

Объединение независимых экспертов в области минеральных ресурсов,  
металлургии и химической промышленности



исследовательская группа

[www.infomine.ru](http://www.infomine.ru)

# Обзор рынка дизельного топлива в России

Москва  
август, 2013

## Демонстрационная версия

С условиями приобретения полной версии отчета можно ознакомиться на странице сайта по адресу: <http://www.infomine.ru/research/28/434>

Общее количество страниц: 83 стр.  
Стоимость отчета – 48 000 рублей (с НДС)

Этот отчет был подготовлен экспертами ООО "ИНФОМАЙН" исключительно в целях информации. Содержащаяся в настоящем отчете информация была получена из источников, которые, по мнению экспертов ИНФОМАЙН, являются надежными, однако ИНФОМАЙН не гарантирует точности и полноты информации для любых целей. Информация, представленная в этом отчете, не должна быть истолкована, прямо или косвенно, как информация, содержащая рекомендации по инвестициям. Все мнения и оценки, содержащиеся в настоящем материале, отражают мнение авторов на день публикации и подлежат изменению без предупреждения. ИНФОМАЙН не несет ответственность за какие-либо убытки или ущерб, возникшие в результате использования любой третьей стороной информации, содержащейся в настоящем отчете, включая опубликованные мнения или заключения, а также последствия, вызванные неполнотой представленной информации. Информация, представленная в настоящем отчете, получена из открытых источников либо предоставлена упомянутыми в отчете компаниями. Дополнительная информация предоставляется по запросу. Этот документ или любая его часть не может распространяться без письменного разрешения ИНФОМАЙН либо тиражироваться любыми способами.

Copyright © ООО "ИНФОМАЙН".

## Содержание

<b>Аннотация .....</b>	<b>6</b>
<b>Введение.....</b>	<b>7</b>
<b>1. Технология производства дизельного топлива и используемое сырье.....</b>	<b>10</b>
1.1. Технология производства .....	10
1.2. Направления поставок и объемы переработки сырья для производства дизельного топлива .....	12
<b>2. Производство дизельного топлива в России.....</b>	<b>16</b>
2.1. Требования к качеству дизельного топлива .....	16
2.2. Объемы и структура производства дизельного топлива предприятиями РФ в 2003-2012 гг. ....	21
2.3. Текущее состояние крупнейших предприятий-производителей дизельного топлива .....	33
2.3.1. ОАО «Газпромнефть-Омский НПЗ» (г. Омск).....	36
2.3.2. ООО «Киришинефтеоргсинтез» (г. Кириши, Ленинградская обл.).....	39
2.3.3. ООО «Лукойл-Нижегороднефтеоргсинтез» (г. Кстово, Нижегородская обл.) .....	42
2.3.4. ОАО «Славнефть-Ярославнефтеоргсинтез» (г. Ярославль).....	47
2.3.5. ЗАО «Рязанская нефтеперерабатывающая компания» (г. Рязань).....	50
2.3.6. ООО «Лукойл-Пермнефтеоргсинтез» (г. Пермь).....	52
2.3.7. ОАО «Башнефть» (Респ. Башкортостан).....	54
<b>3. Экспорт-импорт дизельного топлива в России в 2003-2012 гг.....</b>	<b>56</b>
3.1. Объемы и направления российского экспорта дизельного топлива.....	57
3.2. Импорт дизельного топлива .....	60
<b>4. Обзор цен на дизельное топливо в 2003-2012 гг.....</b>	<b>61</b>
4.1. Внутренние цены на дизельное топливо.....	61
4.2. Экспортно-импортные цены на дизельное топливо .....	68
<b>5. Потребление дизельного топлива в России в 2003-2012 гг. ....</b>	<b>69</b>
5.1. Баланс и структура потребления.....	69
5.2. Структура потребления (отраслевая и региональная) дизельного топлива в РФ .....	71
<b>6. Прогноз и перспективы производства и потребления дизельного топлива в России на период до 2025 г.....</b>	<b>76</b>
<b>Приложение. Адресная книга крупнейших предприятий-производителей дизельного топлива в РФ.....</b>	<b>81</b>

## Список таблиц

- Таблица 1. Технические условия на нефть для нефтеперерабатывающих предприятий (согласно ГОСТ 9965-76)
- Таблица 2. Поставщики нефти на крупнейшие НПЗ, выпускающие дизельное топливо
- Таблица 3. Объемы переработки нефти и выработки дизельного топлива крупнейшими российскими НПЗ в 2010-2012 гг., тыс. т
- Таблица 4. Характеристики дизельного топлива (ГОСТ 305-82)
- Таблица 5. Характеристики зимнего дизельного топлива с депрессорными присадками (ТУ 38.101889-81) и экологически чистого дизельного топлива (ТУ 38.1011348-90)
- Таблица 6. Характеристики дизельного экспортного топлива (ТУ 38.401-58-110-94)
- Таблица 7. Объемы производства дизельного топлива предприятиями РФ в 2003-2012 гг., т
- Таблица 8. Объемы производства зимнего дизельного топлива предприятиями РФ в 2003-2012 гг., т
- Таблица 9. Объемы производства специального (арктического) дизельного топлива предприятиями РФ в 2003-2012 гг., т
- Таблица 10. Принадлежность основных предприятий, выпускающих дизельное топливо в РФ, к крупнейшим холдингам в 2012 г.
- Таблица 11. Ассортимент и область применения дизельного топлива, выпускаемого ООО «Лукойл-Нижегороднефтеоргсинтез»
- Таблица 12. Основные показатели работы ООО «Лукойл-Нижегороднефтеоргсинтез» в 2007-2012 гг.
- Таблица 13. Объемы внешнеторговых операций РФ с дизельным топливом в 2003-2012 гг., тыс. т, млн \$
- Таблица 14. Экспорт дизельного топлива в РФ по странам в 2003-2012 гг., тыс. т
- Таблица 15. Крупнейшие российские экспортеры дизельного топлива в 2011-2012 гг., тыс. т, %
- Таблица 16. Импорт дизельного топлива в РФ по странам в 2003-2012 гг., тыс. т
- Таблица 17. Средние цены предприятий-производителей дизельного топлива (по видам) в РФ в 2003-2012 гг., руб./т (без НДС)
- Таблица 18. Среднегодовые цены предприятий-производителей различных видов дизельного топлива по федеральным округам РФ в 2003-2012 гг., руб./т (без НДС)
- Таблица 19. Среднегодовые экспортно-импортные цены на дизельное топливо в 2003-2012 гг., \$/т
- Таблица 20. Показатели рынка дизельного топлива в РФ в 2003-2012 гг., тыс. т
- Таблица 21. Баланс производства, ввоза-вывоза дизельного топлива по регионам РФ, тыс. т, %

## Список рисунков

- Рисунок 1. Динамика производства дизельного топлива в России по видам в 2003-2012 гг., млн т
- Рисунок 2. Региональная структура производства дизельного топлива в России в 2003-2012 гг., %
- Рисунок 3. Структура российского производства дизельного топлива по холдингам в 2012 г., %
- Рисунок 4. Доли крупнейших предприятий-производителей дизельного топлива в РФ в совокупном объеме производства в 2012 г., %
- Рисунок 5. Структура переработки нефтяного сырья в РФ в 2012 г., %
- Рисунок 6. Динамика объемов переработки нефти и производства основных видов продукции ОАО «Газпромнефть-ОМПЗ» в 2007-2012 гг., млн т
- Рисунок 7. Динамика объемов переработки нефти и производства основных видов продукции ООО «КИНЕФ» в 2007-2012 гг., млн т
- Рисунок 8. Динамика объемов переработки нефти и производства основных видов продукции ООО «Лукойл-Нижегороднефтеоргсинтез» в 2007-2012 гг., млн т
- Рисунок 9. Изменение структуры производства нефтепродуктов ООО «Лукойл-Нижегороднефтеоргсинтез» в 2007-2012 гг., %
- Рисунок 10. Динамика объемов переработки нефти и производства основных видов продукции ОАО «Славнефть-Ярославнефтеоргсинтез» в 2007-2012 гг., млн т
- Рисунок 11. Динамика объемов переработки нефти и производства основных видов продукции ЗАО «Рязанская НК» в 2007-2012 гг., млн т
- Рисунок 12. Динамика объемов переработки нефти и производства основных видов продукции ООО «Лукойл-Пермнефтеоргсинтез» в 2007-2012 гг., млн т
- Рисунок 13. Динамика экспорта дизельного топлива в РФ в натуральном и денежном выражении в 2003-2012 гг.
- Рисунок 14. Динамика средних цен на дизельное топливо (по видам) российских предприятий-производителей в 2003-2012 гг., руб./т (без НДС)
- Рисунок 15. Динамика среднегодовых экспортно-импортных цен на дизельное топливо в РФ в 2003-2012 гг., \$/т
- Рисунок 16. Динамика производства, экспорта-импорта и «видимого» потребления дизельного топлива в РФ в 2003-2012 гг., тыс. т
- Рисунок 17. Отраслевая структура спроса на дизельное топливо в РФ в 2012 г., %
- Рисунок 18. Грузопотоки нефтепродуктов по системе МНПП ОАО «АК «Транснефтепродукт»
- Рисунок 19. Динамика объемов переработки нефти и производства основных видов нефтепродуктов в РФ в 2007-2012 гг., млн т
- Рисунок 20. Производство и потребление основных нефтепродуктов в РФ в 2012 г., млн т
- Рисунок 21. Производство и потребление дизельного топлива в РФ в 2011-2012 гг. и прогноз до 2025 г., млн т

## Аннотация

Настоящий отчет является **первым изданием** готового исследования рынка дизельного топлива в России.

**Цель исследования** – анализ российского рынка дизельного топлива.

**Объектом исследования** является дизельное топливо.

Работа является **кабинетным исследованием**. В качестве **источников информации** использовались данные Росстата, Федеральной таможенной службы РФ, официальной статистики железнодорожных перевозок ОАО «РЖД»; использованы материалы отраслевой и региональной прессы, годовых и квартальных отчетов эмитентов ценных бумаг, а также интернет-сайтов предприятий-производителей дизельного топлива.

**Хронологические рамки исследования:** 2003-2012 гг.; прогноз на период 2013-2025 гг.

**География исследования:** Российская Федерация – комплексный подробный анализ рынка.

Отчет состоит из 6 частей, содержит 83 страницы, в том числе 21 рисунок, 21 таблицу и приложение.

В **первой главе** отчета дана краткая характеристика технологии производства дизельного топлива, приведены объемы и направления поставок сырья для его выпуска.

**Вторая глава** отчета посвящена производству рассматриваемого нефтепродукта в РФ. Представлены данные о требованиях к качеству выпускаемой продукции, мощностях и объемах производства, описано текущее состояние крупнейших предприятий-производителей.

В **третьей главе** проанализированы данные о внешнеторговых операциях с дизельным топливом в РФ за период 2003-2012 гг. Приведены объемы и направления поставок.

**Четвертая глава** посвящена анализу внутренних и экспортно-импортных цен на дизельное топливо в РФ.

В **пятой главе** отчета рассматривается потребление дизельного топлива в России. Приведен баланс производства-потребления, отраслевая и региональная структуры потребления.

В **шестой главе** приводится прогноз развития российского рынка дизельного топлива на период до 2025 г.

В **приложении** дана адресная и контактная информация основных предприятий, выпускающих дизельное топливо в РФ.

**Целевая аудитория исследования:**

- участники рынка дизельного топлива – производители, потребители, трейдеры;
- потенциальные инвесторы.

Предлагаемое исследование претендует на роль **справочного пособия** для служб маркетинга и специалистов, принимающих управленческие решения, работающих на рынке нефтепродуктов.

## Введение

**Дизельное топливо** (дизтопливо или солярка) – нефтепродукт, получаемый при перегонке нефти. Конкретная марка топлива получается компаундированием (смешиванием в определенных пропорциях) прямогонных и гидроочищенных фракций нефти с известным составом. Чаще всего смешивают прямогонное дизельное топливо (газойль прямой или первичной перегонки) и легкий газойль каталитического крекинга.

Основными областями применения дизельного топлива являются быстроходные и газотурбинные двигатели наземной или судовой техники.

В зависимости от условий применения дизельное топливо подразделяется на:

- *летнее* (ДТЛ) – используется при температуре воздуха выше 0°C (температура замерзания – -10°C);
- *зимнее* (ДТЗ) – используется при температурах от -20°C до -30°C (температура замерзания – -35°C);
- *арктическое* (ДТА) – используется при температурах до -50°C, (температура замерзания – -55°C).

Кроме того, выпускается *экологическое* (содержит не более 10-20% ароматических углеводородов), а также *городское* дизельное топливо, для которого характерно наличие присадок (антидымные, депрессорные). С 1996 г. в странах Европейского экономического союза действует дизельное топливо *европейского стандарта* (EN590).

В целом качество дизтоплива характеризуется множеством параметров: цетановое число, фракционный состав, температура перегонки, кинематическая вязкость, температура замерзания, температура вспышки, массовая доля серы и ее соединений, концентрация фактических смол, кислотность, йодистое число, зольность, коксуемость, коэффициент фильтрации, содержание механических примесей и воды, предельная температура фильтрации, химическая стабильность и др. Рассмотрим наиболее важные параметры.

**Детонационная стойкость** или **цетановое число** (аналогично с октановым числом бензина) – показатель работы двигателя, характеризующий особенности воспламенения и сгорания дизельного топлива и влияющий на шумность, мощность и дымность. Данная характеристика определяет мощностные и экономические показатели работы двигателя.

В качестве эталона определения цетанового числа используют цетан (н-гексадекан). При этом цетановое число эталонного цетана принимается за 100, а цетановое число альфаметилнафталина – за ноль. Обычный диапазон значений для солярки от 40 до 50.

По существу эта величина показывает период задержки воспламенения, т.е. промежуток времени от впрыска топлива в цилиндр до начала его горения. Цетановое число представляет собой содержание цетана в смеси, которая дает ту же задержку воспламенения, что и испытуемое топливо. Чем выше цетановое число, тем короче этот период, тем лучше горит топливо и экологичнее выхлоп. Однако увеличение цетанового числа свыше 60 не дает

прироста мощности двигателя при увеличении затрат на производство, поэтому в реальной жизни используют топливо с цетановым числом не ниже 45.

В целом требования дизелей к качеству применяемых топлив зависят от их быстроходности: более быстроходные работают на топливе с большим цетановым числом.

**Низкотемпературные свойства:** температура помутнения, предельная температура фильтруемости и температура застывания важны для обеспечения эксплуатации дизелей в холодное время года. Если применять зимой летнее или смешанное топливо, выпадающие кристаллы будут забивать систему питания дизеля, подача топлива нарушится или прекратится. Нефти, пригодной для производства зимнего топлива, сравнительно немного, производство его гораздо сложнее, поэтому вырабатывается этого продукта относительно мало.

**Вязкость** и **плотность** определяют процессы испарения и смесеобразования в двигателе и обеспечивают нормальную подачу топлива, распыливание в камере сгорания и работоспособность системы фильтрации.

Чем быстроходнее двигатель, тем выше требования к вязкости. Понижение или повышение вязкости по сравнению с нормируемыми значениями приводит к нарушению работы топливоподающей аппаратуры, процессов смесеобразования и полноты сгорания топлива.

При понижении вязкости неизбежно увеличиваются подтекания и просачивания во всех зазорах и неплотностях, повышается расход топлива. Подтекания через отверстия форсунок увеличивают нагарообразование. С другой стороны, на испарение вязкого топлива затрачивается больше времени. Это приводит к неполному сгоранию, что вызывает повышенное нагарообразование и дымление. Отработанные газы становятся черными, более токсичными, повышается расход топлива.

От **фракционного состава** зависят качество распыливания и полнота сгорания. Если в дизельном топливе много легких углеводородов, нарушается процесс сгорания. Тяжелое, высококипящее топливо при распылении образует более крупные капли, ухудшая качество горючей смеси и повышая расход топлива. При значительном утяжелении топлива увеличивается коксование распылителей форсунок и возрастает количество нагаров в зоне цилиндропоршневой группы. Современные форсированные дизели могут надежно работать только на топливе нормированного фракционного состава.

С фракционным составом топлива тесно связана **температура вспышки**, при которой пары нефтепродукта с воздухом образуют горючую смесь, вспыхивающую при поднесении огня.

Температура вспышки определяет степень пожароопасности топлива. В пожароопасных условиях, когда двигатель установлен в закрытом помещении, применяются топлива с повышенной температурой вспышки.

ГОСТ 305-82 предусматривает производство топлив для дизелей общего назначения с температурой вспышки не ниже 40°C, для судовых и тепловозных двигателей, горных машин с температурой вспышки не ниже 62°C, что достигается повышением температуры начала кипения топлива. Однако при этом снижается выход дизельного топлива по отношению к сырью. Поэтому



топлива с повышенной температурой вспышки должны применяться строго по назначению.

**Химическая стабильность** – способность противостоять окислению при хранении. При окислении дизельного топлива образуется осадок, во избежание чего в топливо добавляют специализированные добавки (присадки).

**Степень чистоты** дизельных топлив определяет эффективность и надежность работы фильтров грубой и тонкой очистки и цилиндро-поршневой группы двигателя. Частицы размером более 4 мкм вызывают повышенный износ плунжерных пар.

Чистоту топлива оценивают коэффициентом фильтруемости (отношение времени фильтрования через фильтр при атмосферном давлении десятой порции фильтруемого топлива по отношению к первой). На фильтруемость топлива влияет наличие воды, механических примесей, смолистых веществ, мыл нафтеновых кислот.

Содержание механических примесей в товарных дизельных топливах на месте их производства составляет 0,002-0,004%, что оценивается по ГОСТ 305-82 как отсутствие.

Кроме того, для каждого вида дизельного топлива нормируется **содержание серы и ее соединений**, которое определяет уровень вредных составляющих в отработанных газах двигателя. С уменьшением содержания серы до 0,035% и ниже (экологически чистые дизельные топлива) смазывающие свойства топлив снижаются, поэтому в малосернистые топлива вводятся противоизносные присадки.

Сернистые соединения, непредельные углеводороды и металлы (ванадий, натрий) влияют на процессы нагарообразования в дизелях, являются причиной повышенных износов и коррозии. Их содержание в топливе также регламентируется.

# 1. Технология производства дизельного топлива и используемое сырье

## 1.1. Технология производства

Сырьем для производства дизельного топлива, как правило, является нефть. Однако в качестве сырья для ДТЗ также могут использоваться нестабильные газовые конденсаты, а именно жидкие смеси высококипящих углеводородов, которые выделяются из природных газов. Переработкой ДТЛ также можно получать ДТЗ.

Чаще всего производство дизельного топлива включает в себя ряд технологических процессов, осуществляемых, как правило, на крупных нефтеперерабатывающих заводах. Основные этапы производства:

- первичная переработка нефти;
- вторичная переработка нефти;
- смешение (компаундирование).

*Первичная переработка* (прямая перегонка) – это разделение нефти на отдельные фракции по температурам кипения. Она осуществляется в специальных ректификационных колоннах. В результате этого процесса получают, в частности, дизельные фракции, используемые для изготовления соответствующего топлива.

*Вторичная переработка* изменяет химический состав и структуру углеводородов. Основной её метод – это крекинг. Его главная реакция – расщепление крупных молекул мазута на более мелкие. Крекинг может быть: термическим (расщепление идёт под действием высоких температур без участия какого-либо катализатора), каталитическим (в присутствии катализатора), а также гидрокрекингом (помимо катализатора присутствует водород).

Далее начинается удаление из топлива серы, для чего используется гидроочистка, которая, по сути, является разновидностью гидрокрекинга.

По сравнению с прямой перегонкой все процессы вторичной переработки весьма сложны в технологическом плане и отличаются очень высокой стоимостью. Однако они необходимы, поскольку помогают заметно увеличить выход товарного дизельного топлива и заодно улучшить его качество.

Следующим этапом производства является *смешение* прямогонных фракций с компонентами вторичных процессов и присадок. Это завершающий процесс получения товарного дизельного топлива.

Стоит заметить, что дизельное топливо получают путём смешения прямогонных и прошедших гидроочистку фракций в соотношениях, гарантирующих выполнение требований стандарта содержания серы.

В целях обеспечения хороших низкотемпературных свойств зимнюю и арктическую разновидности дизельного топлива получают из более лёгких фракций, чем летнюю. Или же проводится дорогостоящая депарафинизация.

Кроме того, в арктическое дизельное топливо вводятся специальные присадки, приводящие к увеличению его цетанового числа с 38-ми до 40-ка.

Вообще существует три способа получения дизельных топлив с низкой температурой застывания:

1. Снижение содержания тяжелых фракций (понижение температуры конца кипения топлива) и/или вовлечение более легких фракций. Недостатком данного способа является снижение выработки моторных топлив и понижение температуры вспышки дизельного топлива.

2. Применение депрессорных присадок. При использовании депрессантов выработка топлива не снижается, однако они позволяют снизить лишь температуру застывания и мало влияют на температуру помутнения, что ограничивает возможности их применения.

3. Наиболее эффективным способом является применение технологий, позволяющих путем изменения углеводородного состава топлива снизить температуры застывания, помутнения и фильтруемости. Этот способ позволяет вовлекать дополнительное количество тяжелых фракций в ДТ и увеличивать, таким образом, производство дизельного топлива.

Гидроочисткой дизтоплива получают экологически чистые летние и зимние марки, а добавление в него антидымной и депрессорной присадок, как уже отмечалось, позволяет получить городское дизельное топливо.

Качество топлива улучшают добавлением различных присадок. Так, потери серы, которая спасала от износа трущиеся части мотора, компенсируют *противоизносными* присадками. *Депрессорно-диспергирующие* присадки практически полностью удаляют вредные для здоровья человека полициклические ароматические углеводороды. Запуск двигателя, полноту сгорания дизельного топлива улучшает *цетаноповышающая* присадка. *Антистатическая* присадка увеличивает скорость прокачки топлива, сохраняя при этом его пожаробезопасность. *Моющая* присадка обеспечивает чистоту двигателя и увеличивает срок службы топливного оборудования. Производят также *дезодорирующие* присадки. Однако, чем выше дозировки присадок, тем выше риск их несовместимости, что может привести к ухудшению качества топлива.

## 1.2. Направления поставок и объемы переработки сырья для производства дизельного топлива

Нефть, поступающая на нефтеперерабатывающие заводы, различается по составу, особенно по содержанию серы. Для бывшего СССР и, особенно для России характерна переработка в основном сернистой и высокосернистой нефти.

Согласно ГОСТ 9965-76 (таблица 1), нефти подразделяются на три группы (в зависимости от степени подготовки), на три класса (в зависимости от массовой доли серы). Каждый класс подразделяют на три типа (в зависимости от плотности при 200°С).

**Таблица 1. Технические условия на нефть для нефтеперерабатывающих предприятий (согласно ГОСТ 9965-76)**

<i>В зависимости от массовой доли серы</i>				
Малосернистые		до 0,60%		
Сернистые		от 0,61% до 1,80%		
Высокосернистые		более 1,80%		
<i>В зависимости от плотности при 200°С, кг/м<sup>3</sup></i>				
Легкие		до 850		
Средние		от 851 до 885		
Тяжелые		более 885		
<i>По показателям степени подготовки</i>				
№ группы	Концентрация хлористых солей, мг/дм <sup>3</sup>	Массовая доля воды, %	Массовая доля механических примесей, %	Давление насыщенных паров, кПа
I	не более 100	не более 0,5	-	-
II	не более 300	не более 1,0	не более 0,05	не более 66,7
III	не более 900	не более 1,0	-	-

Источник: ФГУП «Стандартинформ»

На территории бывшего СССР к малосернистым (с содержанием серы менее 0,5%) относят большую часть бакинских, грозненских, сахалинских, туркменских и некоторых украинских и казахстанских нефтей.

В России сернистую нефть с содержанием серы 0,5-2,5% добывают в Урало-Поволжском районе (Туймазинское, Ромашинское месторождения и другие), в Западной Сибири (Самотлорское, Нижневартовское, Мегионское и другие). К высокосернистым (нефть с содержанием серы более 2,5%) относятся месторождения – Арланское, Радаевское, Покровское (Урало-Поволжский район).

На российские заводы нефть поставляется, главным образом, по системе магистральных нефтепроводов АК «Транснефть», в которой Западно-Сибирская нефть марки Siberian Light смешивается с более тяжелой и сернистой нефтью марки Urals.

В таблице 2 показаны основные поставщики нефти на нефтеперерабатывающие предприятия СНГ, производящие дизельное топливо.

**Таблица 2. Поставщики нефти на крупнейшие НПЗ,  
выпускающие дизельное топливо**

НПЗ/Нефтяные компании	Лукойл	ТНК	Роснефть	Русснефть	Башнефть	Татнефть	Газпром нефть	Славнефть	Сургутнефтегаз	ТАИФ	Альянс
Нижегороднефтеоргсинтез	+										
Пермнефтеоргсинтез	+										
Волгограднефтепереработка	+										
Ухтанефтепереработка	+										
Рязанская НПК		+									
Саратовский НПЗ		+									
Нижевартовское нефтеперерабатывающее объединение		+									
Красноленинский НПЗ		+									
Ангарская НХК			+								
Куйбышевский НПЗ			+								
Ново-Куйбышевский НПЗ			+								
Комсомольский НПЗ			+								
Ачинский НПЗ ВНК			+								
Сызранский НПЗ			+								
Туапсинский НПЗ			+								
Ванкорнефть			+								
Орскнефтеоргсинтез				+							
Уфанефтехим					+						
Новойл					+						
Уфимский НПЗ					+						
Татнефть им. В. Д. Шашина						+					
Московский НПЗ							+				
Омский НПЗ							+				
Ярославнефтеоргсинтез								+			
Киришинефтеоргсинтез									+		
ТАИФ-НК										+	
Хабаровский НПЗ											+

Примечание: в 2010 г. изменилась структура поставщиков нефти для предприятий входящих в ОАО АНК «Башнефть». Ранее сырьем для НПЗ было углеводородное сырье, которое почти наполовину состояло из западно-сибирской нефти (поставщики «Лукойл» и ТНК), с 2010 г. заводы обеспечиваются собственным сырьем («Башнефть»)

Источник: «Инфолайн»

Мощности по переработке сырья и объемы нефтепереработки за последние три года для крупнейших НПЗ, выпускающих дизельное топливо, представлены в таблице 3.

Распределение крупнейших производителей дизельного топлива по холдингам представлено в таблице 4.