

Салыгин В.И.

д.т.н., член-корр. РАН, профессор, Директор МИЭП МГИМО (У) МИД
России

Гулиев Игбал Адиль оглы

к.э.н., ведущий научный сотрудник МИЭП МГИМО (У) МИД России

Литвинюк И.И.

ведущий аналитик Центра стратегических исследований и геополитики в
области энергетики МИЭП МГИМО (У) МИД России

АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ ПОТРЕБЛЕНИЯ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА В СТРАНАХ, В КОТОРЫЕ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПОСТАВКА НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ЧЕРНОМОРСКОГО И БАЛТИЙСКОГО БАССЕЙНОВ

Крупнейшим потребителем дизельного топлива, как правило, является транспортный сектор. Потребление дизельного топлива в Европе растет ввиду увеличения количества автомобилей, оснащенных двигателями, работающими на дизельном топливе. По некоторым прогнозам ожидается, что в 2015 году дефицит дизельного топлива в Европе превысит 55 млн тонн. Учитывая замедление роста российской экономики и ожидаемый прирост мощностей по переработке до 35-40 млн тонн дизельного топлива в год, а также наращивание производства дизельного топлива высокого качества, соответствующего стандарту Евро-5, и массовые закрытия НПЗ в Европе¹, можно судить о наращивании объемов экспортируемого дизтоплива на европейский рынок. В настоящее время производство ДТ в России превышает внутреннее потребление, обеспечивая экспорт почти половины производимого в стране продукта. В 2013 году в России было произведено 71 598,6 тыс. тонн [5] дизельного топлива, что на 3,1% выше объема производства предыдущего года, причем тенденция к росту объемов производства сохраняется, по крайней мере, на краткосрочную перспективу. В данном контексте проекты «Север» и «Юг» ОАО «АК «Транснефть» представляют особую актуальность, поскольку предусматривают наращивание экспорта ДТ в страны Балтийского региона и через порт Новороссийск до 15 и 6 млн тонн в год, соответственно. Кроме своей основной функции – экспорта нефтепродуктов – проект «Север» обеспечивает ресурсами Санкт-Петербург.

Существуют объективные предпосылки изменения рынка нефтепродуктов стран, в которые потенциально может экспортироваться дизельное топливо через российские порты Балтийского и Черного морей.

¹ Начиная с 2008 г., в Европе 16 заводов объявили о том, что закрывают перерабатывающие мощности или планируют сделать это

Одной из основных причин изменения является, во-первых, постоянный рост цен на топливо, и, во-вторых, дисбаланс производства и потребления нефтепродуктов.

Введенный в эксплуатацию в 2008 году нефтеперерабатывающий завод компании Reliance Industries в Джамнагаре (штат Гуджарат, Индия) мощностью 33 млн тонн в год является одним из крупнейших в мире. В 2013 году объём поставок дизельного топлива из Индии в Европу составил 16 млн тонн, что на 76% больше, чем в 2011 году [8]. Так, ожидается увеличение поставок дизельного топлива с НПЗ в Джамангаре на европейский рынок, учитывая стратегически более удачное положение относительно европейского и американского рынков по сравнению с основными конкурентами на азиатском рынке, в частности, Японией и Китаем. Однако быстрый рост спроса на ДТ и другие виды топлива со стороны развивающихся стран свидетельствует о том, что данные поставки будут осуществляться лишь в краткосрочной перспективе [1]. Предполагается, что увеличение объёма переработки индийскими и ближневосточными НПЗ скажется на структуре европейского рынка дизельного топлива, однако со временем произойдет переориентация экспортных НПЗ на внутренние рынки.

В то же время, ввиду политики Индии по установлению цены ниже себестоимости, а также отсутствия компенсаций частным компаниям (в отличие от государственных), Reliance Industries не выгодно реализовывать ДТ и другие продукты нефтепереработки внутри страны.

В настоящее время доля дизельного топлива в таких странах, как Германия, Дания, Латвия, Литва, Норвегия, Польша, Финляндия, Швеция, Эстония, Болгария, Греция, Италия, Румыния, Словения, Турция, Хорватия, Черногория (обладающих соответствующей портовой и логистической энергетической инфраструктурой) составляет 48,21% по сравнению с общеевропейским 44,94%, с наименьшим значением в Греции (31,90%) и Швеции (35,36%), а наибольшим – в Норвегии (68,46%) и Словении (68,10%). При этом, несмотря на то, что данная характеристика представляется весьма репрезентативной с точки зрения странового анализа, в рамках настоящего исследования невозможно рассматривать ее безотносительно межстранового сопоставления, а именно – рассмотрения стран с точки зрения емкости их рынков дизельного топлива. Так, наиболее крупными рынками среди рассматриваемых объективно являются рынки Германии и Италии, на которых в настоящее время реализуется более 75,51 млн тонн дизельного топлива или, соответственно, 19,59% и 10,22% от общеевропейского объема потребления.

В 2012 году, впервые с 2009 года, было зафиксировано снижение объемов потребления дизельного топлива, вызванное, вероятно, инициативой о переводе систем отопления на природный газ. Однако для транспортного сектора стран Европейского союза характерен массовый

переход на дизельное топливо. Если в 2000 году наблюдался относительный баланс между дизельным топливом и автомобильным бензином, то в настоящее время последний имеет устойчивую долгосрочную тенденцию к снижению. В основном, благодаря налоговым преференциям для дизельного топлива, его доля на рынке моторных топлив некоторых стран ЕС составляет в настоящее время около 70%. При этом, ввиду интенсивного долгосрочного роста доли дизельного топлива в потреблении в транспортном секторе, сегодня рынок таких стран, как Франция и Испания, в которых доля дизельного транспорта составляет около 80%, приближается к стадии насыщения, что подразумевает замедление темпа роста объемов потребления. Кроме того, среди факторов, влияющих на снижение темпов роста, нельзя не учитывать и экономическое положение рассматриваемых стран, а именно то, что в некоторых из них наблюдается весьма высокий уровень безработицы, что особенно заметно в Греции (27%), Италии (12%), Польше (11%) и Германии (6%). Данный фактор, приводящий к снижению реального располагаемого дохода населения и разворачивающийся на фоне постоянного роста цен на дизельное топливо для потребителей, негативно сказывается как на объемах продаж транспортных средств, так и на объемах потребления топлива, приводя к сокращению рынка автомобильного бензина и дизеля.

Однако текущее состояние рынка не лишено и значительно более глубоких структурных проблем. Несмотря на общее снижение объемов внутреннего потребления, европейские производители нефтепродуктов не в состоянии справиться с ростом спроса на дизельное топливо – как ввиду нехватки мощностей, так и ввиду низкой рентабельности производства дизеля, вызванной упомянутой ранее налоговой политикой. В силу ориентации большинства рассмотренных НПЗ на производство бензинов возникает их перепроизводство, что, ввиду недостаточного внутреннего спроса, приводит к необходимости их поставок на внешний рынок – в основном, в США. При этом данный эффект приводит к необходимости закрывать некоторые НПЗ, доходность которых не может быть обеспечена в текущей экономической ситуации.

В условиях невозможности переоборудования НПЗ на выпуск дизельного топлива и с учетом долгосрочной стабильности спроса на дизель при постепенно растущих ценах, крайне важным для стран представляется обеспечение надежных импортных поставок дизельного топлива. Сложившаяся ситуация, безусловно, может в значительной степени измениться под действием ряда параметров, таких, как изменение спроса, изменение объемов продаж автомобилей, снижение совокупных мощностей НПЗ, а также, что немаловажно, возможное замещение традиционного дизеля биодизелем. Несмотря на общую тенденцию к росту доли дизельного топлива в перспективе на ближайшие 10 лет,

продиктованную энергетической политикой ЕС, направленной на снижение негативного влияния на атмосферу, некоторые страны характеризуются весьма сдержанной позицией в данном вопросе. В частности, Германия в своей энергетической концепции поощряет замещение биодизелем значительной доли традиционного дизельного топлива в течение 10-летнего срока.

Резюмируя, следует еще раз подчеркнуть, что европейский рынок дизельного топлива преимущественно формируется за счет транспортного сектора. Долгосрочный кризис нефтеперерабатывающей отрасли рассматриваемых стран, вызванный отсутствием баланса спроса и предложения на автомобильный бензин и дизельное топливо, имеет структурный характер. Перспективное развитие рынка дизеля в рассмотренных странах в период до 2025 года будет определять, во-первых, степень замещения традиционного дизеля биодизелем (который, вероятно, лишь снизит дефицит предложения традиционного дизеля) и, во-вторых, способностью НПЗ осуществить переориентацию на производство дизельного топлива современного класса.

В результате проведенного анализа рынков дизельного топлива и энергетических стратегий указанного ранее ряда стран наиболее перспективными для осуществления поставок нефтепродуктов через российские порты Балтийского и Черного морей представляются Германия, Польша, Турция и страны Балканского региона. Кроме того, Швеция и Нидерланды рассматриваются в качестве партнеров на средне- и долгосрочную перспективу, в связи с чем не представляется возможным достоверно спрогнозировать объем импорта. Следует учитывать, однако, что выход на рынок дизельного топлива Швеции ограничен введенным в стране стандартом Mk-1, предъявляющим особые требования к качеству дизельного топлива. Рынок Нидерландов, характеризующийся в настоящее время динамично изменяющейся структурой, и выход на него российских поставщиков дизельного топлива, откроет доступ к рынкам стран Северного моря и Центральной Европы.

Источники:

1. Агентство «Рейтер». URL: <http://www.reuters.com/article/2008/09/30/us-energy-diesel-idUSTRE48T2ZV20080930>
2. Гулиев И.А. Проблемы и перспективы нефтепроводных сетей Европы // Вестник МГИМО-Университета. 2014. № 4. С. 70
3. Кравченко С.А., Салыгин В.И. Усложняющиеся опасности и риски современного магистрального нефтепроводного транспорта // Социологическая наука и социальная практика. 2014. № 4 (08)

4. Росэнерго, Информационно-аналитическая информация по странам. URL: [http://rosenergo.gov.ru/information and analytical support/tek stran mi ra](http://rosenergo.gov.ru/information_and_analytical_support/tek_stran_mi_ra)
5. Рынок дизельного топлива. Текущая ситуация и прогноз 2014-2018 гг., Alto Consulting Group, 2014
6. Фонд национальной энергетической безопасности URL: <http://www.energystate.ru/>
7. International Energy Agency. URL : <http://www.iea.org/>
8. Outlook: Import options grow for diesel in Europe. URL: [http://www.argusmedia.com/pages/NewsBody.aspx?id=920338&print=ye s](http://www.argusmedia.com/pages/NewsBody.aspx?id=920338&print=yes)
9. UN Comtrade. URL : <http://comtrade.un.org/data/>
10. World Bank. URL: <http://data.worldbank.org/>