

УДК 339.564:665.6/.7(476)

## **ЭКСПОРТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИХ ЗАВОДОВ**

**Т.А. Реутёнок**

*Белорусский государственный экономический университет, reutsionak@mail.ru*

Беларусь не относится к числу ведущих нефтедобывающих стран, однако часть потребностей внутреннего рынка покрывается за счет собственных ресурсов нефтяного сырья. Входящее в состав концерна «Белнефтехим» объединение «Белоруснефть» добывает в год 1,8 миллионов тонн нефти. В состав концерна входят два предприятия по транспортировке нефти, которые перекачивают в страны Европы 73 миллиона

тонн российской нефти, а также два нефтеперерабатывающих завода – ОАО «Нафтан» и ОАО «Мозырский НПЗ». Они являются одними из самых мощных нефтеперерабатывающих предприятий Европы: проектная мощность Новополоцкого НПЗ составляет 20 миллионов тонн нефти в год, Мозырского – 12 миллионов тонн. Реализовав ряд крупных инвестиционных проектов, ОАО «Нафтан» и ОАО «Мозырский НПЗ» в настоящее время выпускают весь объем дизельного топлива для автомобилей класса Евро–4 и Евро–5. Одной из причин, повлиявших на решение о модернизации белорусских НПЗ, стало решение ЕС о запрете использования в Западной Европе дизельного топлива с содержанием серы более 10 ppm, что не в достаточном объеме обеспечивалось технологическими возможностями этих предприятий.

Значительная доля – более 60 % – выпускаемой белорусскими нефтеперерабатывающими заводами собственной продукции реализуется на экспорт. Для производства продукции, выдерживающей конкуренцию не только на внутреннем рынке, но и на внешнем, заводу необходимо постоянно изучать требования потребителей к качеству товара, условия поставки, оценивать емкость товарных рынков моторных топлив.

В Западной Европе традиционно использовались более экономичные и менее габаритные автомобили, что наложило свой отпечаток на сам рынок и направления его развития. При этом важное внимание уделяется качеству бензинов. Действующие с 2000 г. спецификации Европейского Сообщества (ЕС) имеют более жесткие требования к качеству автобензина и дизельного топлива по сравнению со стандартами Республики Беларусь.

Потребность Германии в нефтепродуктах обеспечивается собственным производством в целом почти на 95 %. Все НПЗ Германии ориентированы на глубокую переработку нефти. Однако при этом спрос и предложение отдельных нефтепродуктов сильно различаются. Так, потребность в бензине покрывается за счет собственного производства на 87 %, в дизельном топливе на 79 %, а предложение мазута в 2 раза (на 88 %) превышает спрос. Согласно прогнозам немецкого отделения фирмы «Esso», в последующие годы в стране ожидается значительное увеличение транспортного потока (парк легковых автомобилей увеличится с 39 миллионов штук в 2000 г. до 49 миллионов штук в 2015 г.), однако это не приведет к повышению потребления моторного топлива, а даже ожидается его снижение благодаря техническому совершенствованию транспортных средств и эффективному использованию топлива. Так, если в 2000 г. немецкие потребители использовали 31,5 миллионов тонн автомобильного топлива, то к 2015 г. ожидается снижение потребления до 28,6 миллионов тонн. Следует отметить, что Германия, обладая современной высокотехнологичной нефтеперерабатывающей индустрией, во многом определяет и даже диктует своим партнерам по Европейскому Сообществу требования к моторным топливам. Это вызвано не только заботой об охране окружающей среды, но и желанием защитить собственного высокотехнологичного производителя.

Ситуация на рынке автомобильного бензина в Центральной и Восточной Европе характеризуется в основном двумя тенденциями.

Во–первых, в этих странах вводятся требования к топливу, аналогичные существующим в странах Западной Европы. Это приводит к затруднению импорта топлива, например, из Российской Федерации, поскольку российское топливо не отвечает европейским стандартам. Следствием этого является определенный дефицит высокооктановых бензинов.

Во–вторых, большую роль в развитии ситуации играет увеличение цен и акцизов на моторные топлива.

В настоящее время ситуация на рынке стран Центральной и Восточной Европы практически полностью определяется влиянием крупных вертикально–интегрированных компаний, которые сосредоточили в своих руках все звенья нефтеперерабатывающего комплекса: от добычи нефти до розничной торговли нефтепродуктами через АЗС.

В Латвии после увеличения в 2000 г. акциза на бензин на 13,2 % ожидаемое потребление топлива сократилось на 20 %, а розничный товароборот сократился на 20 – 25 %. В настоящее время ставка акциза на дизельное топливо в Латвии на 85,7 % выше, чем в Литве, и на 41,3 % выше, чем в Эстонии. В связи с этим примерно 35 % дизельного топлива латвийские автомобилисты заправляют за границей, главным образом, в Литве.

Украина имеет 6 НПЗ общей мощностью в 52,5 миллионов тонн в год. Среди них на Одесском НПЗ собственником является НК «ЛУКОЙЛ», Лисичанском – «Тюменская нефтяная компания», Херсонском – «КазачОйл», Кременчугском – ЗАО «Укртатнафта» («Татнефть») и Госкомимущества Республики Татарстан), Надвирнянский – Альфа–Нафта и «Уотфорд», Дрогобычский НПЗ – Фонд госимущества Украины. Таким образом, из шести НПЗ четыре контролируют российские вертикально–интегрированные нефтяные компании, которые являются крупными добытчиками сырой нефти – с циклом переработки от скважины до бензобака потребителя. Часть такой же цепочки они внедрились и в Украине. Конкурировать по цене с такими компаниями сложно, так как около 75 % в затратах составляет цена на нефть.

Основными потребителями продукции переработки нефти в Украине являются агропромышленный комплекс, предприятия электроэнергетики, автозаправочные станции. Наиболее платежеспособной частью покупателей являются владельцы автозаправочных станций, а наименее – предприятия агропромышленного комплекса.

На территории Российской Федерации расположены крупные нефтегазовые провинции: Западно–Сибирская, Волго–Уральская, Тимано–Печорская и др. Доля России в мировых запасах нефти составляет 12 – 13 %. Нефтяной потенциал России – 2269 нефтяных и нефтеконденсатных месторождений. Доля России в

общем объеме мирового нефтяного экспорта составляет – 7 %. На внешние рынки вывозится 41 – 45 % добываемой в стране нефти.

Основные производственные мощности по переработке нефти в Российской Федерации на сегодняшний день сосредоточены на 26 НПЗ различного профиля: 10 заводов по производству моторных и котельных топлив, 3 – по производству топлив и масел, 4 – по выработке топлив и нефтехимической продукции и 9 – широкого топливно–маслянно–нефтехимического профиля.

Средняя мощность действующих НПЗ в расчете на один завод в 1,5 – 2 раза выше, чем в Западной Европе и США.

Потребности внутреннего рынка в основных нефтепродуктах практически полностью покрываются производством российских НПЗ. Исключение составляют только автобензины с октановым числом не ниже 91, производство которых не сбалансировано с внутренним потреблением. Низкооктановые марки бензинов производятся в России в большем количестве, чем это требуется внутреннему рынку, а среднеоктановые и высокооктановые – в недостаточном.

Таким образом, при оценке емкости товарных рынков экономически развитых странах отмечено увеличение потребления высокооктановых бензинов, а потребление низкооктановых бензинов соответственно падает. Это вызвано ростом количества современных автомобилей. Те же тенденции существуют и в странах Восточной Европы и Балтии, поскольку рост и обновление автомобильного парка происходит за счет импорта из стран Западной Европы.

На рынках стран Балтии в силу сокращения экспорта из России конкуренция будет снижаться. В балтийских странах выявлена нехватка высокооктановых бензинов, потребление которых возрастает.

В силу невозможности реализации российских бензинов в Европе, частично освободится ниша в странах Балтии и Восточной Европы, в то время как на Украине конкуренция возрастает за счет увеличения российских поставок. Поэтому в качестве целевых рассматриваются в первую очередь рынки стран Балтии, Украины и частично Российской Федерации.