

**14** Полимерные добавки увеличивают устойчивость дорог к температурным колебаниям, что продлевает срок их эксплуатации

**15** На НПЗ создана комплексная система мониторинга состояния воздуха, воды и геологической среды

**16** Продажа сопутствующих товаров на заправках «Газпром нефти» должна сделать АЗС эффективным розничным бизнесом

Омский нефтеперерабатывающий завод «Газпром нефти» завершил первый этап программы модернизации производства. Техническое перевооружение завода, который в нынешнем году отметил 60-летие, завершится в 2020 году, но уже сегодня предприятие является лидером среди российских НПЗ по глубине переработки нефти и полностью перешло на выпуск моторного топлива стандарта «Евро-5».

# Нефтяники оценили «Евро»

— технологии —

В конце 1990-х годов российские нефтеперерабатывающие заводы были загружены меньше чем наполовину. В 2000 году на всех НПЗ страны было переработано 169 млн тонн нефти при потенциальной мощности 296 млн тонн. Особенности ценового регулирования продукции НПЗ на внутреннем рынке делали более выгодной отгрузку нефти на экспорт, а не ее переработку. В таких условиях у владельцев заводов не было никаких стимулов технологического обновления НПЗ и увеличения глубины переработки сырья. К 2000 году средний показатель глубины переработки нефти в России составлял около 67%. Исключение составлял только Омский НПЗ, где глубина переработки уже тогда доходила до 81,5%.

Объем переработки нефти на отечественных заводах стал расти в начале нулевых, и к 2006 году средняя загрузка действующих НПЗ выросла до 80%, а в абсолютных цифрах — до 220 млн тонн нефти. Одновременно стали расти и инвестиции в отрасль. Общие вложения в модернизацию российских НПЗ в 2008–2010 годах составили около 177 млрд руб. За этот период вертикально интегрированными нефтяными компаниями было построено шесть новых и реконструировано десять действующих установок по производству моторных топлив.

В 2011 году российское правительство потребовало от нефтяных компаний провести модернизацию перерабатывающих мощностей, чтобы увеличить выпуск моторного топлива. Еще одним результатом модернизации должен стать переход отрасли на производство топлива, соответствующего самым строгим экологическим стандартам. Федеральная антимонопольная служба, Ростехнадзор, Росстандарт и 12 нефтяных компаний заключили соответствующие соглашения, направленные на стабилизацию рынка нефтепродуктов. Со стороны нефтяников соглашения подписали ЛУКОЙЛ, «Газпром нефть», ТНК-ВР, «Роснефть», «Сургутнефтегаз», «Татнефть», «Альянс», «Башнефть», «Славнефть», «Газпром», «Русснефть» и Новошахтинский за-



ФОТО: АЛЕКСАНДР ЧЕРНОВ

вод нефтепродуктов. До 2020 года нефтяники должны реконструировать и построить 124 установки переработки сырья на НПЗ.

По мнению главного экономиста компании Yugon Consulting Сергея Ежова, по состоянию на сегодняшний день эти соглашения практически выполнены. За короткий срок Россия перешла от использования топлива 2-го экологического класса к «Евро-5».

С 1 января 2011 года был введен запрет на оборот бензина Аи-95 класса ниже «Евро-3», с сентября 2011 года — запрет на оборот бензина класса ниже «Евро-3» по Аи-92. Переход на бензины и дизельное топливо класса «Евро-4» произошел в 2014 году.

По словам министра энергетики Александра Новака, рост инвестиций в переработку нефти в 2014 году до 290 млрд руб. позволил увеличить производство бензинов пятого класса до 65% от общего объема выпуска топлива.

Омский НПЗ уже полностью перешел на производство бензинов «Евро-5». Первый этап программы модернизации, направленный на повышение качества нефтепродуктов, завершен. Второй этап, реализация которого уже началась, направлен на повышение эффективности производства нефтепродуктов — выход светлых к 2020 году должен составить 80,5% — и дальнейшее увели-

чение глубины переработки нефти до 97%. «В этой части программы основными являются такие крупные производственные комплексы, как, комплекс первичной переработки нефти, комплекс гидрокрекинга вакуумного газойля и установка замедленного коксования, а также объекты инфраструктуры: общезаводское хозяйство, очистные сооружения, факельные системы, установки производства азота, водорода и серы», — рассказал генеральный директор «Газпромнефть-Омск» Олег Белявский.

«Для НПЗ с точки зрения экономики целесообразно переходить на новые технологии производства. Чем более качественное

## САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ

«Газпромнефть—Омский НПЗ» — дочернее предприятие компании «Газпром нефть», является крупнейшим по объему переработки и одним из самых современных нефтеперерабатывающих заводов России. Завод введен в эксплуатацию в 1955 году — в нынешнем году отмечает 60-летний юбилей. По установленной мощности — 21,4 млн тонн (в том числе 1 млн тонн газового конденсата) — Омский НПЗ входит в двадцатку крупнейших НПЗ мира.

На НПЗ эксплуатируется 22 технологических объекта, в том числе 2 крупных комплекса: комплекс глубокой переработки мазута КТ-1/1 и КПА — производство ароматических углеводородов.

Площадь территории завода составляет 1290 га, объемы резервуарных парков хранения: нефти — 448 тыс. куб. м, нефтепродуктов — 794 тыс. куб. м. Предприятие выпускает порядка 50 видов нефтепродуктов. В том числе автомобильные бензины 5-го экологического класса, дизельные топлива летние, зимние, арктические 5-го класса, реактивное топливо марки ТС-1 (первое место в стране по выпуску), сжиженные газы (сырье для нефтехимии), коксы, битумы, битумные эмульсии и полимерно-битумные вяжущие, ароматические углеводороды высокой степени чистоты. Омский НПЗ — единственный в России производитель катализаторов для процессов каталитического крекинга.

топливо, чем выше октановое число выпускаемого бензина, тем дороже продукт производства. Соответственно, выше и прибыль завода», — говорит Рустам Танкаев, ведущий эксперт Союза нефтегазопромышленников России.

Полностью перейти на выпуск топлива класса «Евро-5» российские нефтеперерабатывающие предприятия должны были 1 января 2016 года, однако этот срок перенесен на полгода. Причиной стали опасения по поводу того, что из-за неготовности ряда НПЗ к выпуску «Евро-5» в следующем году может возникнуть нехватка бензина на внутреннем рынке. Участники рынка этих опасений не разделяют и предлагают увеличить акциз тем предприятиям, которые будут продолжать выпускать бензин «Евро-4» в 2016 году.

**Константин Анохин**

## «К 2020 году у нас будут самые эффективные нефтеперерабатывающие предприятия»

— мнение —

**В последние годы приоритетами «Газпром нефти» в области нефтепереработки являются повышение операционной эффективности и реализация проектов модернизации перерабатывающих активов. О том, как сегодня развивается сектор нефтепереработки и сбыта, „Ъ“ рассказал заместитель председателя правления ПАО «Газпром нефть», заместитель генерального директора по логистике, переработке и сбыту АНАТОЛИЙ ЧЕРНЕР.**

— Анатолий Моисеевич, какова стратегия развития сегмента downstream «Газпром нефти»? — Наша стратегия определяет целевые параметры развития сегмента downstream. «Газпром нефть» стремится создать безопасное, экологически чистое, высокотехнологичное производство. Наши НПЗ строились в прошлом веке, еще в Советском Союзе, и, конечно, во многом они не соответствовали тем требованиям, которые сегодня предъявляются к нефтеперерабатывающим заводам. После проведенной модернизации наши НПЗ должны превзойти по всем основным показателям: экологическим, технологическим, энергоэффективности, выходу светлых нефтепродуктов, индексу глубины переработки и другим — большинство нефтеперерабатывающих мощностей, существующих сегодня в Европе. К 2020 году у нас будут самые эффективные и передовые нефтеперерабатывающие предприятия.

Мы уже завершили первый этап программы модернизации заводов, направленный на повышение качества нефтепродуктов. Мы потратили на эти цели за последние пять лет около 100 млрд руб. Результатом стал досрочный переход на производство бензинов и дизельных топлив 5-го класса: мы сделали это на два года раньше сроков, установленных Техническим регламентом. Без-

условно, это позволило нам внести свой вклад и в решение экологических задач: запустить в производство качественное и безопасное для окружающей среды топливо. Это актуально прежде всего для Москвы, где наш завод обеспечивает около 34% рынка моторного топлива.

Второй этап, к реализации которого мы уже приступили, направлен на повышение эффективности НПЗ — это программа повышения глубины переработки нефти и увеличения объемов производства светлых нефтепродуктов. Наши заводы уже сейчас в десятке лидеров, а Омский завод лучший в России. Однако есть ряд возможностей для дальнейшего совершенствования. На эти цели мы планируем потратить 290 млрд руб. на Омском НПЗ, Московском НПЗ и ЯНОСе («Славнефть—Ярославнефтеоргсинтез», в котором «Газпром нефть» контролирует 50%. — „Ъ“). Общий объем инвестиций с учетом проектов, которые будут направлены на решение экологических задач, повышение энергоэффективности и надежности работы заводов, а также проектов глубокой переработки и реконструкции действующих мощностей, составит к 2025 году до 500 млрд руб. Реализация наших планов позволит достичь на российских НПЗ компании к этому времени глубины переработки на уровне 95% и выхода светлых нефтепродуктов не менее 80%.

Возможно, по ряду проектов планы будут скорректированы в части сроков реализации. Вызвано это прежде всего актуальной рыночной ситуацией: ценами на нефть, изменением макроэкономических параметров, ограничением доступа к рынку заемного капитала.

— Какие шаги предпринимает «Газпром нефть» в области импортозамещения и обеспечения технологической независимости? — Каждая компания сама выбирает для себя приоритеты в этой области исходя из общеотраслевых задач. Есть санкции, нет санкций —



ФОТО: АЛЕКСАНДР ЧЕРНОВ

мы начали эту работу семь лет назад, определив несколько приоритетных для компании направлений в сфере импортозамещения. Прежде всего проект развития каталитического производства на Омском НПЗ. Качество катализаторов каталитического крекинга, которые мы уже производим, на сегодняшний день соответствует мировому уровню, а по некоторым показателям наши катализаторы даже превосходят зарубежные аналоги. «Газпром нефть» активно финансирует НИОКР: мы вкладываемся в отечественную науку и пользуемся результатами научных исследований и прикладных разработок. Наша научная база представлена в Омске Институтом проблем переработки углеводородов Сибирского отделения РАН и Институтом катализа имени Борескова в Новосибирске. ИПП специализируется на исследованиях катализаторов каталитического крекинга, а Институт катализа — на катализаторах гидропроцессов. Один из результатов этой работы — начало производства на Омском НПЗ катализатора «Авангард». Также совместно с российскими учеными мы недавно завершили разработку ТЭО на строительство нового производ-

ства катализаторов на базе Омского НПЗ. Инвестиции в строительство составят более 11 млрд руб.

Другое направление — производство масел и смазочных материалов. Активную работу в этом направлении мы начали еще в 2008 году, когда формировали стратегию развития бизнеса масел и смазочных материалов. Начав с ассортимента в 70 наименований масел, мы довели их выпуск до 500 наименований. Помимо разработки такого широкого ассортимента продукции мы активно работали в части получения допусков к применению от производителей автомобилей этой техники и промышленного оборудования, как российских, так и зарубежных. Сегодня среди них такие гиганты, как MAN, Mercedes, Volkswagen, КамАЗ и многие другие. В течение сложного 2015 года продажи нашего высокотехнологичного масла под брендом G-Energy увеличились почти на 60%. Более того, запущено два проекта по производству базовых масел следующего поколения в Ярославле и на Омском заводе. Это позволит нам самостоятельно получать базовые компоненты и не зависеть от импорта, а также, возможно, экспортировать высокотехнологичную базу для производства масел.

Еще одна инновация — игольчатый кокс, пилотную партию которого мы уже произвели на Омском НПЗ. Этот продукт используется для производства крупногабаритных и чистейших электродов — и в металлургии, и в атомной промышленности. До этого его не производили ни в России, ни в СССР.

Что касается битумов, несмотря на то, что наблюдается падение рынка дорожного строительства и, естественно, рынка потребления битума, мы не предполагаем снижения продаж. За счет чего это достигается. Во-первых, качество: мы обеспечиваем производство улучшенных видов битумов относительно ГОСТа по показателям, необходимым для потребителя. Во-вто-

рых, локация наших предприятий — это логистическое преимущество. Мы большое внимание уделяем инновационным видам битумной продукции, в том числе полимерно-битумным вяжущим и битумным мастикам, развиваем проект по выпуску модифицированного битума под брендом G-Way Styrelf. Это инновационные битумные материалы, которые позволяют увеличить срок эксплуатации дорожных покрытий в два раза.

— Как вы видите дальнейшее развитие сбытовой сети и премиальных брендов топлива?

— Сегодня основной акцент в ритейле и развитии сегмента АЗС мы делаем уже не на расширение сети, а на увеличение продаж, переориентируемся на повышение эффективности действующей сети. Главное — нацеленность на клиента: это и программы лояльности, и улучшение обслуживания на наших станциях. Мы обеспечиваем высочайший уровень качества нефтепродуктов, работаем над повышением привлекательности станций для автомобилистов. За счет чего? Прежде всего за счет сквозного контроля качества: от завода до пистолета на заправке. Мы добавили к этому сервис и ориентацию на потребителя: развиваем сопутствующие услуги и продажу товаров, внедряем дополнительные сервисы на АЗС.

Выделение премиальных каналов в отдельные сегменты бизнеса было крайне важным и правильным решением для нас. Сегодня главной нашей задачей в сфере сбыта нефтепродуктов является реализация 100% объемов производимой собственными российскими НПЗ продукции через свои высококоммерциальные каналы продаж для максимального покрытия всей цепочки создания стоимости. В сегменте реализации нефтепродуктов «Газпром нефть» намерена расширить премиальные направления бизнеса, включая реализацию авиационного керосина, масел, смазок и технических

жидкостей, битумов, продуктов нефтехимического производства, бункеровочного топлива.

— Сейчас авиационный и бункеровочный бизнес, наверное, оказались под самым большим воздействием внешних факторов. В чем вы видите дальнейшее развитие?

— К сожалению, так оно и произошло. Ряд факторов влияет отрицательно. Но у нас есть долгосрочный вектор развития, которого мы придерживаемся. Имеются в виду не только финансовые планы, но и ключевые компетенции, развитие инфраструктуры. Например, в авиационном сегменте мы развиваем качество обслуживания, его оперативность. У нас лучшие результаты по этому показателю в отрасли. Внедряем международные стандарты. Только на наших объектах в России, да и во всей Восточной Европе, проходит международные тренинги ИАТА. У нас самые современные топливозаправочные комплексы.

Что касается бункеровки, то мы обновили весь флот. У нас 11 современных бункеровщиков, которые сегодня обеспечивают безопасную заправку всех видов судов. Еще один момент — это внутренние водные артерии, на этот сегмент мы обратили внимание четыре года назад и активно развиваемся в этом направлении. То есть кроме того, что мы присутствуем во всех морских портах, мы развиваем внутренние водные пути. В последнее время особое внимание уделяем бункеровке в северных водах, где нужно обеспечивать суда, работающие на арктических проектах компании. Кроме этого мы наращиваем свою терминальную базу. Одно из перспективных направлений — СПГ-бункеровка, оно будет востребованным в средне- и долгосрочной перспективе. И мы будем в авангарде, потому что в нашем флоте появится первый в России бункеровщик, который начнет заправку СПГ-топливом уже в 2018 году.

**Записала Мария Кутузова**