатнафта» в травні, замість радянського РТ-1, впровадило виробництво авіаційного палива за сертифікатом Jet A-1, як того вимагали міжнародні авіакомпанії. Восени 2019 року компанія повідомила ринок, що почала виробляти лише мазут з вмістом сірки до 1%, а вже останні три місяці ПАТ «Укртатнафта» не виробляє мазут взагалі, замінивши його на більш маржинальні продукти.

У квітні-травні 2020 року протягом 30 днів був проведений капітальний ремонт комплексу ЛК-6У. Вартість робіт і обладнання становить 80 млн. грн. Комплекс переведено на трирічний міжремонтний цикл.

Сьогодні завершуються монтажні роботи на новій технологічній установці ізомеризації легких бензинових фракцій. Представник ліцензіара французької компанії AXENS вже проводить інспекцію об'єкта перед початком пуско-налагоджувальних робіт. Обсяг інвестиції в новий технологічний комплекс за останні три роки - 36 млн. доларів США.

У 2020 році проведена заміна каталізатора бензинового риформінгу вартістю 78 млн. грн., замінено каталізатори на процесі гідроочищення дизельного палива вартістю 12 млн. грн. У період нафтової кризи в Білорусі, коли українським трейдерам було відмовлено в постачанні контрактних обсягів дизпалива, ПАТ «Укртатнафта» лише на одному технологічному ланцюгу збільшило завантаження заводу нафтою та завдяки реалізації заходів щодо дизелізації кошику нафтопродуктів, збільшило виробництво дизпалива майже вдвічі - до 110 тис. тонн на місяць.

За останні півроку, шляхом впровадження заходів з енергозбереження, споживання енергоресурсів зменшено на 7%. В подальшому плани компанії розраховані на щорічне зменшення енергоспоживання на 4%.

За словами головного інженера ПАТ «Укртатнафта»: «Обладнання заводу знаходиться в нормальному стані й здатне збільшити обсяги переробки до 4,5 млн. тонн нафти на рік. Можливі варіанти збільшення переробки і до 7 млн. тонн нафти на рік, потужності є. Але ринок бензинів в Україні зменшився вдвічі внаслідок того, що на бензин встановили ставки акцизного податку в 4 рази вищі, ніж на скраплений газ. Немає можливості продати бензин - не можеш переробляти більше нафти».

Україна здатна забезпечити себе бензином на 100%. Але пул з російських нафтових компаній та українських газових ділків пролобіював збільшення акцизів на український бензин в 4 рази та створив ринок для російського скрапленого газу в Україні. Споживання скрапленого газу перевищило вже 2 млн. тонн на рік, на скрапленому газі їздять 36% автотранспорту. Україна не здатна виробляти 2 млн. тонн скрапленого газу навіть теоретично. Скраплений газ LPG – це продукт, який можуть достатньо виробляти лише такі країни як РФ - з великими обсягами видобутку природного газу і нафти. Одночасно зі збільшенням ринку LPG споживання бензинів в Україні впало з 4,5 млн. тонн до 2 млн. тонн на рік.

Нонсенс!!! На український продукт в рази підвищили акцизний податок, щоб український споживач купував російський скраплений газ. Ми розуміємо наших споживачів – коли рахуєш кожен копійку – немає часу задавати питання: де виробляють дешевий скраплений газ? Але ми не розуміємо можновладців, які стимулюють споживання російського продукту та при цьому втрачають бюджету з акцизного податку становлять 13 млрд. грн. на рік.

Але ж якби ці втрати бюджету залишались у кишенях наших громадян! Аналіз цін постачання скрапленого газу показує: те, що не отримує український бюджет, перераховується в РФ в ціні газу. Наприклад, середня ціна скрапленого газу від російських компаній в квітні 2020 року для польських покупців на умовах DAF Brest становила 133 долари США за тону. Для українських трейдерів на українсько-російському кордоні середня ціна квітня становила 203 долари США за тону. Якщо до цього додати, що залізничний тариф до кордону з Польщею у росіян вище на 60 доларів, виходить, що додатковий прибуток російських нафтових компаній при постачанні скрапленого газу в Україну становив +130 доларів США за тону. Це наслідок монопольного становища росіян на українському ринку. Російські нафтопродукти зовсім не дешеві, як пишуть проплачені експерти. Додаткові премії в ціні на російський продукт співпадають з пільгами по акцизу в українському податковому законодавстві.

Ставка податку на бензин - 213,5 євро за 1000 літрів, а пільгова ставка податку на скраплений газ - 52 євро за 1000 літрів. Справедлива ставка податку на скраплений газ повинна становити 0,8 від ставки податку на бензин, або 168 євро за 1000 літрів. Бюджет втрачає 13 млрд. грн. щороку за рахунок стимулювання споживання російського продукту.

ПАТ «Укртатнафта» виступає за встановлення справедливих ставок податку на нафтопродукти, які стимулюватимуть ринкові механізми у споживанні різних видів автомобільного палива.

Уряд повинен визначитись – або наповнення бюджету на 13 млрд. грн. – і тоді не може бути пільг для російського скрапленого газу. Або, якщо соціальна складова питання не дозволяє підвищувати акциз на скраплений газ, – потрібно зменшувати акциз на бензин і вирівнювати ставки.

До того ж, питання зменшення або збільшення акцизів - це питання не тільки цін для споживача. Загальновідомо, що зменшення цін на енергоносії на 10% стимулює зростання ВВП на 2%. Можливо економічному блоку Уряду слід переглянути підходи в тарифній і податковій політиці та закладати стимули для зростання ВВП. У цьому випадку втрати бюджету від зменшення акцизів на нафтопродукти будуть перекриті зростанням економіки і надходженнями від інших податків. А зараз споживач сплачує не стільки за бензин, скільки сплачує податки, яких в бензині 60%.

Щодо мит на російські нафтопродукти. Є загальносвітова практика для країн СOT: якщо іноземна держава нелегітимно стимулює власних виробників та надає фінансову підтримку своїм виробникам, щоб вони завоювали ринок вашої країни, – ви маєте право захищати національних товаровиробників. Це робочі місця і це право країни захищати свій ринок від неконкурентних дій іноземних виробників.

Зараз загальний обсяг стимулювання російських виробників нафтопродуктів складає 25% від вартості нафти і нафтопродуктів. Але ПАТ «Укртатнафта», ПАТ «Укрнафта» та АТ «Укргазвидобування» надали скаргу до Міжвідомчої комісії з міжнародної торгівлі та, згідно із Законом України «Про захист національних товаровиробників від субсидованого імпорту», обґрунтували введення у 2020 році компенсаційного мита в розмірі 8,46% - саме у розмірі нелегітимного субсидування російських виробників шляхом повернення акцизів з російського бюджету. За нашою інформацією, факт субсидування не мав заперечень з боку спеціалістів Міністерства економіки і сільського господарства.

Але лобісти імпорту російських нафтопродуктів загнали наших представників влади у ступор тезою, що введення мит на російські нафтопродукти - це підвищення цін для споживачів і цього не можна робити.

Зі свого боку стверджуємо: підвищення цін на дизельне паливо не буде. Ринок дизпалива досить конкурентний.

Наповнення українського ринку дизельного палива за 4 міс. 2020 р.

Найменування	тис. тонн	%
Загальний баланс ринку	2 033,0	
Внутрішнє виробництво	359,9	17%
Імпорт, в т.ч.:	1 686,9	83%
<i>походженням з РФ</i>	804,5	40%
<i>Білорусь</i>	390,5	19%
<i>Литва</i>	216,5	10%
<i>імпорт через морські порти</i>	155,0	8%
<i>інші</i>	120,5	6%

Ринок дизпалива України є локальним континентальним ринком. При формуванні ціни використовуються два цінових індикативи Diesel 10ppm FOB Med («південні» котирування) та (FOB

Rdam + CIF NWE)/2 («північні» котирування). Використання цих базисів пов'язане з тим, що існує експортний потік російського дизпалива в порти Балтійського та Чорного моря, потік білоруського експорту в порти Балтійського моря, альтернативне постачання дизпалива танкерами через порти Чорного моря.

Але на ринку домінує дизпаливо з РФ і РБ. Домінування пов'язане з ціновим демпінгом, але в цьому випадку демпінг не означає, що це занадто дешево. Аналіз ефективності продажу дизпалива російськими нафтовими компаніями і білорусами через порти Балтійського моря у порівнянні з цінами, що пропонуються українським трейдерам, свідчать - Україна для нафтопродуктів з РФ і РБ є занадто преміальним ринком. Додаткова маржа при постачанні в Україну, у порівнянні з експортом в Європу, становить 60-70 доларів США за тонну. За даними агентства Аргус Петролеум, ціна на дизпаливо на російсько-білоруському кордоні у напрямку Вентспілса 5 червня становила 262 долари США за тонну, а для України ціна становила приблизно 325 доларів США за тонну.

Походження	Диференціал	Базис постачання
Російська Федерація	+18...+20	на Новоград-Волинському терміналі
Білорусь	+24...+29	на кордоні
Литва	+29	на кордоні
Кременчук	+30	на заводі
Морський імпорт	+50	в порту

Тобто аналіз цін контрактів свідчить - при постачанні дизпалива з РФ ціна формується виходячи з цін альтернативних поставок. Введення мита 8,46% не призведе до підвищення цін на російське дизпаливо для України. Додаткові 25-30 доларів в ціні призведуть до встановлення неконкурентно високої ціни на російське дизпаливо у порівнянні з альтернативними поставками.

Особливістю компенсаційного мита є те, що воно націлене на те, щоб забрати не законну, не ринкову перевагу, яку іноземний виробник отримав як надприбуток від своєї держави.

В Україні нафтопереробники опинились на межі зупинки внаслідок зростання споживання скрапленого газу і обсягів імпорту з РФ. На мінімумі обсяги переробки, обсяги транспортування нафти. Значна кількість родовищ нафти і газового конденсату знаходиться в «сплячому» стані, тому що немає де потім цю сировину переробити. У видобувній галузі зайнято майже 45 тис. працівників.

В пропозиціях ПАТ «Укртатнафта» інтерес національного товаровиробника співпадає з інтересом національного споживача. При постачанні нафти танкерами витрати на фрахт, перевалку, прокачування становлять до 25 доларів США на тонну. При постачанні в країну готових нафтопродуктів витрати на фрахт, перевалку і залізничний тариф становлять приблизно 75 доларів США на тонну. Росіяни свої переваги в ціні забирають з України через завищення цін. Ми для них - преміальний ринок. Саме тому вигідно переробляти нафту, а не ввозити готові нафтопродукти. Національні товаровиробники, внаслідок перекосу в споживанні скрапленого газу, працюють з низьким рівнем завантаження установок, що призводить до збільшення питомих витрат на переробку вдвічі. Якщо держава в комплексі вирішить зазначені проблеми, національний товаровиробник може забезпечити зменшення внутрішніх цін на 10%.

З огляду на все, Уряд може прийняти стратегічні рішення на ринку нафтопродуктів, і лише одна галузь забезпечить умови для зростання ВВП України на 4,0-4,5%.

Думайте!