

УДК 33

И.А. Давыдов

ОСНОВНОЙ ФАКТОР КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА НА МИРОВОМ РЫНКЕ

Аннотация. В настоящее время в развитых странах идет сокращение перерабатывающих мощностей, в то время как развивающиеся страны переживают рост спроса на нефтепродукты. В этих условиях Россия может стать одним из основных экспортеров дизельного топлива, что и анализируется в данной статье.

Ключевые слова: мировой рынок, дизельное топливо, нефтепродукты, нефтеперерабатывающая промышленность, нефтеперерабатывающие заводы, мировой рынок дизельного топлива, мировая экономика, конкурентоспособность.

Илья Davydov

THE MAIN FACTOR OF RUSSIAN DIESEL'S COMPETITIVENES ON THE WORLD MARKET

Annotation. Nowadays the developed countries reduce the number of refining capacities, while the developing countries experience the growing demand for petroleum products. Under these conditions, Russia may become one of the major exporters of diesel fuel, which is discussed in this article.

Keywords: global market, diesel fuel, oil, petroleum refining industry, refineries, refinery, the world market of diesel fuel, the global economy, competitiveness.

Нефтеперерабатывающие заводы (НПЗ) в развитых странах продолжают закрываться, в то время как спрос на нефть и перерабатывающие мощности перемещаются в развивающиеся страны, что в свою очередь создает новые возможности для экспорта дизельного топлива из России. Ожидается, что в развитых странах спрос упадет на 7 млн баррелей в день в период с 2014 по 2020 г., в то время как в развивающихся будет расти на 7 млн баррелей в день [5] (см. рис. 1).

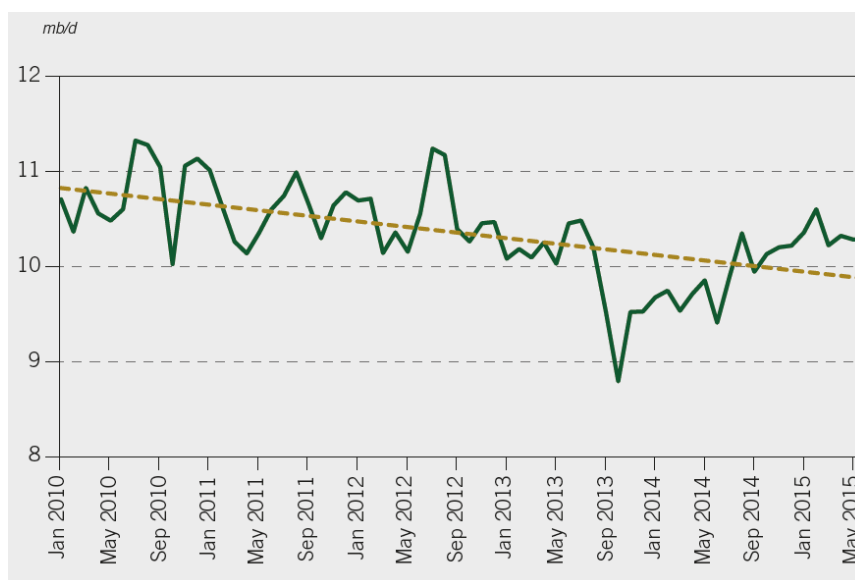


Рис. 1. Переработка нефти в Австрии, Бельгии, Дании, Финляндии, Франции, Германии, Греции, Ирландии, Италии, Люксембурге, Нидерландах, Норвегии, Португалии, Испании, Швеции и Соединенном Королевстве [5]

Для большинства развитых стран основными задачами являются поддержание в рабочем состоянии нефтеперерабатывающих предприятий и борьба за рынок. В Европе эти проблемы усугуб-

ляются высокими ценами на уголь. Анализ данных показывает, что у нефтеперерабатывающих предприятий Европы сравнительно высокая валовая прибыль, однако высокие операционные издержки приводят к неконкурентоспособно низкой чистой прибыли. Так, например, с 2008 по 2013 гг. во Франции закрылось 14 нефтеперерабатывающих заводов [3].

Россия пытается воспользоваться сложившейся ситуацией. С 2008 г. она все больше увеличивает поставки дизельного топлива (ДТ) на Европейский рынок. В этом же году начался процесс модернизации НПЗ, в результате которого в 2013 г. предприятия нефтеперерабатывающего комплекса России смогли произвести ДТ в день со сверхнизким содержанием серы около 500 000 баррелей для отправки в Европу [2]. Вследствие этого производство дизельного топлива с 1999 г. увеличилось почти в 2 раза и достигло 75,9 млн т (см. табл. 1) [1].

Таблица 1

Производство дизельного топлива в России

Год	Производство млн. тонн
1999	46,8
2000	49,2
2001	50,2
2002	52,7
2003	53,9
2004	55,4
2005	60,0
2006	64,2
2007	66,3
2008	68,9
2009	67,3
2010	70,0
2011	70,2
2012	69,3
2013	71,5
2014	76,9
2015	75,9

Источник: [1].

Однако, России необходимо продолжать укреплять свои позиции, поскольку поставки топлива в Европу также осуществляют США и страны Ближнего Востока. Кроме этого, последствия падения цен на сырую нефть и природный газ могут иметь позитивный эффект для перерабатывающих предприятий в Европе. Недавний проект закона о налогообложении и озабоченность по поводу выбросов вредных веществ могут привести к спросу в регионе на бензин [5].

Предполагается, что перерабатывающие мощности в США будут загружены по меньшей мере до 2020 г. Низкая себестоимость природного газа и переработка собственной нефти привели к росту нефтепереработки в США. Спрос, особенно на бензин, растет, хотя пересмотренные стандарты Соединенных Штатов Америки о среднем расходе топливе могут изменить этот тренд в долгосрочной перспективе [4]. Снижение цен на нефть, также остановило рост производства сланцевой нефти. Однако последствия такого изменения пока не ясны. В целом, ожидается, что низкие издержки сгладят негативные последствия от уменьшения объемов производства в долгосрочной перспективе.

Спрос также продолжает падать в Японии и Австралии. Похожие трудности могут также испытывать некоторые страны Азии. А НПЗ в городе Гаосюн на Тайване находится под угрозой закры-

тия. Южная Корея также обеспокоена падающим спросом, однако страна надеется выиграть от закрытия перерабатывающих мощностей в Австралии.

Таким образом, учитывая тенденцию переноса спроса на дизельное топливо в развивающиеся страны, Россия должна воспользоваться одним из основных факторов конкурентоспособности, которым является высокие операционные издержки нефтеперерабатывающих заводов Европы и с учетом этого увеличить поставки продукции в данный регион.

Библиографический список

1. Об объеме производства нефтепродуктов и потребительских ценах на них с 7 по 13 марта 2016 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/free/B09_03/IssWWW.exe/Stg/d06/47.htm (дата обращения : 15.06.2016).
2. Рост экспорта дизеля из России бьет по европейским НПЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2014/06/16/rost-eksporta-dizelya-iz-rossii-bet-po-evropejskim-npz> (дата обращения : 20.05.2016).
3. Muriel Boselli, European refining faces new wave of refinery closures [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.platts.com/latest-news/oil/paris/feature-european-refining-faces-new-wave-of-refinery-26820986> (дата обращения : 23.05.2016).
4. Summary of fuel economy performance [Electronic resource]. – Mode of Access : http://www.nhtsa.gov/staticfiles/rulemaking/pdf/cafe/2011_Summary_Report.pdf (дата обращения : 27.05.2016).
5. World oil outlook 2015 [Electronic resource]. – Mode of Access : [http://www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/publications/WOO %202015.pdf](http://www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/publications/WOO%202015.pdf) (дата обращения : 18.05.2016).