



ЦЕНТЪР ЗА
ИЗСЛЕДВАНЕ НА
ДЕМОКРАЦИЯТА

ЗАВИСИМОСТТА НА БЪЛГАРИЯ ОТ РУСКИ ПЕТРОЛ: ОТВЪД ДЕРОГАЦИЯТА

Policy Brief No. 137, Август 2023

Българското правителство следва да прекрати дерогацията в *Регламент (ЕС) № 833/2014*, която позволява вноса на суров петрол в България от Русия да продължи до края на 2024 г. Рафинерията „Нефтохим“, собственост на „Лукойл“, има **техническа и икономическа възможност да продължи дейността си и без да преработва руски петрол**. България би могла да внася суров петрол и други суровини за рафинерията, както и готови горива, от алтернативни източници.¹

Дерогацията не доведе нито до значително понижаване на цените, нито до по-високи държавни приходи от корпоративни данъци. Вместо това през 2022 и 2023 г. „Лукойл“ е генерирал **свръхпечалба в размер на минимум 2,4 млрд. щатски долара**, благодарение на голямата отстъпка, с която се търгува руският суров петрол (около 20 щатски долара за барел през 2022 г. и 15 щатски долара за барел през 2023 г.). Същевременно, доставките на гориво за украинската армия, които бяха използвани като основен аргумент за получаване на дерогацията, са намалели в сравнение с началото на войната. Печалбите се пренасочват към военния портфейл на Кремъл. Около **4% от общите приходи от руски петрол**, които влизат в бюджета на Кремъл, са генерирани от дейността на „Лукойл“ в България.²

Руски монопол при вноса

През последните пет години **основният доставчик** на суров петрол за „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД („Нефтохим“) е Русия. За периода от 2014 г. до 2022 г.

ОСНОВНИ ИЗВОДИ

- **Не съществуват икономически и технически основания** за запазване на дерогацията от европейските санкции за вноса на руски суров петрол в България.
- Премахването на дерогацията **няма да окаже значително въздействие върху крайните цени на горивата** в България.
- Дерогацията е най-голямата пречка за **завършване на стратегическото отделяне** от зловредното руско икономическо и политическо влияние в страната.
- Лукойл е генерирал поне **2,4 млрд. долара свръхпечалба** от дерогацията през 2022 и 2023 г.
- Монополът на Лукойл върху българския петролен пазар е един от най-силните лостове, които Русия използва, за да **укрепи своите мрежи за завладяване на държавата**.
- Ако руската компания не спазва санкциите на ЕС върху вноса на руски петрол, България следва да постави рафинерията под **специален държавен контрол**.

(Таблица 1), вносът на руски суров петрол възлиза средно на 73% от общия, следван от Египет - 13%.³ След началото на войната в Украйна, България е една от малкото европейски държави, които

¹ Център за изследване на демокрацията. [Може ли България да оцелее без руски петрол?](#) София, 2022.

² Ако се приеме, че около 1/3 от печалбата на Лукойл се връща към руския бюджет под формата на износно мито, данък печалба и данък за добив на петрола.

³ Вносът от Египет регистрира количества суров петрол произведени в Саудитска Арабия и доставени до пристанища в Египет чрез петропровода Сумед.

увеличиха вноса на руски петрол, който достигна 100% от доставките през първото тримесечие на 2023 г. Годишното потребление на петролни продукти в България е относително стабилно и

възлиза на около 4,5 млн. тона нефтен еквивалент годишно (тне/г). Страната произвежда само около 25 000 тне/г суров петрол и кондензат, което се равнява на по-малко от 1% от потреблението.

Таблица 1. Внос на суров петрол (КН: 2709), 2014 – 2023 (1-во тримесечие), дял от общото количество

Държава -вносител	2023 Q1	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	Средна стойност (2014–2022)
Либия	0%	0%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	4%	2%	1%
Ирак	0%	2%	0%	0%	1%	3%	1%	0%	0%	0%	1%
Египет	0%	0%	8%	19%	24%	18%	21%	17%	3%	5%	13%
Израел	0%	0%	8%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Турция	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	3%	3%	3%	1%
Грузия	0%	0%	0%	2%	1%	1%	0%	1%	4%	3%	1%
Кипър	0%	0%	2%	2%	4%	4%	4%	0%	0%	0%	2%
Румъния	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Русия	100%	85%	61%	62%	65%	69%	68%	79%	84%	83%	73%
Други*	0%	13%	19%	13%	3%	5%	4%	1%	3%	3%	7%

Източник: Евростат⁴

Освен че е най-големият вносител на суров петрол, Русия е и на второ място по внос на петролни продукти, готови или използвани като суровина, в България. В периода 2014 г. - 2022 г. делът на петролните продукти с произход Русия е средно 36%,

плътнo след водещия износител за България - Румъния – 37% (Таблица 2). От началото на войната в Украйна се наблюдава значително увеличение на руския внос, който сега съставлява приблизително половината от целия внос на продукти.

Таблица 2. Внос на продукти от петрол*, 2014 – 2023 (1-во тримесечие), дял от общото количество

Държава вносител	2023 Q1	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	Средна стойност (2014–2022)
Русия	49%	53%	42%	36%	39%	33%	36%	28%	25%	30%	36%
Румъния	27%	30%	34%	41%	44%	43%	43%	45%	34%	22%	37%

⁴ Доставките от държави като Гърция, Грузия, Италия, Израел и т.н. страни, които не са производителки на петрол вероятно регистрират собствеността на търговеца, който е продал товара, а не произхода на самия сорт петрол.

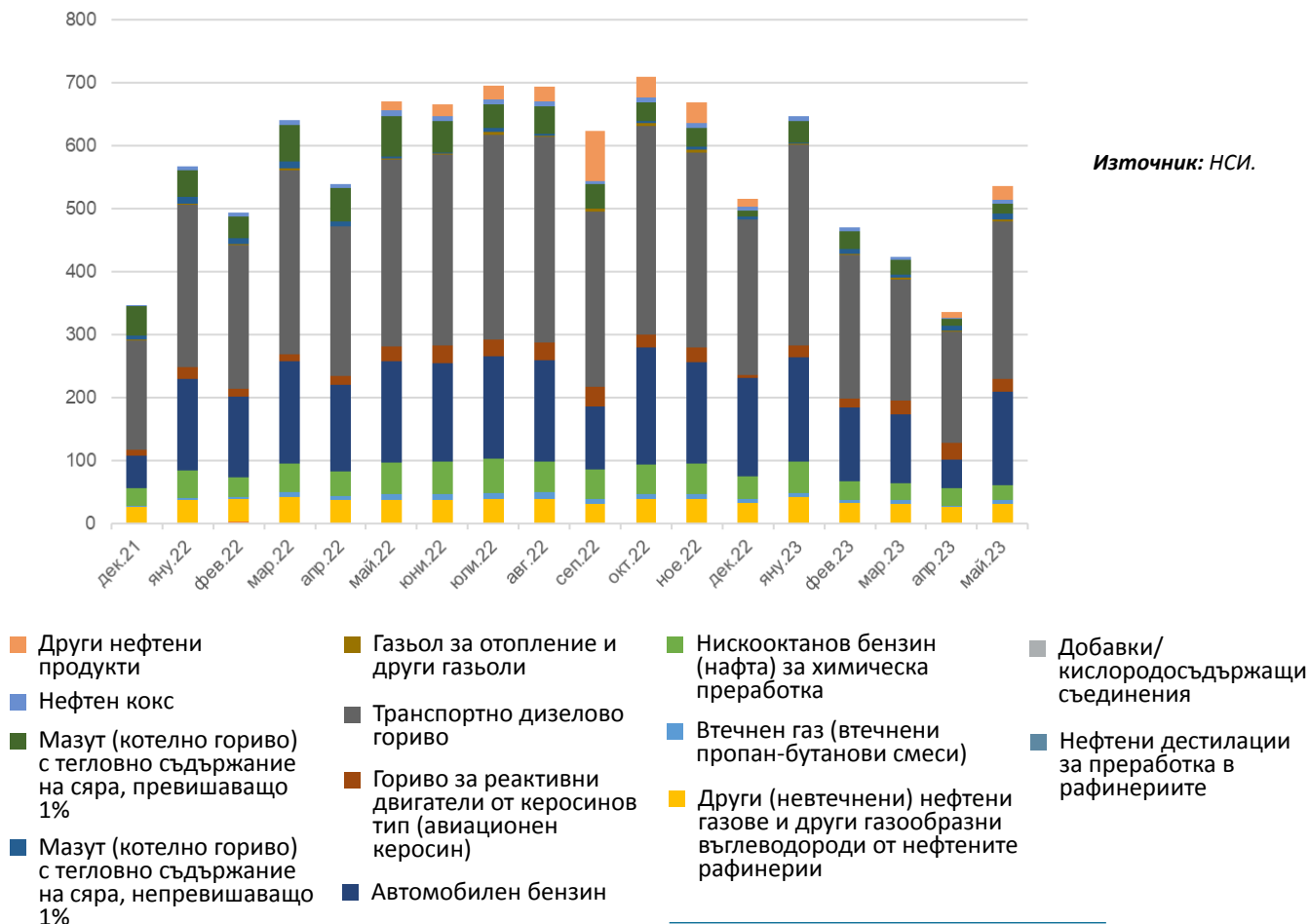
Гърция	13%	7%	10%	12%	7%	9%	8%	15%	26%	20%	13%
Италия	0%	3%	5%	0%	1%	2%	0%	0%	1%	2%	2%
Сърбия	6%	3%	3%	5%	5%	8%	6%	4%	4%	3%	5%
Германия	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%
Белгия	1%	1%	0%	0%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	1%
Турция	1%	1%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Франция	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Полша	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%
Други	2%	2%	3%	4%	3%	3%	6%	6%	10%	20%	6%

Източник: Евростат.* Класификационен номер 2710

Производството на горива и петролни продукти в страната се извършва от 13 дружества, от които със съществено значение за оборота и заетостта в

сектора са две: „Нефтохим“ и „ИНСА ОЙЛ“ ЕООД („ИНСА“). През 2021 г. „Нефтохим“ генерира 54,8% от търговския оборот в сектора, а „ИНСА“ 37,6%.⁵

Фигура 1. Производство на видове горива в България (хил. т.).



⁵ Данни от Търговския регистър

Таблица 3. Предприятия от икономическа дейност „Производство на рафинирани продукти и брикети от въглища и торф“ (НКИД 1920), с над 1% от общия оборот.

Дружество	Дял, %
ЛУКОЙЛ Нефтохим Бургас АД	54.8
ИНСА ОЙЛ ЕООД	37.6
ПРИСТА ОЙЛ ХОЛДИНГ ЕАД	3.8
ПРОУЧВАНЕ И ДОБИВ НА НЕФТ И ГАЗ АД	1.1
МЕТАЛ ИНС ЕООД	1.0

Източник:
Търговски регистър

Ефект от дерогацията

След влизането в сила на дерогацията, за периода януари - юли, 2023 г., България е внесла близо **20 млн. барела руски суров петрол** (2,6 милиона тона).⁶ Както е видно от анализа на цените на горивата в България и други страни от Европейския съюз по-долу, дерогацията не допринесе за значителното понижаване на цените на горивата на българския пазар. Икономическите ползи от изключението от европейските санкции за внос на руски суров петрол за България изглежда се изразяват основно в **свръхпечалба** за „Литаско“, дъщерно дружество на руската компания „Лукойл“, регистрирано извън България.⁷ Между 2021 г. и края на 2022 г. „Литаско“ е работило по схема за трансферно ценообразуване, при която е контролирало цялата верига от кладенеца до продажбата на рафинирани петролни продукти. През това време рафинерията в Бургас работи на ишлеме, като рафинира суровия петрол при фиксиран марж на печалба. От началото на 2023 г. „Литаско“ поема обратно контрола над рафинерията, възстановявайки схемата отпреди пандемията, при която „Нефтохим“ е основният продавач на крайни продукти на българския и регионалния пазар.

Формиране на свръхпечалби

Цената, на която се продават горивата на българския пазар, е много над себестойността на тяхното производство (суровина и разходи за преработка в крайни продукти).

Доставната цена на суровия петрол за „Лукойл“ на входа на рафинерията в Бургас се състои от разходите за добив на петрола, разходите за

транспортиране от находището до пристанището за товарене, разходите за всички данъци и такси, начислявани в Русия върху износа на суров петрол, разходите за транспортиране до Бургас, митата в България (не се начисляват, когато петролът е предназначен само за преработка) и пристанищните такси в Росенец. Сумата от тези елементи очевидно се различава значително от пазарната цена на суровия петрол, както по своето съществуване (разход и цена), така и по стойност (разходите обикновено са много по-ниски от котирания пазарни цени). „Лукойл“ може също така да използва на входа в Бургас вътрешнофирмени цени по договори между филиали на „Лукойл“, т.е. не по реално пазарни цени, които се разкриват само при сделки, сключени при пазарни условия. Договори, които не са сключени при пазарни условия, не могат да се използват за деклариране на митническата стойност на дадена стока в повечето европейски законодателства. Изглежда обаче, че в България липсват такива законови изисквания и се допуска деклариране на митническа стойност съгласно вътрешнофирмени договори, т.е. оставя се възможност за избягване на данъци и мита, което изглежда е било широко използвано от „Лукойл“.

Тъй като България е нетен износител на горива в региона, цената на горивата на националния пазар е по-ниска от тази на регионалния пазар и се определя спрямо цената на Средиземноморския пазар на горива (напр. FOB Генуа – Лавера) минус транспортните разходи, свързани с преминаването на Босфора. Това ценообразуване означава, че „Лукойл“ определя цените на отделните пазари, където реализира продажби на крайни горива, на основата на търсенето, което гарантира пропорционално разпределение на доставките между такива за българския пазар и такива за износ.⁸

⁶ Данни от Агенция „Митници“

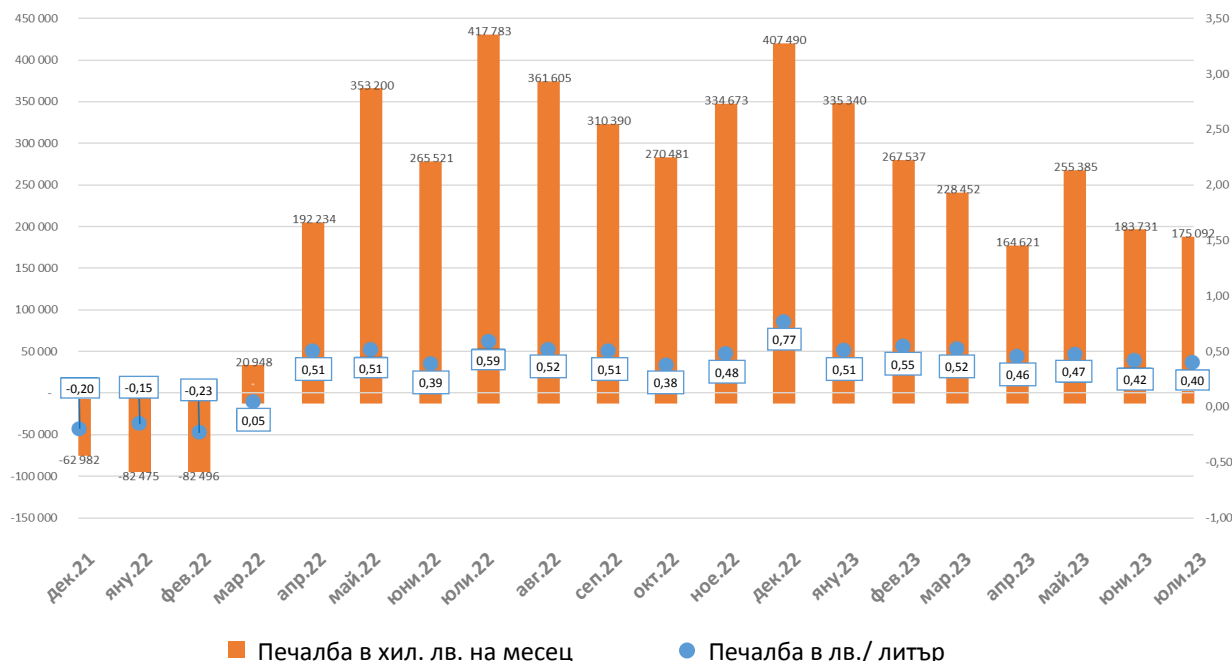
⁷ „Литаско“ е дъщерна компания на „Лукойл“, регистрирана през 2022 г. в Швейцария, а към настоящия момент и в Обединените Арабски Емирства (ОАЕ), с цел намаляване на ефекта на европейските санкции върху „Лукойл“.

⁸ По същата логика, в държави, които са нети вносители, стойността на доставка от най-близкия регионален пазар до националния (вкл. транспортни разходи) определя цената на едро на националния пазар. Това гарантира, че националният пазар ще привлече достатъчно доставки отвън.

Себестойността на производството на самите продукти определя маржа на печалбата за рафинерията, като рафинериите с по-ниски разходи за суровина и преработка са по-конкурентни на пазара. Това, че „Лукойл“ е вертикално интегрирана компания ѝ дава по-голяма свобода за разпределяне както на разходите, така и на маржовете на печалба, между различните филиали на дружеството. Така „Лукойл“ може лесно да пренасочи по-голямата част от свръхпечалбите си към юридически

лица извън България. Откакто придоби контрол над „Нефтохим“, „Лукойл“ се възползва от тази свобода на действие, за да ограничи до минимум плащането на корпоративни данъци в страната. В резултат на начина на ценообразуване, въпреки **сериозната отстъпка в цената на суровината**, която „Литаско“ заплаща за петрола „Уралс“ на други подразделения на „Лукойл“, **цената на крайните продукти** на пазара на едро в България се доближава до средните цени в Европейския съюз.

Фигура 2. Обща месечна печалба на „Лукойл“ от произведените горива в „Нефтохим“ и марж на печалба на литър над средния марж за ЕС-27.*



Източник: Център за изследване на демокрацията по данни за цените на горивата преди и след данъци (седмичен бюлетин на ЕК), производството на горива и цената на сорта петрол „Уралс“ за периода декември 2021 г. - юли, 2023.⁹

На основата на този подход на ценообразуване, след руската пълно-машабна инвазия в Украйна на 24-ти февруари, 2022 г., „Лукойл“ **спира да работи на счетоводна загуба, като маржът на продажби** на българския пазар нараства от -23 ст./л през февруари до 51 ст./л през април, 2022 г. За целия период между март и декември 2022 г. средната печалба на руската компания на литър реализирана продажба на горива (бензин А-95, дизел, керосин и други) се равнява на 47 ст./л, като общата печалба за 2022 г. възлиза на малко над 2,76 млрд. лв. Причината за драстичния скок спрямо 2021 г. е **спадът в цената на руския сорт петрол „Уралс“** в следствие от въведените икономически санкции. Разликата с котировките на международната референтна цена на сорта „Брент“ се увеличава от под 1 щатски долар на барел през декември 2021 г. до 26 щатски долара през март 2022 г. и до близо 32 щатски долара към

края на юни 2022 г.

Високият марж на печалба на „Лукойл“ се запазва и след влизането в сила на дерогацията и общата печалба за периода декември 2022 г. - юли 2023 г. достига 1,51 млрд. лв. Иначе казано, от началото на руската инвазия в Украйна, „Лукойл“ е генерирала печалба от над 4,27 млрд. лева. Печалбата би била още по-голяма, но производството на горива в рафинерията се свива от средно 622,75 хил. тона на месец през 2022 г. до 482,2 хил. тона през 2023 г., тъй като от 05.02.2023 г. на Лукойл не е позволено да изнася горива към страни от Европейския съюз, произведени след преработка на руски петрол в „Нефтохим“. В дерогацията към Регламент (ЕС) № 833/2014 за България се дава специално изключение да продава готови петролни продукти в Украйна и в страни извън ЕС при определени квоти.

Структурата на печалбата на „Лукойл“ се потвърждава и от самото дружество, което в своите

⁹ Данните за цената на „Уралс“ за осреднени на годишна база през 2022 г. и за периода януари-юли, 2023 г. на основата на данни от Агенция „Митници“.

годишни отчети предлага детайлна разбивка на своята нетна възвръщаемост от петролния кладенец до бензиновата колонка.¹⁰ За всеки барел „Уралс“, изнесен за България, руското правителство получава около 50 долара под формата на данъци и такси. Двойно повече износ, двойно повече данъчни приходи. За всеки барел, преработен в „Нефтохим“, „Лукойл“ удвоява маржа на печалбата в сравнение с маржа, който би могъл да получи, ако същият барел бъде продаден нерафиниран. За да се изчисли нетната възвръщаемост, трябва да се вземат предвид разходите за производство и транспорт до рафинерията или пристанището за износ.

„Лукойл“ посочва, че производствените разходи в Русия възлизат на 245 рубли за барел нефтен еквивалент през третото тримесечие на 2021 г. и 242 рубли през четвъртото тримесечие 2021 г.¹¹ Като се използва имплицитният обменен курс към щатския долар, както е посочено в същия документ, цената на производствените разходи възлизат на 3,33 щатски долара за барел петролен еквивалент през третото и четвъртото тримесечие на 2021 г. Средните транспортни разходи са изчислени на около 1,24 щатски долара на барел вътре в страната и 1,41 щатски долара за рафинерии извън Русия.¹² 4-тото тримесечие на 2021 г. Това са осреднени стойности за четирите рафинерии, които „Лукойл“ е оперирал към края на 2021 г. и вероятно са по-високи отколкото разходите за преработка в „Нефтохим“.

Въз основа на предходния анализ и на данните за цените на преработените продукти на българския пазар през 2022 г. и 2023 г., осреднените валутни курсове, размера на акциза и данъка добавена стойност, **нетната възвръщаемост на „Лукойл“ се увеличава от 1 щатски долара през декември 2021 г. до 54,19 щатски долара година по-късно.** Това означава, че през 2022 г. „Лукойл“ е генерирал над 3 млрд. щатски долара печалба от преработката и продажбата на горива в България и в региона от износ, което се равнява на около **4% от общите приходи от продажбата на петрол в руския бюджет.**¹³

Облагането на тази печалба от българската държава посредством *Закона за компенсиране на разходите на потребителите за транспорт*, приет през януари 2023 г., би генерирало над 1 млрд. лева допълнителни приходи за Фонда за сигурност на електроенергийната система (бенефициент на данъчните приходи) за 2023 г.

Злоупотреба с господстващо положение на пазара

През 2023 г. Комисия за защита на конкуренцията (КЗК) налага на „Лукойл“ две санкции за злоупотреба с господстващо положение, съответно в размер на близо 70 млн. лева ([Решение № 184/ 16.02.2023 г.](#)) и 200 млн. лева ([Решение № 332/ 04.04.2023 г.](#)). Основанията за образуване на производство, както и анализът и заключенията, направени от КЗК, установяват, че вносът на горива в България от независими търговци е бил възпрепятстван от „Лукойл“ „чрез непредоставяне на достъп на вносители и производители на автомобилни горива в собствени данъчни складове, ограничаване на вноса по море чрез блокиране на данъчните складове, свързани с Пристанищен терминал Росенец (ПТ Росенец) и Пристанищен терминал Петрол - Варна (ПТ Варна), както и непредоставяне на достъп до петропродуктопроводите на Групата за транспортиране на горива на други производители и вносители“. КЗК установява, че „Лукойл“ е използвал ценова преса, за да ограничи възможността на конкуренти да навлязат в пазара, правейки „Лукойл“ „безалтернативен доставчик“.

Пазарът на горива при ускорена отмяна на дерогацията

В публичното пространство се разпространяват неоснователни твърдения, че рафинерията не може да замени изцяло или дори частично преработката на руски петрол с алтернативни сортове. Освен като аргумент за получаване на дерогацията от европейското ембарго през юни 2022 г., той беше (безуспешно) използван и пред Европейската комисия, когато служебното правителство на Гълъб Донеv поиска допълнително разрешение за износ на горива, произведени от руски петрол и след влизане в сила на европейския Регламент. Българското правителство зае позиция, че „Лукойл“ не може да намали обемите, преработвани в „Нефтохим“, така че производството на горива да съответства на продажбите на тези продукти само на българския пазар без да се осъществява износ, каквото е съществуването на дерогацията.

Всъщност, **„Нефтохим“ има техническата възможност да преработва сортове суров петрол, внесени от различни от Русия източници.** Факт е, че (а) „Уралс“ може да се смесва с много други сортове суров петрол и (б) „Нефтохим“ може да работи на 100% с неруски суров петрол.

¹⁰ Данните за цената на „Уралс“ за осреднени на годишна база през 2022 г. и за периода януари-юли, 2023 г. на основата на данни от Агенция „Митници“.

¹¹ Пак там

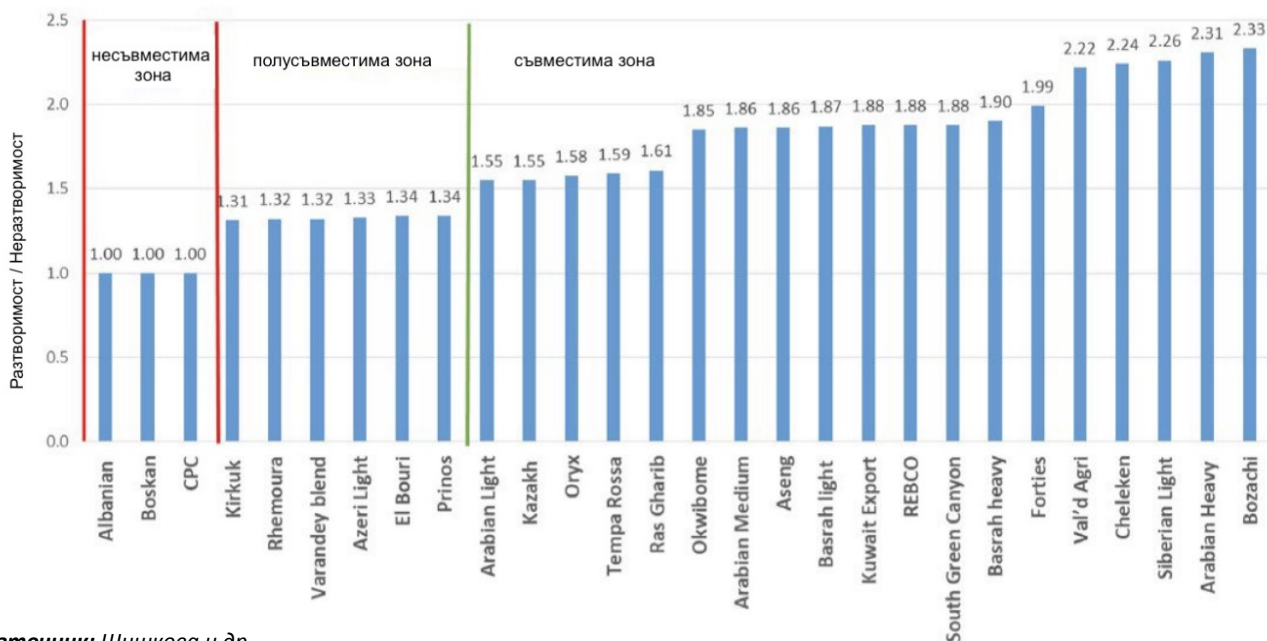
¹² Пак там

¹³ Въз основа анализ на дела на данъците и износното мито, което руските петролни компании внасят в бюджета на Руската федерация.

Анализ, в чието разработване участват и специалисти от рафинерията¹⁴, на съвместимостта на различни сортове суров петрол с “Уралс” на базата на ключови параметри като съдържание на сяра и

на асфалтени¹⁷, показва, че само три от 28 сорта петрол - около 11% от извадката - са несъвместими и смесването им трябва да се избягва (Фигура 3).

Фигура 3. Зависимост на числото на смесване на разтворимостта от съдържанието на (а) асфалтени и (б) сяра в изследваните сортове суров петрол.



Източник: Шишкова и др.

От технологична гледна точка всяка рафинерия може да намали обема на производството си до 40-60%, в зависимост от нейната сложност. Рафинериите обикновено работят на около 75% от капацитета си, който при “Нефтохим” е 7 млн. тона годишно. Свиването на обема на преработка наполовина спрямо типичното равнище означава достигане на долната граница от 40%.¹⁵ Ако приемем, че “Нефтохим” продава на българския пазар само една трета от продукцията си, т.е. около 2,1 милиона тона годишно. При забраната на износ на продукти произведени от руски суров петрол, в съответствие с изискването на дерогацията, това означава, че “Нефтохим” следва да се снабдява с 2,1 млн. тона годишно руски петрол и около 5 млн. тона годишно „съвместими“ сортове петрол, за да продължи рафинерията да работи на пълен капацитет.¹⁶

Риск от спиране работата на рафинерията съществува само ако “Литаско” продължи да закупува целия петрол от Русия и да продава крайните продукти само на българския пазар. Въпреки това, рафинерията може да преработва различни видове суров петрол чрез внос от целия свят и в този случай няма да има ограничение в дестинациите на износа на крайните петролни продукти, получени от преработката на тези алтернативни сортове. Това на практика означава, че през първата половина на 2023 г. ръководството на рафинерията не е предприело мерки да гарантира сигурността на функционирането ѝ, с което очевидно преследва политически цели за натиск над българското правителство, а не в защита на търговските интереси на акционерите си. Допълнително, подобно безотговорно поведение, сигнализира опасност от нелегална търговия и свързаната с нея организирана престъпност.

¹⁴ Шишкова и др., [Оценка на различните индекси на съвместимост за моделиране и прогнозиране на колоидната стабилност на нефта и връзката ѝ с обезсоляването на суров нефт](#), Basel: MDPI, 2021.

¹⁵ Детайлен модел на съоръженията в рафинерията може да покаже техническата възможност това да се постигне. Такъв модел е извън обхвата на този документ и би бил релевантен ако рафинерията можеше да преработва единствено руски суров петрол.

¹⁶ Ницов Б., Рангелова К., Стратегическо отделяне от руския петрол: Преодоляване на зависимостите в българския енергиен сектор, Център за изследване на демокрацията, 2023.

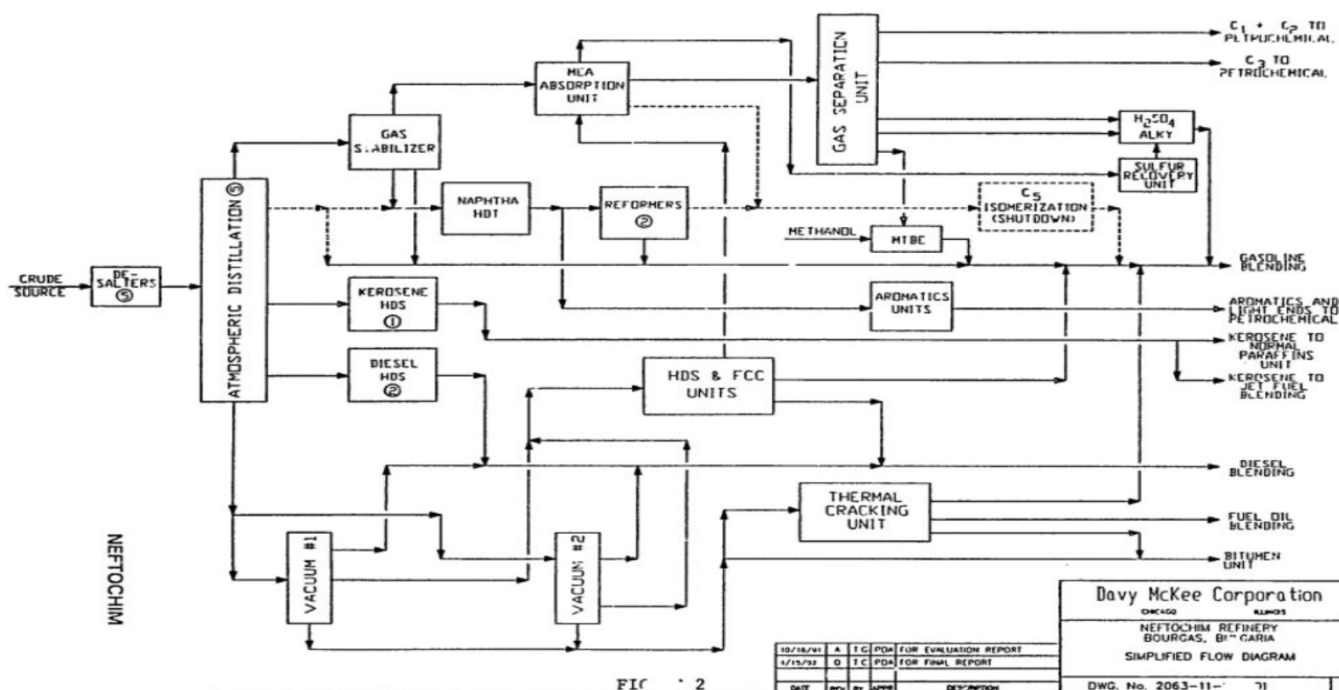
¹⁷ Асфалтените са молекулни вещества, които се намират в суровия нефт.

Техническа възможност на рафинерията за преработка на алтернативни сортове суров петрол

Рафинерията е част от голям и сложен нефтохимически комплекс. Първоначалните съоръжения датират от началото на 60-те години на миналия век. С течение на годините капацитетът е разширяван, за да достигне около 12 млн. тона годишно през 1974 г. След това, когато структурата на търсенето на продукти се измества от мазут към по-леката част на барела (производство на дизел и бензин), сложността на рафинерията се увеличава значително поради изграждането на нови съоръжения. В началото на 90-те години рафинерията “Нефтохим” разполага със следните основни съоръжения:

- атмосферна дестилация – 3 инсталации с капацитет 3 милиона тне/г всяка и 2 инсталации с капацитет 1,5 милиона тне/г всяка;
- сепариране (отделяне) и обработка на газови фракции (етан, пропан, бутан);
- десулфуризация – сероочистка (нискооктанов бензин, керосин, дизелово гориво – 2 инсталации);
- вакуумна дестилация (2 инсталации);
- инсталация за каталитичен крекинг с кипящ слой (FCC);
- инсталация за термичен крекинг (visbreaking2);
- производствена инсталация за МТБЕ3; вискооктанова добавка в бензините
- инсталация за сярно-кисело алкилиране4;
- инсталации за каталитичен реформинг (2);
- инсталации за производство на ароматни продукти от нискооктанов бензин5; (бензен, толуен)
- инсталация за възстановяване на сярата;
- цех за МЕРОХ6 (за отстраняване на меркаптанова сярата от продуктите).

Фигура 4. Опростена блок-схема на рафинерията “Нефтохим” към 1992 г.



Източник: Davy McKee Corporation, Characterization Report – Bulgarian Petroleum Refining Sector, Chicago, IL, 1992, USAID Contract EUR-001 5-C-00-1 011-00, p. C.1.2.

Видно, че още в началото на 90-те години на 20-ти век „Нефтохим“ е бил в състояние да преработва различни видове суров петрол, включващ такъв с високо съдържание на сяра, както и всички по-леки и „по-сладки“ (с по-ниско съдържание на сяра) сортове, предлагани на световния пазар. Освен обичайната суровина, която рафинерията използва, т.нар. „съветската експортна смес“ (SEBCO), търговска марка петрол, която получава от терминалите за износ на петрол в Черно море (Новоросийск, Туапсе, Одеса), „Нефтохим“ е преработвал и либийски петрол (например Sarir), сирийски (Syrian Light), алжирски (Saharan Blend) и от няколко други държави-производителки.¹⁸

През 1999 г. „Нефтохим“ е приватизиран. Рафинерията се сблъсква с необходимостта от по-нататъшна модернизация, за да може тя да отговори на по-строгите стандарти за качество и околна среда в ЕС, а именно пълното премахване на оловото от бензина и строгите ограничения за съдържанието на ароматни вещества и сяра в различните рафинирани продукти. Освен това, търсенето непрекъснато се измества към по-леки горива, което също налага модернизация. Първата стъпка, предприета от „Лукойл“, след приватизацията, е спирането на двете по-малки инсталации за атмосферна дестилация, с което капацитетът на рафинерията е намален до около 9 млн. тона годишно.

През 2006 – 2007 г. са извършени дейности за намаляване на емисиите и е завършено изграждането на инсталация за изомеризация с капацитет 50 000 тне/г. През 2009 г. е пусната в експлоатация нова инсталация за алкилиране с капацитет 300 000 тне/г и е завършено изграждането на инсталация за хидроочистка на дизелово гориво. През 2010 г. е пусната в експлоатация и инсталация за хидроочистка на нискооктанов бензин и с кипящ слой катализатор и инсталация за регенерация на сярна киселина. Освен през 2009 г. рафинерията отговаря на продуктите стандарти Евро 5.

След това, до 2015 г., са изградени нови съоръжения, за да се увеличи дълбочината на преработка от 76% на 90% и да се осигури производството на мазут със съдържание на сяра под 1%, като по този начин се изпълняват европейските изисквания. По-специално е изградено съоръжение за дълбока преработка на вакуумни остатъци. Съоръжението включва инсталация за хидрокрекинг на остатъчни продукти с капацитет 2,5 млн. тне/г, както и инсталации за амини, стрипинг на кисели води и водород.

Накратко, днешната **рафинерия се нарежда сред първите 10% от рафинериите в света** по отношение на индекса на сложност на Нелсън (NCI), като коефициентът на преработка на суровия петрол („дълбочина на рафиниране“) достига 87%.¹⁹ Това означава, че рафинерията е в състояние да преработва по-нискокачествени (по-тежки, с по-високо съдържание на сяра) сортове суров петрол, както и други тежки суровини (остатъчни продукти от рафинериите) във високо обработени, по-ценни продукти. Това също така означава, че разнообразието от сортове суров петрол и други суровини, които рафинерията може ефективно да преработва, обхваща по-голямата част от сортовете суров петрол, търгувани на международните пазари, и остатъчните продукти, получени в други, по-малко усъвършенствани рафинерии.

Възможни източници на алтернативни сортове петрол

В Таблица 5 са изброени някои сортове неруски суров петрол, които се предлагат от пристанищата в Черно и Средиземно море. Посочени са само сортове, подобни или по-леки и с по-ниско съдържание на сяра от „Уралс“ и далеч не са изчерпателна извадка от всички възможности за диверсификация в региона. И все пак, само тези количества представляват възможни доставки от 4 млн. барела на ден, което се равнява на около 200 млн. тона годишно. Това е около 30 пъти повече от годишното производство на рафинерията в Бургас през последните години. Т.е. по-малко от 3% от наличните потоци суров петрол биха били достатъчни, за да работи „Нефтохим“ в „обичайния си режим“ без преработката на руски петрол. Важно е да се подчертае, че тук не са разгледани други възможни доставчици, като тези от Персийския залив (Кувейт, Ирак, Саудитска Арабия, ОАЕ и др.) или държави-производителки от западното крайбрежие на Африка.

¹⁸ Следва да се отбележи, че след разпадането на Съветския съюз тази марка суров нефт получава друго име – „руска експортна смес“ (Russian Export Blend, REBCO), а по-късно същата смес получава търговското име „Уралс“ (Urals), който бива преработен в Нефтохим. Но дори още преди повече от 20 години „Нефтохим“ работи не само с „Уралс“.

¹⁹ Виж например тук: <https://media.bain.com/oil-refineries/#>

Таблица 5. Избрани сортове суров петрол от Черно и Средиземно море

	Сорт	Градуса API	Сяра % тегл.	Държава	Пристанище	Производителност '000 барела дневно
Черно море	СРС	46.6	0.55	Казахстан	Ozereevka	1200
	Азерска лека	34.9	0.55	Азербайджан	Supsa	145
Средиземно-морски	Смес-Сахара	46.0	0.1	Алжир	Arzew, Bejaja, Skidka	1250
	Сарир	38.0	0.83	Либия	Marsa el-Hariga	120
	Суецка смес	30.4	1.65	Египет	Ras Shukheir	300 (est.)
	ВТС	36.6	0.16	Азербайджан	Ceyhan	1000

Източник: Център за изследване на демокрацията.

Ситуацията на пазара при пълно спиране работата на „Нефтохим“

Възможности за диверсификация на доставките на горива

Освен в „Нефтохим“, рафинирани продукти се произвеждат само още в две инсталации в страната, чиято обща мощност е само около 160 000 тне/г:

- Съоръжението на компанията **„ИНСА Ойл“** е за **хидрорафиниране**, при което средни дестилати (а не суров петрол) се обработват с водород и се произвеждат дизелово гориво и газьол. Капацитетът му е около 115 000 тне/г.
- **Българската петролна рафинерия** е малка инсталация за топинг (атмосферна дестилация), построена през 1994 г. от тогавашното държавно дружество „Проучване и добив на нефт и газ“ АД, което понастоящем е част от групата дружества Химимпорт. Рафинерията преработва суров петрол и кондензат, добити в малките находища, разположени в близост до нея, и в други части на страната, и произвежда разтворители, бензин и дизелово гориво, както и различни марки мазут. Поради естествения спад на добива от находищата, рафинерията работи под номиналния си капацитет, който е само 45 000 тне/г.

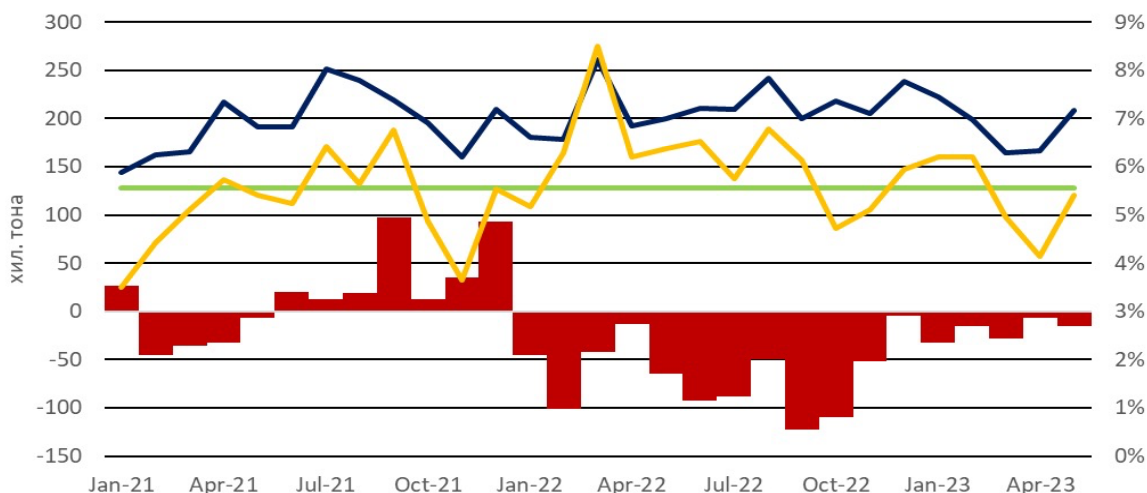
При пълно спиране на „Нефтохим“, тези две инсталации не са в състояние да задоволят повече от 5-10% от пазара на горива. При липсата на

преработвателни мощности, търсенето на продукти може да бъде задоволено с възстановяване на работата на „Нефтохим“, с внос на продукти, или с комбинация от двете.

Месечни данни за търговията с дизелово гориво в региона показват, че **България е нетен износител на дизелово гориво** през по-голямата част от периода 2021-2023 г. Потенциалното превръщане на страната в нетен вносител, макар и временно не е безпрецедентно - наблюдава се такъв период от 7 месеца в най-близкото минало (юни - декември 2021 г.). При силно песимистични допускания за почти пълно покриване на доставките чрез внос, това би се отразило на цените на горивото в региона, водейки до повишение от около 10-15% на цената преди данъци. Въпреки това, поради сравнително малкия дял на България от регионалния пазар (целият български пазар на дизелово гориво като доставки се равнява на между 3% и 8% от вноса на дизелово гориво в Средиземноморието), не съществува реален риск от недостиг и невъзможност да се доставят необходимите количества.

Предвидувеличаващия се капацитет за производство и износ на дизелово гориво от Близкия изток след наскорошното пускане в експлоатация на нови мощности за преработка на петрол в Саудитска Арабия (новата рафинерия „Джизан“ с капацитет 400 000 барела на ден суров петрол и съответно поне 150 000 барела на ден дизелово гориво) и Кувейт (новата рафинерия Ал Заур с капацитет 615 000 барела на ден суров петрол и съответно поне 300 000 барела на ден дизелово гориво), **регионалният пазар** е презадоволен и би се **справил сравнително лесно с увеличение на вноса от България**.

Фигура 5. Нетен внос на дизелово гориво в България и пазарен дял в Средиземноморието.²⁰



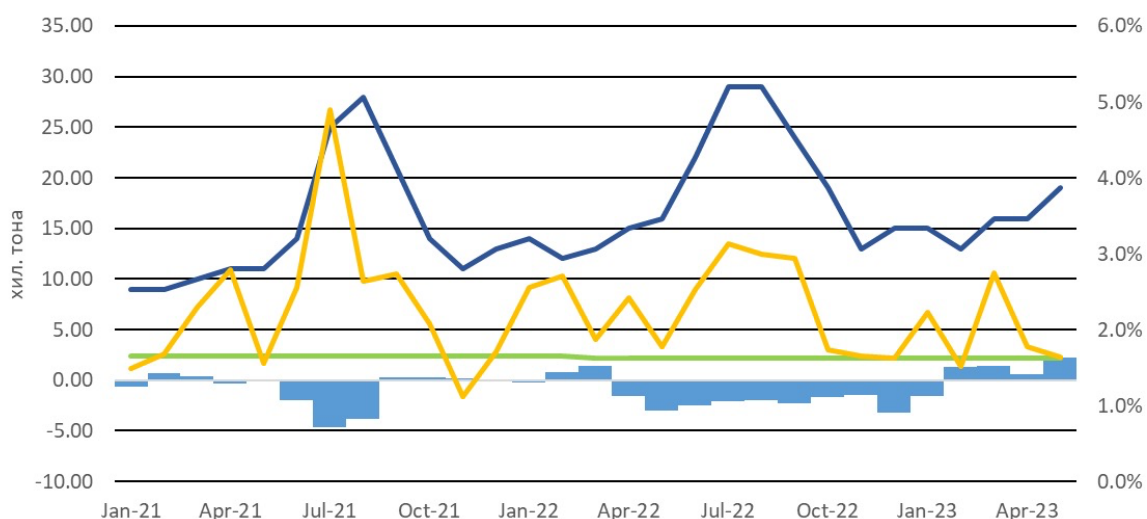
- Нетен внос на транспортно дизелово гориво - България
- Доставки на транспортно дизелово гориво - България
- Максимален регистриран месечен внос (януари 2021 - май 2023)
- Дял на доставките от пазара на внос в Средиземноморието (%)

Източник: Евростат, НСИ.

Подсигуряването на доставки на **авиационен керосин** при пълна зависимост от внос е още полесно, отколкото за дизеловото гориво, тъй като количествата са десет пъти по-малки. Необходимите доставки на авиационен керосин в България варират

между 10-15 хил. тона на месец през не-пиковия период и достигат до около 30 хил. тона в летните месеци (юли - август). Това са между 1% и 5% от средиземноморския пазар на внос.

Фигура 6. Нетен внос на авиационен керосин в България и пазарен дял в Средиземноморието



- Нетен внос на авиационен керосин - България
- Доставки на гориво за реактивни двигатели от керосинов тип (авиационен керосин) - България
- Максимален регистриран месечен внос (януари 2021 - май 2023)
- Дял на доставките от пазара на внос в Средиземноморието (%)

Източник: Евростат, НСИ.

²⁰ Гърция, Турция, Италия, Франция, Испания, Португалия, Хърватия, Малта, Кипър

Логистични препятствия при доставки на петрол и горива

При липса на доставки на руски петрол, за работа на „Нефтохим“ е нужно да се доставя суров петрол от други източници. Освен договарянето на доставките му, необходимо е да се осигури и ефективният начин за транспортирането му за рафинерията. В този контекст основните факти, които трябва да се вземат предвид, са следните:

- Пристанище Росенец може да приема танкери, които не надвишават определени размери (обща дължина, максимално газене и др.), което ограничава размера на товара до около 70 000 тона. Ставките за навлото за такива танкери се котират като „Long Range 1“ (LR1) по скалата за оценка на средните навлови ставки (AFRA), използвана в танкерното корабоплаване.
- По съвременните стандарти, тези танкери са сравнително малки и могат да бъдат зареждани на почти всички терминали за износ на петрол в Черно и Средиземно море. Те могат да преминават и през Босфора, където максималният размер на танкерите е около 120 000 тона.
- Ако „Нефтохим“ използва само руския „Уралс“, ще са необходими около 100 двупосочни курса на танкер LR1 от/до Новоросийск/Туапсе, за да се доставят 7 милиона тона годишно – типичната производителност на рафинерията през последните години. Това са малко над 8 LR1 танкера на месец, които да пристигат в Росенец.
- Обичайното време за отиване и връщане на танкер от Росенец до Новоросийск или Туапсе – двете основни руски пристанища в Черно море, от които се доставя „Уралс“ за рафинерията – е 10-12 дни, включително 48 - 72 часа престой във всяко от пристанищата (общо 4-6 дни) и около 3 дни плаване в едната посока (общо около 6 дни отиване и връщане). Разстоянието между Росенец и Новоросийск е около 480 морски мили.
- Разстоянията от различните терминали за товарене на петрол в Черно и Средиземно море до Росенец са приблизително следните (в морски мили):
 - Джейхан (Турция, нефтопровод Баку-Тбилиси-Джейхан): 1000
 - Марса ел-Харига (Либия): 1000
 - Суец (Египет): 1000
 - Арзев (Алжир): 1500

- Озереевка (СРС – казахстански нефт през Русия): 500
- Супса (азербайджански петрол през Грузия): 620
- Кораби идващи от Близкия изток се намират на около 5000 морски мили, което би увеличило плаването в едната посока от 3 на 20 дни. Изчакването за преминаване през Босфора може да варира между 1-2 дни през лятото до 8-9 дни през зимата заради местното правило да се пропускат танкери само на дневна светлина и по-краткия ден през тази част на годината. Така времето необходимо за доставка на танкер от Ирак би отнело между 25 дни (20 плаване, 1 ден престой на Босфора и 4 дни престой на пристанищата) и 35 дни (вкл. 20 дни плаване, 6 дни престой на пристанищата и 9 дни престой на Босфора). За повечето рафинерии в света това е стандартно време за доставка и се управлява с добро планиране на доставките и складови наличности, които да компенсират петте дни разлика между средното и максимално време на доставка.

Като се има предвид гореизложеното, лесно може да се заключи, че преминаването към доставки от СРС (Казахстан) и/или азербайджански петрол (Супса) **в рамките на Черно море няма да промени транспортните разходи**, докато преминаването към средиземноморски суров петрол ще увеличи транспортните разходи два до три пъти на база единица (барел или тон). Може също така лесно да се прецени с колко ще се увеличат разходите за барел петрол, доставян на „Нефтохим“, при най-лошия сценарий (преминаване на 100% към най-далечния доставчик, а именно Алжир).

Транспортни разходи за превоз на петрол в Черноморския регион

В края на март 2022 г. дневните тарифи на танкерите AFRA LR1 са около 25 000 щатски долара на ден. Следователно за двупосочно пътуване до Новоросийск ще се плащат около 300 000 щатски долара, а за двупосочно пътуване до Арзев – три пъти повече, т.е. разлика от 600 000 щатски долара. Следователно, увеличението на барел ще възлиза само на около един долар (танкер LR1 превозва около 500 000 барела петрол), т.е. надценка от около 1% спрямо настоящата цена на суровия петрол за „Нефтохим“.

В случай на **внос на готови продукти**, това може да стане по море през пристанище Росенец и/или Варна, като транспортните разходи за единица продукт биха били по-ниски през Росенец, където могат да бъдат приемани по-големи танкери. Терминалът Росенец е предназначен за приемане, съхраняване и транспортиране на петролни и петрохимически продукти. Доставка се осъществява от танкери, акостирани на един от трите дока, като продуктите временно се съхраняват в резервоари. Транспортирането на суровия петрол или нефтените продукти се осъществява чрез тръбопроводи до и от основните складове на „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД (в зависимост дали става дума за внос и преработка или износ на готови продукти).²¹

Необходимо е, от една страна, да се **гарантира достъпа до продуктопровода**, собственост също на „Лукойл“, който пренася готовите горива от складовете на „Нефтохим“ до петролните бази в Южна България, а от друга, и достатъчно количество вагон-цистерни за доставка в Северна България (през терминалите във Варна е възможна и пряка доставка по море от износител на горива или с каботажни курсове по море от Росенец). От географска гледна точка, рафинирани продукти могат да се доставят от всички неруски рафинерии, разположени по бреговете на Черно, Мраморно и Средиземно море.

Другите опции за доставка на горива по море са три:

- Първата включва пристанищния терминал „Бургас Запад“, който е предоставен под концесия на братята Кирил и Георги Домусчиеви, като сега 49% от собствеността му принадлежи на Инвестиционния фонд на инициативата „Три морета“.
- Втората опция е свързана с Терминала за базови масла при пристанище, „ПЧМВ - Варна“, където товарът се прехвърля директно от кораба в авто-или жп цистерни.
- Третата възможност е чрез пристанищния терминал на „Петрол – Варна“. Този терминал се управлява от държавата чрез ДП „Пристанищна инфраструктура“. Резервоарите на „Петрол - Варна“ са и данъчен склад. Този терминал играе ключова роля за доставката на горива на „Инса ойл“, чрез танкери от Русия, които по-късно биват реекспортирани за Украйна.

Доколкото петролните продукти се доставят в танкери с далеч по-малък тонаж от тези, които превозват суров петрол, то и транспортните разходи

за единица биха били относително по-високи. От значение е също така и броят на прекосяванията на Проливите, който би бил най-малък при ползване на големи танкери. Продукти се търгуват с танкери до около 45 000 тона, ако става въпрос за мазут или различни масла, предназначени за по-нататъшна преработка, и по-малки, ако става въпрос за бензин, дизелово гориво или керосин. Има, изключения от тези практики, но като цяло остава неизменен принципът, че най-ниски разходи за единица обикновено се постигат при суровия петрол.

Друг вариант за внос на готови продукти е с **железопътни цистерни**, като обикновено една има обем от около 55 куб. м. с тегло на товара около 40 тона. Има и ограничения по дължината на влаковата композиция, възможния максимален брой вагони, които могат да бъдат обработени за товарене и разтоварване в базите, и други параметри, които общо ограничават максималния размер на една жп доставка до около 1500 тона товар. По тези причини задоволяването на търсенето на продукти предимно с доставки по железницата е трудно постижимо, а и разходите за единица биха били най-високи спрямо останалите варианти. Затова вносът с железопътни цистерни е по-скоро като допълнение към другите начини за задоволяване на търсенето.

При всички варианти на **първо място е нужно да се направи всичко възможно да се осигури непрекъснатата работа на „Нефтохим“**, тъй като от пазарна гледна точка това е вариантът с перспектива да осигури най-ниски разходи за единица продукт и най-големи икономически ползи за страната. Вносът на големи количества готови продукти по море също ще изиграе своята роля в допълнение, като подобен вариант следва да се разработи детайлно при сценарий със спиране работата на рафинерията в Бургас.

Запаси на суров петрол и горива

Базите на „Лукойл“ за съхранение на суров петрол в Росенец имат капацитет от близо 1,39 млн. т., което е достатъчно да осигури потреблението на страната за около 3 месеца. Според *Закона за запасите от нефт и нефтопродукти*, „Лукойл“ е длъжен да съхранява запаси от петрол, достатъчни за 60-дневното потребление на страната. „Лукойл Нефтохим“ и „Лукойл - България“ притежават и съответно 74% от капацитета за съхранение на дизел и 90% от капацитета за съхранение на бензин А-95, като останалите играчи на пазара на едро не притежават продуктови складове с вместимост по-голяма от 10-12% от общия капацитет на страната, като и при тези складови бази се наблюдава концентрация в ръцете на 2 дружества - „Инса Ойл“ и „Сакса“.

²¹ Пристанището Росенец разполага с три корабни дока, като на първи и трети могат да бъдат разтоварвани танкери, превозващи суров петрол и петролни продукти, с размер от 45,000 т., а на пирс 2 до около 75,000 т. Разтоварването става с помпите на танкера, нужно е само да има тръба до резервоара на брега без блокиращи възвратни клапани.

Таблица 6. Наличен капацитет за съхранение на суров петрол и петролни горива: компании с най-голяма вместимост за съхранение на 60-дневните запаси

Собственик	Бензин А-95 (%)	Вместимост (т)	Собственик	Дизел (%)	Вместимост (т)	Суров петрол (%)	Вместимост (т)
Лукойл Нефтохим	34	257420	Лукойл Нефтохим	46	1110131	100	1387525
Лукойл България	56	427584	Лукойл България	28	669552		
Сакса	7	54957	ДМВ	9	220920		
НИС Петрол	2	12946	Сакса	5	120341		
ОМВ	1	6116	Инса Ойл	2	57005		
			Други	10	217795		
Общо	100	759025		100	2395743	100	1387525

Източник: Регистри на складовете за съхраняване на запаси от петрол и петропродукти към държавния резерв

Използването на складовете за съхранение на държавния резерв отдавна е един от основните проблеми пред конкуренцията на пазара на едро на горива в България. Според *Закона за запасите от нефт и нефтопродукти*, всеки вносител (от ЕС и от трети страни) е **длъжен да поддържа 60-дневни запаси** за извънредни ситуации в количество, пропорционално на направения от компанията нетен внос спрямо общия през предходната календарна година. „Лукойл“ притежава почти монополен дял от вместимостта на тези складове, като няма достатъчно големи складове, които да осигурят конкурентен внос. Това принуждава конкурентните вносители на пазара да използват складовите наличности на „Лукойл“, като тук руската компания може да използва непазарни и непрозрачни практики за определяне на цените за наем на капацитет. При отказ на „Лукойл“ да позволи на конкурент да съхранява горива, този играч не е в състояние да изпълни държавните изисквания, като количествата горива трябва да бъдат съхранявани през цялата година и не могат да бъдат търгувани на пазара.

Собствениците на данъчни складове за съхранение на горива са задължени да подават подробна информация в края на всеки ден за свободните обеми в базите си, според *Закона за акцизите и данъчните складове*. Към август 2023 г., наличностите на суров петрол в складовете за съхранение на терминала в Росенец се изчисляват на около 228 767 тона или по-малко от 20% от капацитета за съхранение.²² Към 14 август, 2023 г., според данните на Българската акцизна централизирана информационна система (БАЦИС) на Агенция Митници, дружествата, притежавани от „Лукойл“, съхраняват близо 913 хил. тона горива в България, покриващи приблизително 2 месеца от потреблението на страната.

²² Въз основа на интервюта с представители на индустрията.

Таблица 7. Налично количество горива в акцизни складове в България на 14.08.2023 г.

Компания	Съхранение (тонове)
Лукойл	913815
Инса Газ/Инса Ойл	53354
Сакса	1700
Сторидж Ойл	33725
Петролен терминал Варна	32300
Петролен терминал Запад	78000
Общо	1112894

Източник: Българската акцизна централизирана информационна система (БАЦИС).

Вторият по големина играч на пазара на едро, „Инса Ойл“, съхранява близо 53 хил. тона. Останалите големи конкуренти на пазара на съхранение са Петролен терминал Варна, Петролен терминал Запад и „Сторидж ойл“, които съхраняват в момента около 144 хил. тона. Това означава, че към момента България има запаси за минимум два месеца и половина, което изключва изадължителните резерви към Държавния резерв, които също могат да бъдат използвани.²³ Следователно, че при евентуално пълно спиране работата на рафинерията в Бургас (най-лошия възможен сценарий), не би следвало да има недостиг на горива на пазара в България за периода до сключване на сделка за алтернативни количества петрол или внос на алтернативни горива през четирите основни терминала на Черно море.

Въздействие върху пазара на горива

Премахването на дерогацията **няма да има съществено влияние върху крайните цени на горивата** и те ще останат най-ниските (след данъци) в целия Европейски съюз. Това е продиктувано, от една страна, от ниските данъци и акцизи, които са средно с една трета по-ниски от тези в Европейския съюз, а от друга, и от очакваното незначителното покачване на производствените цени на горивата (преди данъци). При разглеждането на други пазари с подобна структура на вноса на суров петрол

в периода преди налагането на европейското ембарго върху вноса на руския петрол и горива като например Полша, Германия, Чехия, Латвия, Словакия и Словения е видно, че при липса на специално изключение или **неизползването на дерогацията** (например в случая на Чехия и Словакия), цените на горивата преди данъци са между 6 и 8% по-високи от тези в България, което съответства на намалението на маржа на печалбата, което поддържа „Лукойл“ в България с цел да максимизира своя дял на пазара на едро.

Оскъпяването заради промяната на сорта петрол, който се преработва в рафинерията (в случай на пълно спиране на вноса на руски петрол), не би трябвало да е повече от 10-12 ст. на литър. Оскъпяването за по-сложната логистика на доставки на петрол или на горива, включително и заради нуждата от внос чрез по-голям брой танкери, може да добави още 1,5% увеличение на цената преди данъци.

От друга страна, премахването на дерогацията би довело до **сериозно разместване на пазара на едро в България**, позволявайки на други компании, които внасят неруски горива, да се конкурират за пазарния дял на „Лукойл“. При положение, че руската компания продължи да оперира своите активи в България, тя ще притежава преимуществено силна позиция на пазара заради контрола си върху акцизните складове и тези, съхраняващи количествата за държавния резерв, както и заради

²³ Информация за количествата, съхранявани в складовете, обслужващи държавния резерв, не е публично достъпна.

възможността да преработва много големи количества петрол на най-ниската себестойност в региона. По-голямата конкуренция от алтернативен внос на горива би подкопала възможността на „Лукойл“ да налага своята ценова политика, като резултатът би бил по-агресивно съревнование на пазара на дребно, където както и преди 2020 г. се бяха оформили по-динамични регионални пазари, които успяваха да изместят монопола на големите пет вериги бензиностанции в България.

Какво следва?

Няколко поредни правителства на България разпространяват фалшиви твърдения, че без дерогацията рафинерията „Нефтохим“ няма да може да работи, водейки до недостиг на горива и други рафинирани продукти. Същата мантра беше използвана преди повече от 20 години от кремълски пропагандисти и местни активисти по време на приватизацията на рафинерията с цел гарантиране на нейното преминаване в руски ръце на по-ниска цена. Финансовите и политическите интереси, които обслужва тази дерогация, не защитават българските потребители, а по-скоро Кремъл и свързани с него олигархични интереси. За всеки барел, преработен в „Нефтохим“, руските му собственици удвояват нетната си печалбата от произведения в Русия петрол като продават преработените крайни продукти на пазара в България (ЕС) вместо само да изнасят суровия петрол с отстъпка поради наложените санкции. Тази печалба представлява **значителен финансов трансфер за руското правителство**, който позволява продължаването на военната агресия в Украйна.

Руският монополен контрол върху българския пазар на петрол и рафинирани продукти в продължение на десетилетия осигурява значителни ренти и задълбочава проблемите с корупцията и завладяването на държавата. Тези зловредни практики няма да бъдат преодолени без стимулиране на конкуренцията и **диверсификация на доставките на суров петрол** и рафинирани продукти чрез стриктното прилагане на правилата за **отворен достъп до инфраструктурата**, особено до петролопроводи и складове за рафинирани продукти и пристанищни услуги.

Прекратяването на дерогацията от петролното ембарго е важна стъпка към лишаването на Кремъл, от допълнителни печалби, с които да финансира войната си в Украйна. Подкрепата за **външен одит от страна на Агенцията за държавна финансова инспекция**, който да оцени структурата на печалбата на „Лукойл“, различните начини за диверсифициране на доставките на суров петрол

извън Русия и изискването на конкретни срокове и инвестиционни ангажименти за отстраняване на предполагаемите технически пречки за прилагане на петролното ембарго на ЕС ще бъде мощен лост за предсрочно прекратяване на дерогацията.

Ако руската компания откаже да изпълни условието за пълна диверсификация на доставките на суров петрол, правителството трябва да постави рафинерията и всички останали активи, притежавани от „Лукойл“, под държавен **контрол чрез „златната“ акция**, която страната има в дружеството и му позволява да влияе върху стратегически решения като структурата на доставките на петрол. Германия и Италия вече показаха, че в рамките на по-малко от 6 месеца могат да принудят руските собственици на техните големи рафинерии да спазват санкциите на ЕС чрез поставяне под специален контрол.

В крайна сметка, без възможност да внася руски петрол на преференциални цени и да го използва за получаване на монополни печалби, „Лукойл“ вероятно ще се опита да се освободи от активите си, както направи вече с рафинерията в Сицилия. От години „Лукойл“ обмисля продажбата на дружествата си в Румъния, Молдова и България, но политически гарантираният му доходоносен пазарен дял в региона оправдава продължаването на дейността му.

Допълнителна важна стъпка е прекратяването на **концесионния договор** за експлоатация на **терминала за внос на петрол в Росенец**. Това ще отвори достъпа до пристанищни услуги за повече компании, ще помогне на България да гарантира, че терминалът не се използва за избягване на санкции чрез контрабанда на петрол и би гарантирало правилното отчитане на приходите от ДДС и акцизи, които са от съществено значение за фискалната сигурност.

България отдавна е една от най-уязвимите страни в Европа по отношение на руското икономическо и политическо влияние. Руският контрол върху българския пазар на петрол и горива е спомогнал за утвърждаването на мощни мрежи на влияние в българската политика и икономика, които се намесват в стратегически решения като забраната за проучване за шистов газ, ускоряването на проекта за АЕЦ „Белене“ и финансирането на проруски политически партии и медии. На този политически фон България **няма никакви икономически или технически причини** да продължи дерогацията от петролното ембарго на ЕС.