

Экспортные грузопотоки через морские порты России: нефтегрузы – некоторые соображения

Юрий Алексеевич ЩЕРБАНИН,

Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН (ИНП РАН) (Россия, 117418, г. Москва, Нахимовский проспект, д. 47) - заведующий лабораторией анализа и прогнозирования транспортно-логистических систем; РГУ нефти и газа (НИУ) имени И.М. Губкина (Россия, 119991, г. Москва, Ленинский просп., 65) - заведующий кафедрой нефтегазотрейдинга и логистики; E-mail: shcherbaninya@mail.ru,

УДК 656.6 (470)

ББК 39.413

Щ 61

Дарья Юрьевна ГОЛЫЖНИКОВА,

Институт Народнохозяйственного Прогнозирования РАН (ИНП РАН) (Россия, 117418, г. Москва, Нахимовский проспект, д. 47) - младший научный сотрудник лаборатории анализа и прогнозирования транспортно-логистических систем; Раб.телефон: +7 (499) 124-06-29, E-mail: dariagolyzhnikova@gmail.com

Аннотация

Морские порты России за последние двадцать пять лет ежегодно увеличивали объемы перевалки грузов. В прошлом году грузооборот портов достиг 816,5 млн т и наша страна вошла по этому показателю в ведущую мировую «четверку». Работа с 67-ю морскими портами, большие расстояния, климатические особенности требуют от отечественных логистов наличия твердых знаний, использования современных технологий, умения работать с широкой номенклатурой грузов. Через порты страны проходят крупные объемы нефти, нефтепродуктов, сжиженных газов. Россия сумела отладить экспортные нефтепотоки, вполне эффективно действовать на международных рынках, чему способствует устойчивая работа морских портов и терминалов. В статье представлены некоторые авторские соображения, которые были озвучены (и получили положительные отклики) на ряде специализированных конференций.

Ключевые слова: морской транспорт, трубопроводный транспорт, нефтепродукты, сырая нефть, транспортировка, транспортная инфраструктура, морские порты.

Export Cargo Flows via Russian Maritime Ports: Oil Cargo - Some Considerations



Yury Alekseevich SHCHERBANIN,

Institute of Economic Forecasting, Russian Academy of Sciences (IEF RAS) (Russia, 117418, Moscow, Nakhimovsky Prospect, 47) - Head of Analysis and Forecasting Transport&Logistics Systems Laboratory; Gubkin Oil and Gas Russian State University (National Research University) (Russia, 119991, Moscow, Leninsky Prosp., 65) - Head of Oil and Gas Trading and Logistics Department, E-mail: shcherbaninya@mail.ru,

Daria Yurievna GOLYZHNIKOVA,

Institute of Economic Forecasting, Russian Academy of Sciences (IEF RAS) (Russia, 117418, Moscow, Nakhimovsky Prospect, 47) - Junior Researcher of Analysis and Forecasting Transport&Logistics Systems Laboratory, Office Phone: +7 (499) 124-06-29, E-mail: dariagolyzhnikova@gmail.com

Abstract

Over the last 25 years Russian maritime ports have increased annually their cargo transshipment volumes. Last year cargo turnover achieved 816.5 Mio tones and Russia nowadays is among four leading countries based on this indicator. Cooperation with 67 maritime ports, long distances, climate conditions require local logisticians to have solid training, use modern technologies and possess the ability to work with a wide range of goods. Large volumes of oil, oil products, and liquefied gases pass through the ports of the country. Russia has managed to improve export oil flows, to operate quite effectively in international markets, which is facilitated by the stable operation of seaports and terminals. The article presents some of the author's considerations that were presented (and received positive feedback) at a number of specialized conferences.

Keywords: sea transport, pipeline transport, oil products, crude oil, transportation, transport infrastructure, sea ports.

В течение последних двух десятилетий Российская Федерация наращивает портовые мощности, что усиливает наши позиции не только в рамках отдельных морских бассейнов, но и в части обеспечения активного участия отечественных хозяйствующих субъектов в мировой торговле и во внешнеэкономических отношениях в целом. Основная направленность стратегий развития крупных морских портов, как в мире, так и в России, состоит в том, чтобы попытаться развивать порт в качестве локального транспортного узла, интегрирующего различные виды транспорта – морского, речного, железнодорожного, автомобильного, трубопроводного. Это позволяет портам иметь неплохие возможности для маневра, поддерживать грузооборот на высоком уровне, играть заметную роль в экономике государства, что также способствует активному привлечению портов к решению стратегических задач, стоящих перед страной.



После завершения строительства на Балтике портов Приморск и Усть-Луга, расширения портов Высоцк, Выборг, мощностей Большого порта Санкт-Петербург, позиции России на Северо-Западе (Балтика, Скандинавия, Польша) заметно усилились. Речь не идет о политической риторике. Просто возросшие грузопотоки, которые стали формироваться в российских портах, оказали вполне чувствительное влияние на уровень фрахтовых ставок, на рост судозаходов именно в российские порты, на определенное переформатирование направлений и объемов перевозок. Речь идет, в первую очередь, о потоках нефтегрузов, угля, минеральных удобрений, контейнеров.

За счет увеличения перегрузочных мощностей, введения в эксплуатацию новых портов вырос грузооборот и на южном фланге России. Здесь также доминируют сырьевые грузы, в т.ч. и направляемая из Казахстана транзитом нефть по системе Каспийского Трубопроводного Консорциума (КТК). Вводились новые мощности в портах Туапсе, Тамань, Новороссийск: была модернизирована и расширена нефтебаза Шесхарис в Новороссийском порту, построен новый глубоководный причал в Туапсе и др. С другой стороны, в связи с экономическими санкциями, морские порты Крыма практически встали, поскольку отправка и прием грузов невозможны в международном сообщении. Но ввод в эксплуатацию Крымского моста наверняка приведет к перераспределению грузопотоков и возникнет необходимость в корректировке их роли в целом.

Предпринятые меры по развитию дальневосточных портов, в частности, Ванино и Советская Гавань, естественно, привели к активизации, в части роста перевалочной работы, предоставления новых услуг, определенным структурным изменениям по номенклатуре грузов. Угледобывающие и некоторые другие сырьевые компании инвестировали средства в расширение подъездных припортовых путей, что приведет (и уже видно по статпоказателям) к росту грузооборота. Для увеличения объемов поставки грузов расширяются и возможности БАМа, промышленность приступила к выпуску новейших мощных локомотивов, способных вести составы до 7 тыс.т.

Изменилась и ситуация в Арктическом бассейне, там также отмечается рост грузовой работы в северных портах. К сожалению, отечественные СМИ обходят вниманием усиление ледокольного флота, появление новых судов усиленного ледового класса, способных решать в сфере их ответственности, вопросы увеличения грузоперевозок по Севморпути и, следовательно, дальнейшего роста грузовой работы в арктических портах. Таким образом, позиции страны на морских направлениях, в экономическом плане, заметно укрепились.

Далее целесообразно представить некоторые соображения касательно работы морских портов России более подробно. Используя показатели объемов перевалки в 2006-2017 гг. (см. таблицу 1) и соответствующие графики (см. рисунок 1).

Таблица 1

Объем перевалки грузов в морских бассейнах Российской Федерации (тыс. т)

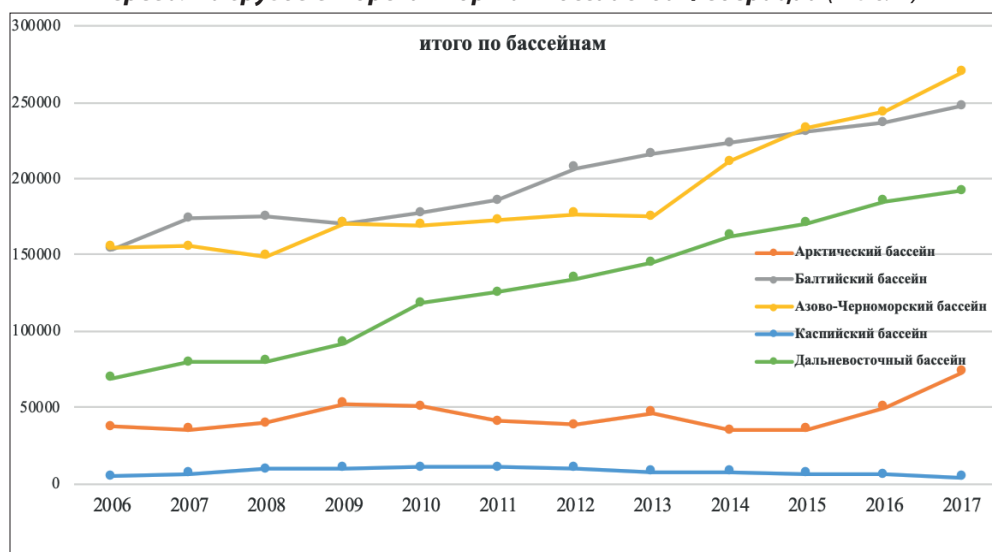
	Арктический бассейн		Балтийский бассейн		Азово-Черноморский бассейн		Каспийский бассейн		Дальневосточный бассейн	
	сух	налив	сух	налив	сух	налив	сух	налив	сух	налив
2006	18833,6	18800,9	55613,4	98569,4	43224,5	111731,4	4090,1	717,9	52762	16339,7
2007	18748,2	16609,3	63678,9	110460,1	44785,8	110710,6	5961,6	430,9	53442,6	26232,5
2008	22920,1	17041,3	63748,5	111288,2	44696,9	104667	4957,5	4868,2	55457,9	24947,1
2009	21180,1	31372,9	54332,9	116452,3	58459,4	112477,4	5968,3	4008,1	58441,3	33731,7
2010	19557,6	30951,6	63264,7	113940,4	57855,5	111476	6449,6	4473	64482,9	53580,2
2011	22324,6	18725,7	71984	113706	63553,9	109214,6	5602,8	4965,9	71126,3	54386
2012	23859,3	14880,5	75497,2	131763,9	69153,3	107540,2	4650,3	5382,6	78550	55762,4
2013	24601,4	21558,5	82136,4	133902,5	63055,7	111875	3082,5	4785,5	82246,8	61423,8
2014	25205,9	9784,7	89800,1	133692,3	81070,7	130269,2	3519,2	4410,8	96976,6	65587,6
2015	24927	10447	87803,2	142934,9	98490,2	134493,8	3063,3	3616,7	98041,3	72994,5
2016	26582,3	23174,2	89717,6	146880,6	105330,6	138734,4	3169,4	2870,1	111011,2	74539,6
2017	29118,4	44156	105058,6	142435,7	118557	151121	2883,6	1102,7	117417,2	74308,3
2018*	30400	62300	109800	136500	119100	153100	2600	2200	125500	75000

Источник: Статистика: Объем перевалки грузов в морских портах России // Информационно-аналитический журнал «Морские порты» №2 2007г., №2 2008г., №2 2009г., №2 2010г., №2 2011г., №2 2012г., №2 2013г., №2 2014г., №2 2015г., №2 2016г., №2 2017г., №2 2018г.

* **Источник:** <http://portnews.ru>

Рисунок 1

Перевалка грузов в морских портах Российской Федерации (тыс.т)



Как видно из рисунка 1, последовательно, можно сказать, с постоянным приростом, увеличивался грузооборот в портах Азово-Черноморского и Дальневосточного бассейнов. В 2018 г. там также отмечен рост на 3 и 9 млн т. В абсолютных показателях наибольший прирост – в портах Арктического бассейна Азово-Черноморский бассейн с 2015 г. вышел в лидеры по объемам перегрузки, а порты Балтики в 2018 г. перегрузили несколько меньше, чем в предыдущем году – примерно на 0,7 млн т.

Рассмотрим более подробно динамику грузооборота по бассейнам, имея в виду имеющиеся оценки, относительно частичного переориентирования на Дальний Восток.

Объемы перевалки грузов в портах Арктического бассейна с 2006 г. до 2015 г. практически стагнировали. Однако именно в этот период в Арктике проводилась большая подготовительная работа – готовились нефтяные месторождения Приразломное и Новый порт, строились мощности по сжижению природного газа и порт Сабетта, велась работа по строительству шахт «ВостокУголь» на Таймыре и соответствующих причальных сооружений. С 2016 г. начались перевозки достаточно крупных объемов нефти, а с 2017 г. – СПГ.

В 2017 г. объем перевалки сухогрузов вырос в основном за счёт увеличения объема перевалки угля (+11,8%), цветных металлов (+12,7%) и минеральных удобрений (+4,9%). В то же время уменьшились объёмы перевалки черных металлов (–20,6%) и руды (–7,2%). По наливным грузам перевалка сырой нефти увеличилась в 2 раза, перевалка нефтепродуктов – на 28,7%. Столь значительный рост обусловлен наращиванием грузооборота ООО «Газпромнефть-Ямал» (порт Сабетта), началом работы рейдового перегрузочного комплекса ООО «Кольский нефтяной терминал» (порт Мурманск). Доля перегрузки экспортных грузов в Арктическом бассейне составляет 60,5%, импортных – 1,2%, каботажных – 38,3%. Перегрузка транзитных грузов в морских портах Арктического бассейна не осуществлялась.

Таблица 2

Объем перевалки грузов в портах Арктического бассейна в 2017 г., млн т

Порт	Объем
Мурманск	51,37
Варандей	8,28
Сабетта	7,43
Архангельск	2,40
Кандалакша	1,63
Дудинка	1,24
Остальные порты	1,01
ВСЕГО	73,36

Источник: Статистика: Объём перевалки грузов в морских портах России за 2017 год, тыс. т; // Информационно-аналитический журнал «Морские порты» №2 2018г.

К 2020 г. «ВостокУголь» планирует нарастить количество разрабатываемых участков и увеличить добычу в Арктике до 30 млн т. Компания НОВАТЭК после введения в эксплуатацию второй очереди будет вывозить торговым партнерам на экспорт до 16,5 млн т СПГ. Газпромнефть планирует довести в 2020 г. добычу до 8 млн т. Таким образом, указанные три компании планируют перевезти 54,5 млн т. предстоит интенсифицировать перевозки грузов по Севморпути с тем, чтобы достичь индикативов (80 млн т), указанных в майских (2018 г.) указах Президента РФ.

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна по итогам 2017 г. составил 191,9 млн т, а в 2018 г. – 200,5 млн т. Объем перевалки сухогрузов составил, соответственно, 117,6 и 125,5 млн т, а наливных – 74,3 и 75 млн т. Увеличение объемов перевалки сухогрузов произошло за счет перевалки навалочных грузов (уголь, главным образом), генеральных и контейнерных грузов. Объемы наливных грузов пока стабилизировались. Нефть по трубопроводу ВСТО теперь распределяется по маршруту (часть идет в КНР, в Дацин на местный НПЗ, другая часть – на НПЗ в Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре, объемы оптимизируются). Доли экспорта, импорта, транзита и каботажа грузов по тоннажу распределяются в пределах, соответственно, 86-88%, 3-4%, 0,4-0,5%, 9-10%. Объем перевалки грузов в портах бассейна в 2017 г. представлен в таблице 3.

Таблица 3

Объем перевалки грузов в портах Дальневосточного бассейна в 2017 г., млн т

Порт	Объем
Восточный	69,29
Ванино	29,23
Находка	24,28
Пригородное	17,40
Владивосток	16,95
Де-Кастри	10,81
Посьет	7,73
Шахтерск	6,20
Остальные порты	9,97
ВСЕГО	191,86

Источник: Статистика: Объем перевалки грузов в морских портах России за 2017 год, тыс. т; // Информационно-аналитический журнал «Морские порты» №2 2018г.

В 2017-2018 гг. порты Азово-Черноморского бассейна продолжали наращивать объемы грузовой работы и укреплять свою лидирующую роль в России. Грузооборот в 2017 г. составил 269,7 млн т, а в 2018 г. – 272,2 млн т. Продолжается рост перевалки сухих грузов (в основном за счет зерна, угля, контейнерных грузов. Несмотря на наличие современных терминалов по перевалке минеральных удобрений, отмечается некоторый спад по данной номенклатуре, в основном по



конъюнктурным причинам. Естественно, что упал и грузооборот и в части, касающейся паромных грузов – закончено строительство Крымского моста. Положение с перевалкой наливных грузов, не только нефтегрузов, складывается вполне позитивно. Кстати, происходит и наращивание перевалки нефти КТК, после развития мощностей. Доля экспортных грузов по бассейну составляет в среднем 64-65%, импортных – 2-3%, транзитных – 20-21%, каботаж – 13-14%. Положение по портам представлено в таблице 4.

Таблица 4

Объем перевалки грузов в портах Азово-Черноморского бассейна в 2017 г., млн т

Порт	Объем
Новороссийск	147,48
Кавказ	35,37
Туапсе	26,61
Тамань	14,99
Ростов-на-Дону	14,96
Азов	7,97
Остальные порты	22,3
ВСЕГО	269,68

Источник: Статистика: Объем перевалки грузов в морских портах России за 2017 год, тыс. т; // Информационно-аналитический журнал «Морские порты» №2 2018 г.

В последние два года грузооборот морских портов Балтийского бассейна не рос: в 2017 г. – 247,5 млн т, в 2018 г. – 246,3 млн т (см. таблицу 5). С одной стороны, подросли объемы перевалки сухогрузов (навалочных, насыпных, генеральных и контейнерных), с другой – отмечалось падение объема перевалки сырой нефти и нефтепродуктов, но отмечается рост перевалки сжиженного газа. Основная доля перегрузки грузов приходится на экспорт – 88 - 89%, на импорт – 8-9%, каботаж и транзит составляют 2% и менее 1% соответственно.

Таблица 5

Объем перевалки грузов в портах Балтийского бассейна в 2017 г., млн т

Порт	Объем
Усть-Луга	103,3
Приморск	57,6
Санкт-Петербург	53,6
Высоцк	17,6
Калининград	13,8
Выборг	1,5
ВСЕГО	247,5

Источник: Статистика: Объем перевалки грузов в морских портах России за 2017 год, тыс. т; // Информационно-аналитический журнал «Морские порты» №2 2018 г.

Объемы перевалки грузов через порты Крыма и Каспия не столь велики, как в портах вышеуказанных бассейнов. В 2017 г. порты Крыма перевалили 11,431 млн т грузов, в т.ч. Керчь – 9,504 млн т, Севастополь – 1,429 млн т, Феодосия – 0,228 млн т, Евпатория – 0,164 млн т, Ялта – 0,106 млн т. По всем портам отмечается падение грузооборота, после введения в эксплуатацию Крымского моста объемы пока не растут, действуют экономические санкции и после завершения строительных работ (мост и новая транскрымская автодорога) перевозка грузов паромными уменьшаются. Объем перевалки грузов в морских портах Каспийского бассейна также невелик: Астрахань – 2,29 млн т в 2017 г., Оля – 0,27 млн т, Махачкала – 1,39 млн т, всего – 3,95 млн т. Правда, в 2018 г. был отмечен некоторый рост – до 4,8 млн т. Достаточно велик объем перевалки российских грузов через морские порты Прибалтики и Украины. И, хотя в последние годы отмечается некоторое падение объемов, грузооборот составил в 2017 г. 46,4 млн т (Прибалтика – 36,7 млн т, Украина – 9,7 млн т), в том числе сухогрузов – 41,5 млн т и наливных грузов – 4,9 млн т. Основные экспортные позиции – уголь (5,5-6 млн т), минеральные удобрения (13-15 млн т), руда (10-13 млн т).

Из представленных выше основных показателей перегрузочной работы морских портов России можно сделать следующие выводы.

Первое. После 2005-2007 гг. заявленные Россией шаги, направленные на переориентацию своих грузопотоков с зарубежных портов на отечественные, последовательно претворялись в жизнь. В 1993 г. доля российских грузов, переработанная в портах Прибалтики и Украины, составляла 35,7% (63 млн т), в 2007 г. – 20,7% (117 млн т – максимальные показатели с 1993 г.). В 2017 г. доля составила 5,9%. Думается, что своевременная переориентация российских грузопотоков на отечественные морские порты позволяет предотвратить возможный нажим со стороны Запада на российские хозяйствующие субъекты, в части экономических санкций, попыткам повлиять на внешнеэкономические связи нашей страны.

Второе. Экспортные поставки наиболее масштабно (по тоннажу) осуществляются из портов Балтийского бассейна – по доле это 88-89% от всех грузов и в абсолютных показателях – 221 млн т (2017 г.). Второе направление – Азово-Черноморские порты – 175,5 млн т (доля -64-65%). Активная динамика у портов Дальнего Востока – 169 млн т (86-88%). С балтийских портов грузы главным образом следуют в европейские порты, с азово-черноморских – в страны Азии, Африки, Северной и Южной Америки, Южной Европы. Отметим, что на динамику развития торговых отношений России со странами ЕС (при оценке грузопоставок в тоннаже) особого влияния экономические санкции не оказали, что было рассчитано и продемонстрировано в соответствующих исследованиях.

Третье. Наибольшие объемы импортных грузов – 21 млн т – поступили в 2017 г. через балтийские порты. Импортные поставки через дальневосточные порты составили 7,5 млн т, немногим меньше – 6,7 млн т – через Азово-Черноморский



бассейн. Импортные грузы в балтийские порты поставлялись преимущественно из стран Европы.

Четвертое. Каботажные перевозки характеризуют, во многом, функционирование национальной экономики, т.к. это внутренние поставки. Наибольшие объемы отмечались в 2017 г. между портами Азово-Черноморского бассейна, значительные объемы направлялись для осуществления крымских проектов. Значительные объемы пришлось на Арктический бассейн (поставка грузов в Мурманск с дальнейшей перевалкой, плюс «северный завоз») – 28,1 млн т и на дальневосточные порты (перевозки континент – Сахалин, континент – Камчатка и др., включая Севморпуть и «северный завоз») – почти 20 млн т.

Поставки на экспорт нефти и нефтепродуктов из России – важная составляющая отечественного экспорта. Приведем данные о добыче нефти в России в 2018 г. (см. таблицу 6).

Таблица 6

Объемы добычи нефти в России в 2018 г., млн т

№ п/п	Компания	Добыча	+/-% к 2017 г.
1	Роснефть	194,215	+1,6
2	Лукойл	82,103	+0,5
3	Сургутнефтегаз	60,886	+0,6
4	Газпромнефть	39,491	0
5	Татнефть	29,534	+2,1
6	Башнефть	18,949	-8,1
7	Славнефть	13,814	-3,4
8	НОВОТЭК	7,631	+0,6
9	Русснефть	7,111	+1,4
10	Нефтегазохолдинг	1,96	-7,6
11	Операторы СРП	18,709	+13,3
12	Прочие компании	81,709	+2,7
13	ВСЕГО	555,838	+1,6

Источник: сайт Министерства Энергетики Российской Федерации // Новости и События // Итоги 2018 г. // https://minenergo.gov.ru/press/min_news

Добыча нефти в 2018 г. выросла, причем явным лидером была компания ПАО «НК «Роснефть» – доля в общей добыче – 35%, это больше, чем суммарно занимающие 2,3 и 4 места российские компании. Роснефть добилась успехов за счет эффективной работы РН-Юганскнефтегаз (70 млн т и +5,5% к 2017 г.) и запуска в эксплуатацию Соровского месторождения, разработки Восточно-Салымского лицензионного участка. РН-Уватнефтегаз – добыча на уровне более 10,5 млн т, ключевым из которых является вовлечение в разработку запасов новых месторождений. Запущено в эксплуатацию новое месторождение – Тальцийское (более

2,8 тыс. т нефти в сутки). Добыча нефти на Сузунском, Восточно-Мессояхском, Юрубчено-Тохомском и Кондинском месторождениях, запущенных после 2016 г., составила 10,3 млн т. Введены в эксплуатацию Тагульское, Русское, Куюмбинское, Среднеботуобинское, Тагульское месторождения. Прирост добычи отмечался и в Лукойле – разработка Ярегского месторождения, пермокарбоновой залежи Усинского месторождения, Пякяхинского месторождения. Таким образом, грузовая база в части поставок нефти на экспорт была на уровне более высоким, нежели год назад. В 2018 г. на Морском терминале КТК было отгружено 61,084 млн т нефти, что на 5,976 млн т больше, чем в 2017 г. (54,3 млн т – казахстанская нефть и 6,8 млн т российской).

Рассмотрим положение, складывающееся с поставками нефти и нефтепродуктов по морским бассейнам.

Таблица 7

Динамика грузооборота нефти и нефтепродуктов в Азово-Черноморском бассейне в 2005-2017 гг., в млн т

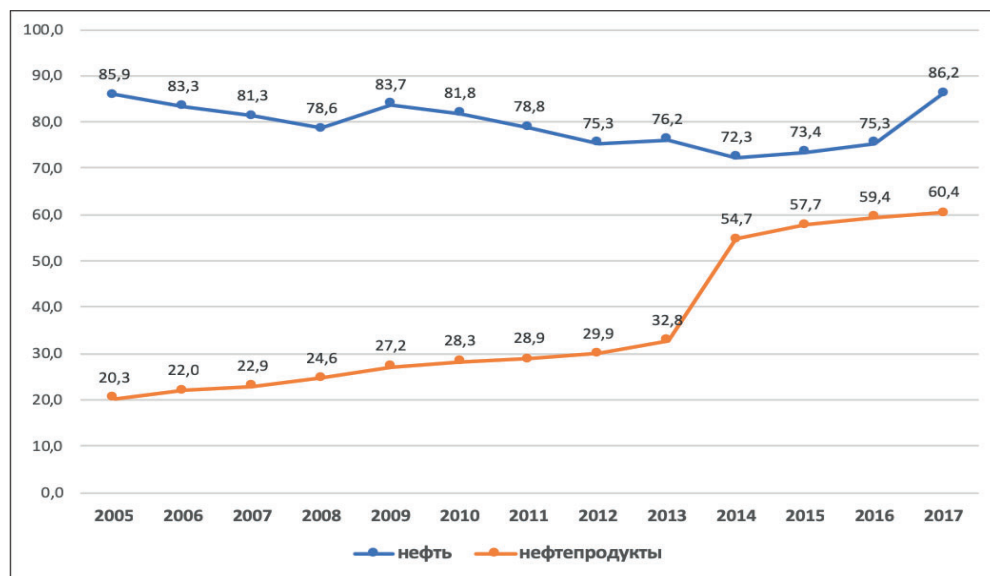
	нефть	нефтепродукты
2005	85,9	20,3
2006	83,3	22,0
2007	81,3	22,9
2008	78,6	24,6
2009	83,7	27,2
2010	81,8	28,3
2011	78,8	28,9
2012	75,3	29,9
2013	76,2	32,8
2014	72,3	54,7
2015	73,4	57,7
2016	75,3	59,4
2017	86,2	60,4

Источник: Статистика: Сведения о перевалке грузов в морских портах России за 12 месяцев по укрупненной номенклатуре, Азово-Черноморский бассейн (тыс. тонн) // Информационно-аналитический журнал «Морские порты» №1 2006- 2018 гг.



Рисунок 2

Динамика перевалки нефти и нефтепродуктов в портах Азово-Черноморского бассейна, млн т



Как видно из приводимых данных, порты Азово-Черноморского бассейна после 2013 г. вышли на новый качественный уровень. Во-первых, была проведена существенная модернизация и реконструкция нефтерайона Шесхарис, который обслуживает мощности Новороссийского порта. Проложены новые трубопроводные участки, по которым нефть и дизельное топливо поступают в резервуарный парк (частично самотеком, что несколько удешевляет прокачку). Введен в строй и «Новороссийский мазутный терминал». Во-вторых, в порту Туапсе построен новый глубоководный причал, где возможна погрузка на танкера до 100 тыс. т нефтегрузов. В связи с пуском продуктопровода по проекту «Юг» ПАО «Транснефть» мощностью 11 млн т в год, возможности порта Новороссийск изменятся.

Отметим также рост перевалки нефтепродуктов и за счет нового терминала в Тамани («ЗАО «Таманьнефтегаз»). В Азовском море также выросла перевалка нефтепродуктов за счет перехода в порт Кавказ объемов рейдовых перегрузочных комплексов, ранее работавших в Керчи.

Ниже представлены данные о перевалке нефтегрузов через порты балтийского бассейна (см. таблицу 8).

Таблица 8

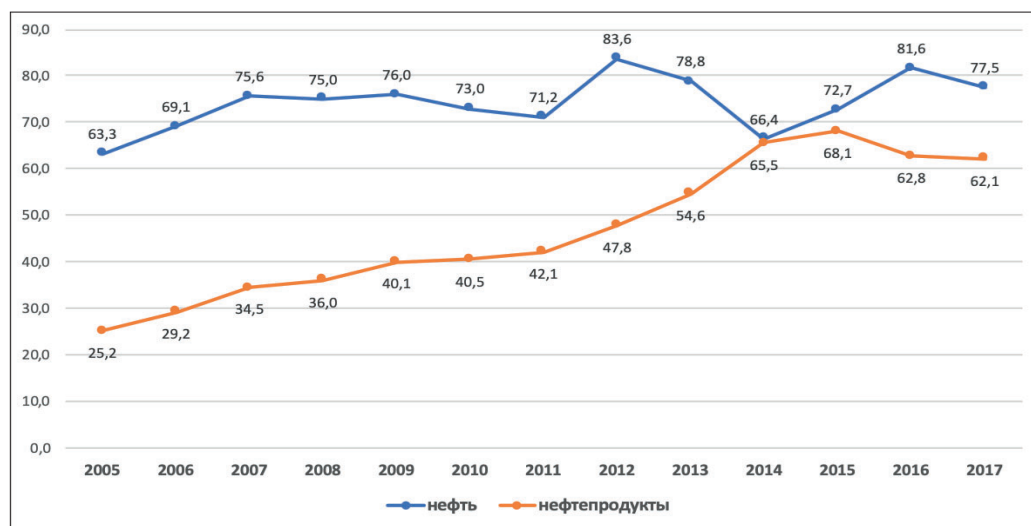
**Динамика грузооборота нефти и нефтепродуктов в Балтийском бассейне
в 2005-2017 гг., в млн т**

	нефть	нефтепродукты
2005	63,3	25,2
2006	69,1	29,2
2007	75,6	34,5
2008	75,0	36,0
2009	76,0	40,1
2010	73,0	40,5
2011	71,2	42,1
2012	83,6	47,8
2013	78,8	54,6
2014	66,4	65,5
2015	72,7	68,1
2016	81,6	62,8
2017	77,5	62,1

Источник: Статистика: Сведения о перевалке грузов в морских портах России за 12 месяцев по укрупненной номенклатуре, Балтийский бассейн (тыс. тонн) // Информационно-аналитический журнал «Морские порты» №1 2006-2018 гг.

Рисунок 3

Динамика перевалки нефтегрузов через порты Балтийского бассейна



На Балтике в последние годы произошли серьезные изменения в структуре перевалки грузов через порты. После ввода в эксплуатацию порта Приморск перевалка нефти в 2012 г. достигла своего пика – 83,6 млн т. Затем было принято решение о переформатировании самого порта Приморск – снизить перевалку нефти и увеличить отправку нефтепродуктов, темных и светлых. В настоящее время мощности порта не уменьшились, но максимальная мощность по нефти (и темным) составляет порядка 60 млн т плюс 25 млн т под дизтопливо. Кстати, по проекту «Север» ПАО «Транснефть» продуктопровод как раз и рассчитан на 25-ти миллионные объемы в год. При этом 1,5 млн т нефтепродуктов будет поступать по отводу трубопровода в порт Высоцк, а остальные 23,5 млн т будут перегружаться в Приморске. Кроме того, наращивает объемы перевалки нефтегрузов и порт Усть-Луга.

Продолжают наращивать поставки на экспорт порты Дальнего Востока, о чем свидетельствуют данные таблицы 9.

Таблица 9

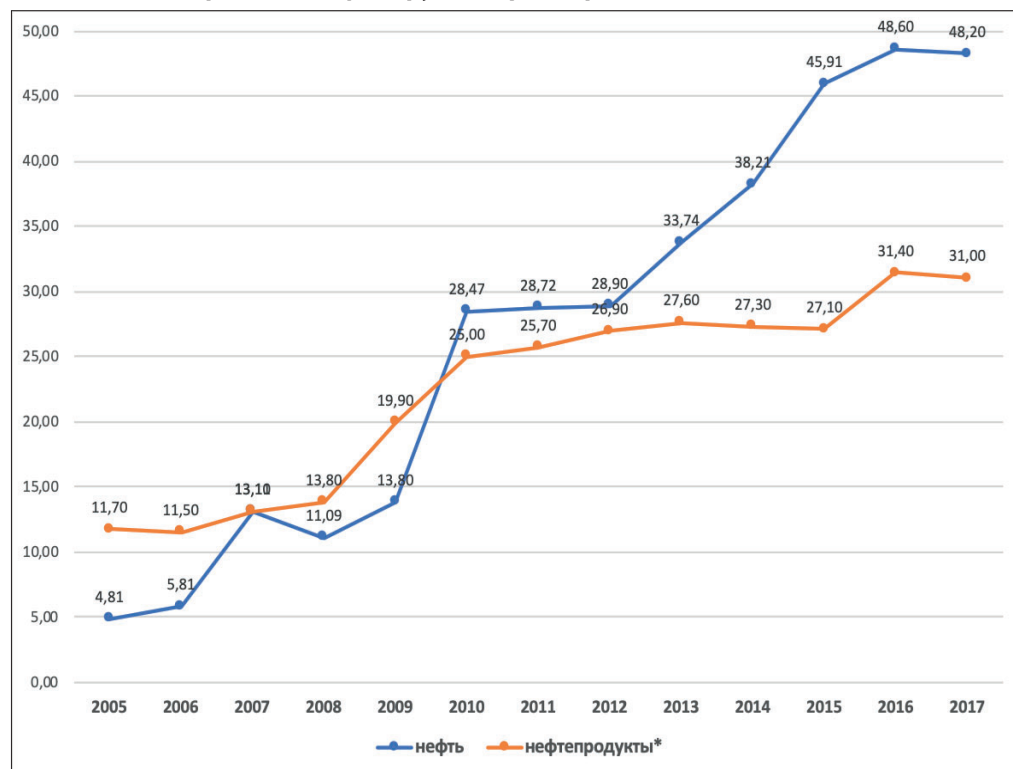
Динамика грузооборота нефти и нефтепродуктов в Дальневосточном бассейне в 2005-2017 гг., в млн т

	нефть	нефтепродукты*
2005	4,81	11,70
2006	5,81	11,50
2007	13,11	13,10
2008	11,09	13,80
2009	13,80	19,90
2010	28,47	25,00
2011	28,72	25,70
2012	28,90	26,90
2013	33,74	27,60
2014	38,21	27,30
2015	45,91	27,10
2016	48,60	31,40
2017	48,20	31,00

Источник: Статистика: Сведения о перевалке грузов в морских портах России за 12 месяцев по укрупненной номенклатуре, Дальневосточный бассейн (тыс. тонн) // Информационно-аналитический журнал «Морские порты» №1 2006- 2018гг.

Рисунок 4

Динамика перевалки нефтегрузов через порты Дальневосточного бассейна



Поставки нефтегрузов на рынки АТР выросли с запуском нефтепровода ВСТО и дальнейшим развитием сахалинских проектов. В 2018 г. в страны Азиатско-Тихоокеанского региона через порт Козьмино (конечная точка ВСТО) было экспортировано 30,4 млн т нефти марки ESPO. В настоящее время танкеры с нефтью отправляются ежедневно, чему способствовала технологическая реконструкция и расширение производственных мощностей. Крупнейшим потребителем российской нефти является Китай, его доля в отгрузках 80% (24,3 млн т). Другие поставки пошли на Японию – 2,6 млн т (8%), Южную Корею – 1,5 млн т, Сингапур – 0,5 млн т, Малайзию – 0,5 млн т, США, Таиланд, Филиппины, Новая Зеландия (менее 1%).

Состояние с перевалкой нефти и нефтепродуктов в Арктическом бассейне представлена ниже (см. таблицу 10).



Динамика грузооборота нефти и нефтепродуктов в Арктическом бассейне в 2005-2017 гг., в млн т

	нефть	нефтепродукты
2005	11,7	6,6
2006	10,9	8,0
2007	9,6	7,1
2008	11,3	5,7
2009	24,6	6,8
2010	22,8	8,2
2011	10,3	8,4
2012	6,2	8,6
2013	14,4	7,2
2014	5,9	3,9
2015	6,6	3,8
2016	19,6	3,5
2017	39,4	4,5

Источник: Статистика: Сведения о перевалке грузов в морских портах России за 12 месяцев по укрупненной номенклатуре, Арктический бассейн (тыс. тонн) // Информационно-аналитический журнал «Морские порты» №1 2006- 2018 гг.

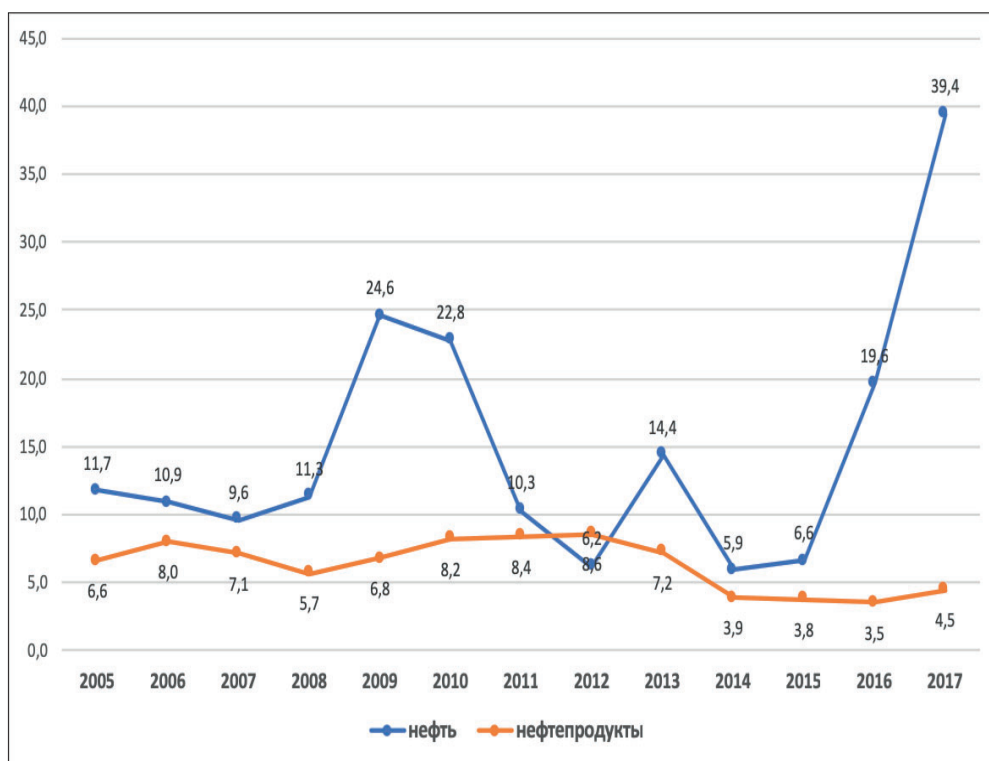
Помимо перевалки нефтегрузов в морских портах России, нефть поставлялась за рубеж и по системе нефтепроводов. По нефтепроводам на экспорт ушло – по н/проводу «Дружба» – 48,027 млн т (Польша – 15,115 (-3,4%), Словакия – 4,99 (-9,4%), Венгрия – 3,968 (-9,6%), Чехия – 4,0 (-1%), Германия – 19,954 (+0,3%). По нефтепроводу ВСТО – 30,4 млн т.

В заключение, в части, касающейся рассматриваемых вопросов, исходя также и из того, что проблематика сама по себе многогранна, выделим следующее.

Происходит постепенная, не резкая, переориентация части российских экспортных нефтепотоков, как в качественном, так и в количественном плане, с европейского направления на дальневосточное. Это вызвано, на наш взгляд, рядом обстоятельств, из которых выделим главным образом технико-экономические причины.

Рисунок 5

Динамика грузооборота нефти и нефтепродуктов в Арктическом бассейне в 2005-2017 гг., в млн т



Во-первых, рынок энергоносителей стран-членов ЕС регламентируется так называемым «Третьим энергетическим пакетом», одним из положений которого является диверсификация поставщиков. После мирового нефтяного кризиса 1973 года было принято решение импортировать энергоносители из нескольких источников (до кризиса нефть закупалась практически только в странах арабского мира). Странам ЕС удалось диверсифицировать источники поставок нефти. Так, теперь в импорте нефти стран ЕС доля России достаточно велика: в 2015 году – 29,5% (55,6 млн т), в 2016 г. – 31,8% (48,5%), в 2017 г. – 29,0% (57,5 млн т).

Во-вторых, начиная с 2000 года ЕС приступил к постепенному закрытию нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ), объясняя это в основном оптимизацией мощностей, экологическими проблемами, необходимостью модернизации оборудования. В результате, из 148 НПЗ, функционирующих на момент 2000 года в стра-



нах ЕС и имеющих общую мощность 852 млн т/г к концу 2017 года осталось 111 заводов мощностью 765 млн т/г. Таким образом, общий объем нефтепереработки в ЕС за последние 17 лет упал на 87 млн т.

Вместе с тем, общемировая доля НПЗ за аналогичный период выросла на 116 ед. – с 784 в 2000 году до 863 в 2017 году. Возросла и совокупная мощность НПЗ в мире с 4,153 млрд т/г до 4,911 млрд т/г.

В настоящее время ЕС остро нуждается в нефтепродуктах, так по статистическим данным дефицит дизельного топлива составляет порядка 43-44 млн т, эти объемы ввозятся из-за рубежа, причем 63-64% поставок – из России [11]. Поэтому общая тенденция, которая просматривает снижение объемов нефтепереработки внутри ЕС безусловно компенсируется импортом нефтепродуктов, преимущественно российского производства.

По мнению автора статьи, с выходом на проектную мощность двух нефтепродуктопроводов проект «Север» – 25 млн т дизельного топлива в направлении на порт Приморск и проект «Юг» – 11 млн т дизельного топлива в направлении на порт Новороссийск, будет изменена пропорция по поставкам на экспорт нефти и нефтепродуктов на ЕС через Балтику и Черное море, что, в свою очередь, скажется на объемах перевалки в морских портах.

В-третьих, нельзя не отметить экологические требования в ЕС к различным видам топлива, характеризующиеся снижением практически до нуля содержания серы, азота и их соединений. Это обстоятельство заставляет российских экспортеров следовать указанным требованиям и вывозить продукцию, которая производится на современных установках, построенных и/или модернизированных сравнительно недавно.

С пуском нефтепровода ВСТО на рынки Дальнего Востока стала поступать новая марка нефти ESPO с низким содержанием серы – 0,65%. Первый танкер «Московский университет» с нефтью сорта ESPO был отгружен 29.12.2009 года в терминале Козьмино (конечный пункт нефтепроводной системы ВСТО). Для этого пришлось закачивать низкосернистые нефти и забрать часть объемов такой нефти с западного направления, что вызвало определенное недовольство НПЗ, расположенных в западной части России, поскольку они стали получать высокосернистую нефть.

Высокосернистая нефть стала поступать и в ЕС. Так, нефть марки Urals с содержанием серы 1,5 – 1,7% через нефтепроводы, выходящие на морские порты, и через нефтепровод «Дружба» стала поступать в страны Европы, а объем нефти марки Urals поставляемой в ЕС составляет 56-57% от общего объема всей поставляемой нефти в ЕС. Вместе с тем, нельзя однозначно утверждать, что развитие транспортировок нефти в дальневосточном направлении с помощью морских перевозок существенно усугубит отношения в части торговли нефтью между ЕС

и Россией. В настоящий момент большая часть функционирующих в ЕС НПЗ все-таки адаптирована под использование высокосернистых нефтей различных марок, и несмотря на общую тенденцию по снижению количества НПЗ в странах ЕС, для полного перехода на нефть с низким содержанием серы странам ЕС понадобится не один десяток лет. В поддержку данной позиции говорит и тот факт, что наряду с российской нефтью, имеющей высокую сернистость в страны ЕС продолжает поставляться иракская нефть с высоким содержанием серы: марки Kirkuk – 2,24%, в Basrah Blend – 2,92%. Общий объем поставок такой нефти в ЕС составляет до 12 млн т в год.

Если говорить о дальнейшем наращивании транспортировок нефти морским транспортом в дальневосточный регион, то здесь решающее значение будет играть и статус нефти сорта ESPO на мировом рынке, имеющий преимущества перед всеми остальными сортами российской нефти на рынках стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

В частности, необходимо воплотить в жизни идею о присвоении нефти сорта ESPO статуса маркерного сорта, который будет обеспечен не только гарантированными объемами поставок и стабильными характеристиками качества с тенденцией на улучшение, но развитым ликвидным рынком биржевых инструментов, для того, чтобы котировки проводились на основе российского сорта ESPO. В настоящее время за эталон при определении цены на нефть в дальневосточном регионе берется маркерный сорт Dubai Crude. Для того, чтобы российский сорт ESPO стал маркерным сортом на дальневосточном направлении необходимо соблюдение современных требований к бенчмарку нефти: стабильное качество; надежность поставок, долгосрочные объемы добычи; заметность на рынке (наличие значительного количества потребителей сорта); развитая нефтетранспортная система, обеспечивающая гарантированные поставки потребителям нефти; развитый ликвидный рынок биржевых инструментов: фьючерсов, форвардных сделок, спрэдов и т.д.

Сорт ESPO удовлетворяет всем вышеуказанным требованиям, за исключением одного – развитого рынка нефтяных фьючерсов, который в нашей стране находится в зачаточном состоянии. Именно по этой причине российская нефть сорта ESPO пока не может приниматься в качестве маркера на дальневосточном рынке. Указанное требует, по нашему мнению, решения соответствующих проблем с участием и поддержкой государства.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Об основных итогах деятельности морского и внутреннего водного транспорта в 2017 году, задачах на 2018 год и среднесрочную перспективу до 2020 года. Министерство транспорта российской Федерации. Федеральное агентство морского и речного транспорта. Москва, 2018.



² Щербанин Ю.А. Транспорт России: три года экономических санкций // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. М.: МАКС Пресс, 2018. – с.248-266.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 №848 (ред. от 20.09.2017, с изм. от 12.10.2017) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2021 годы)» // Собрание законодательства РФ, 17.12.2001, №51, ст. 4895.

Постановление Правительства РФ от 20.12.2017 №1596 (ред. от 23.10.2018) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» // Собрание законодательства РФ, 01.01.2018, № 1 (Часть II), ст. 340.

Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012) // СПС «Консультант плюс»

Официальный сайт Федерального агентства морского и речного транспорта Российской Федерации. Режим доступа: http://www.morflot.ru/portyi_rf.html (дата обращения 01.11.2018 г.)

Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации. Режим доступа: <https://www.mintrans.ru/press-center/news/8755> (дата обращения 01.11.2018 г.)

Русаков В.И. Отдельные вопросы и значимость морских перевозок грузов в условиях развития цифровой экономики // Право и экономика. 2018. № 8. С. 49 - 54.

BIBLIOGRAFIYA:

Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 05.12.2001 №848 (red. ot 20.09.2017, s izm. ot 12.10.2017) «O Federal'noj celevoj programme «Razvitie transportnoj sistemy Rossii (2010 - 2021 gody)» // Sobranie zakonodatel'stva RF, 17.12.2001, №51, st. 4895.

Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 20.12.2017 №1596 (red. ot 23.10.2018) «Ob utverzhdenii gosudarstvennoj programmy Rossijskoj Federacii «Razvitie transportnoj sistemy» // Sobranie zakonodatel'stva RF, 01.01.2018, № 1 (CHast' II), st. 340.

Strategiya razvitiya morskoy portovoj infrastruktury Rossii do 2030 goda (odobrena Morskoj kollegiej pri Pravitel'stve RF 28.09.2012) // SPS «Konsul'tant plyus»

Oficial'nyj sajt Federal'nogo agentstva morskogo i rechnogo transporta Rossijskoj Federacii. Rezhim dostupa: http://www.morflot.ru/portyi_rf.html (data obrashcheniya 01.11.2018 g.)

Oficial'nyj sajt Ministerstva transporta Rossijskoj Federacii. Rezhim dostupa: <https://www.mintrans.ru/press-center/news/8755> (data obrashcheniya 01.11.2018 g.)

Rusakov V.I. Otdel'nye voprosy i znachimost' morskikh perevozkov gruzov v usloviyah razvitiya cifrovoj ehkonomiki // Pravo i ehkonomika. 2018. № 8. S. 49 - 54.

