

В.Ю. Немов^{1,2✉}, Е.А. Кузнецова^{1,2}

Торговые связи и объемы торговли России на рынке нефти

¹Новосибирский государственный университет, г. Новосибирск, Российская Федерация

²Институт нефтегазовой геологии и геофизики им. А. А. Трофимука СО РАН,
г. Новосибирск, Российская Федерация
e-mail: nemovvu@ipgg.sbras.ru

Аннотация. Нефтяной комплекс России в последние годы сталкивается с внешними шоками, начиная с падением мирового спроса в период пандемии и заканчивая многочисленными санкциями в отношении российского нефтегазового комплекса, финансового сектора и ограничение доступа к технологиям. В статье рассматриваются аспекты трансформации направлений и способов экспортных поставок российской нефти на мировой рынок вследствие воздействия внешних шоков в последние годы. Не смотря на быструю реорганизацию экспортных направлений, Россия столкнулась с проблемой монополизации рынка сбыта нефти. Это существенно ослабляет позиции России на рынке и негативно влияет на экономические показатели. Подчеркивается важность дальнейшего развития внутренней транспортной инфраструктуры, и перерабатывающих мощностей, а также расширение товарной номенклатуры для повышения устойчивости российских производителей на мировом рынке нефти и нефтепродуктов.

Ключевые слова: нефть, структура экспорта, санкции, поставки нефти

V. Yu. Nemov^{1,2✉}, E. A. Kuznetsova^{1,2}

Russia's trade relations and trading volumes in the oil market

¹Novosibirsk State Research University, Novosibirsk, Russian Federation

²Trofimuk Institute of Petroleum Geology and Geophysics SB RAS,
Novosibirsk, Russian Federation
e-mail: nemovvu@ipgg.sbras.ru

Abstract. Over the past few years, Russia's oil industry has been confronted with external shocks, ranging from a decline in global demand during the pandemic to numerous sanctions against the Russian oil and gas industry, the financial sector, and restricted access to technology. This article examines the transformation of Russian oil export routes and delivery methods to global markets due to the impact of external shocks in recent years. Despite the rapid reorientation of export routes, Russia faces the problems of monopsony in the sales market. This weakens Russia's market position and negatively impacts economic performance. The article emphasizes the importance of further developing domestic transport infrastructure, upstream development, and expanding the product range to enhance the resilience of Russian producers in the global oil and petroleum product markets.

Keywords: Oil, export structure, sanctions, oil supplies

Введение

Россия является одним из крупнейших участников мирового рынка нефти, на долю которой приходится около 11% мирового экспорта нефти и 8% экспорта нефтепродуктов. При этом исторически внешние торговые связи были ориентированы прежде всего на страны бывшего СССР и Европу. Соответствующим

образом шло развитие экспортной инфраструктуры. Однако политические и экономические преобразования на территории стран бывшего СССР привели к необходимости пересмотра стратегических направлений развития инфраструктуры. Помимо этого, на протяжении последних трех десятилетий стал очевиден высокий потенциал спроса на энергетические ресурсы со стороны стран с развивающейся экономикой Азиатско-Тихоокеанского региона. Благодаря планомерному преобразованию инфраструктуры и строительству новых объектов по транспортировке и экспорту нефти на протяжении последних десятилетий, в короткие сроки произошла переориентация направлений экспорта нефти в ответ на введение различных санкций. В то же время быстрая трансформация имела также и негативные последствия, такие как монополизация рынка сбыта российской нефти. Так же можно отметить узкую товарную номенклатуру российских нефтеперерабатывающих и нефтехимических компаний, что не соответствует требованиям динамично изменяющейся конъюнктуры мирового рынка.

Методы и материалы

В статье применены аналитические методы исследования динамики и структуры мирового рынка нефти на основе статистических методов обработки данных. Материал изложен на основе работ, проведенных авторами. В качестве информационной базы использованы данные Минэнерго, Росстата, данные компаний, а также международные базы данных UN Comtrade Database и Eurostat.

Результаты

Традиционно торговые связи на рынке нефти были ориентированы на европейский рынок. При этом вследствие политических трансформаций 1990-х гг. часть экспортных маршрутов в Европу оказалась проложена через территории независимых стран. Для обеспечения выхода на мировой рынок нефти вне зависимости от экономических и политических условий транзитных стран возникла необходимость диверсификации маршрутов и направлений экспорта российской нефти.

Важным этапом диверсификации экспортных маршрутов стало создание Балтийской трубопроводной системы, которая позволила нарастить экспорт нефти в Европу, минуя транзитные страны. БТС включает в себя нефтепровод «Ярославль – Приморск» и перевалочный комплекс в морском порту Приморска. Поставки нефти по БТС начаты в 2001 г., в 2007 г. система вышла на проектную мощность 70 млн тонн. В 2011 г. введена в эксплуатацию вторая очередь БТС, включающая нефтепровод «Унеча – Усть-Луга» и спецморнефтепорт в Усть-Луге [1,2].

Строительство собственной экспортной инфраструктуры позволило увеличить гибкость поставок нефти. Одновременно происходит постепенное сокращение экспорта российской нефти через систему магистральных нефтепроводов «Дружба». В период 2000 – 2010 гг. существенно сократился транзит российской нефти через Белоруссию и Украину, выведены из эксплуатации участки нефтепровода «Дружба» в направлении Латвии и Литвы. Ещё в 2011 г. по нефтепроводу

экспортировалось 62,2 млн т нефти в направлении Германии, Польши, Венгрии, Словакии, Чехии и других стран. К 2020 г. объем экспорта нефти через МНП «Дружба» сократился до 45,3 млн т.

Ещё один проект по диверсификации направлений поставок нефти, ставший в последствии важнейшим для обеспечения устойчивости позиций России на мировом рынке нефти – создание нефтепроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан». Нефтепровод связал нефтяные месторождения Западной и Восточной Сибири с портами на Дальнем Востоке, а также непосредственно с потребителями в Азиатско-Тихоокеанском регионе (КНР). Это позволило выйти на премиальный рынок АТР с российским сортом нефти ESPO, минуя транзитные страны. Строительство первого этапа ВСТО началось в 2006 г., в 2009 г. начались первые комбинированные поставки нефти. В 2012 г. состоялся запуск второй очереди нефтепровода, а в 2019 г. «Транснефть» вывела нефтепроводную систему ВСТО на максимальную мощность. В результате объем поставок нефти по новому маршруту вырос с 30,4 млн т в 2011 г. до 63,3 млн т в 2020 г.

В результате развития внешних торговых связей и строительству собственной экспортной инфраструктуры к 2021 г. на атлантическое направление приходилось 57,1 % экспорта российской нефти, на тихоокеанское – 42,9%. При этом рынок сбыта российской нефти оставался в высокой степени дифференцированным. Крупнейшими покупателями российской нефти в 2021 г являлись Китай (70,1 млн т), Нидерланды (37,4 млн т), Германия (19,2 млн т), Южная Корея (13,5 млн т), Польша (11,2 млн т) (рис.1).

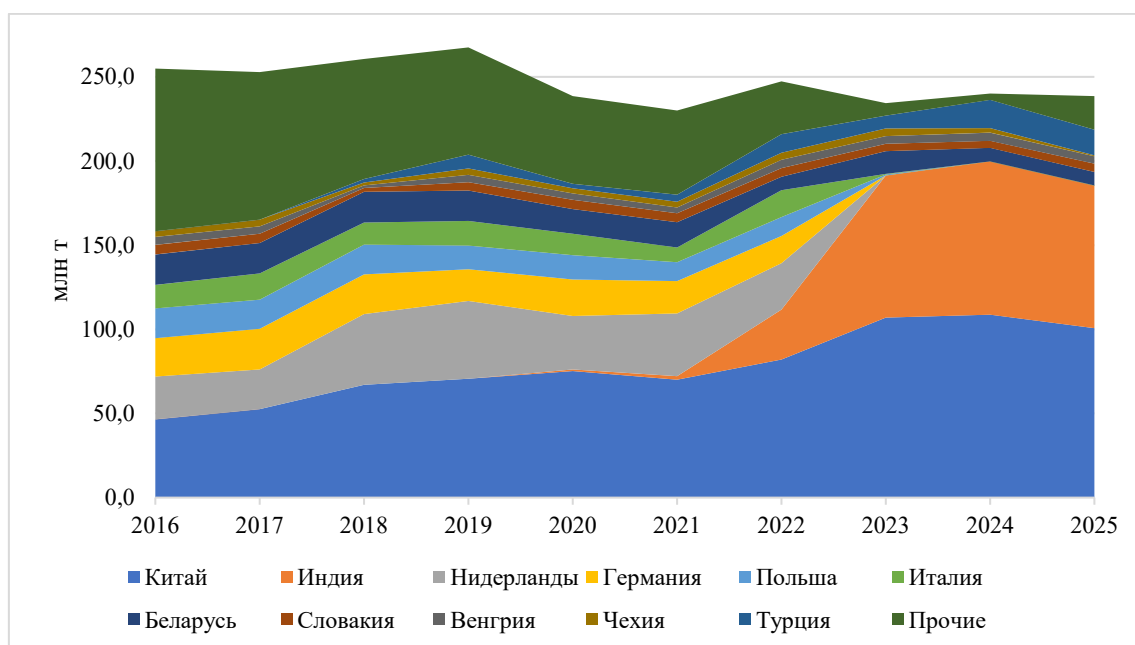


Рис. 1. Изменение региональной структуры экспорта российской нефти

Серия ограничений в отношении экспорта российской нефти в 2022-2025 гг. способствовала существенной трансформации направлений и способов поставок

российской нефти. Произошло падение экспорта по МНП «Дружба» до 9,7 млн т в 2025 г., в том числе в направлении Словакии (4,9 млн т), Венгрии (4,3 млн т) и Чехии (0,5 млн т). Одновременно возросла роль морского транспорта: в 2025 г. отгружен рекордный объем нефти, превысив допандемийный уровень 2019 г. (рис.2). Относительно досанкционного уровня 2021 г. наибольший прирост отгрузки показали порты южного направления: на 58%. По итогам 2025 г. с южных портов отгружено 31,2 млн т российской нефти. Отгрузка нефти с портов северо-западного направления выросла на 23,6% и составила 93,4 млн т. Несмотря на значимость направления и прямой выход на рынок АТР, отгрузки с портов тихоокеанского направления за тот же период выросли только на 12,2% и составили 57,5 млн т. Относительно низкий рост экспорта нефти с дальневосточных портов связан с высокой загрузкой транспортной и экспортной инфраструктурой восточных территорий [3].

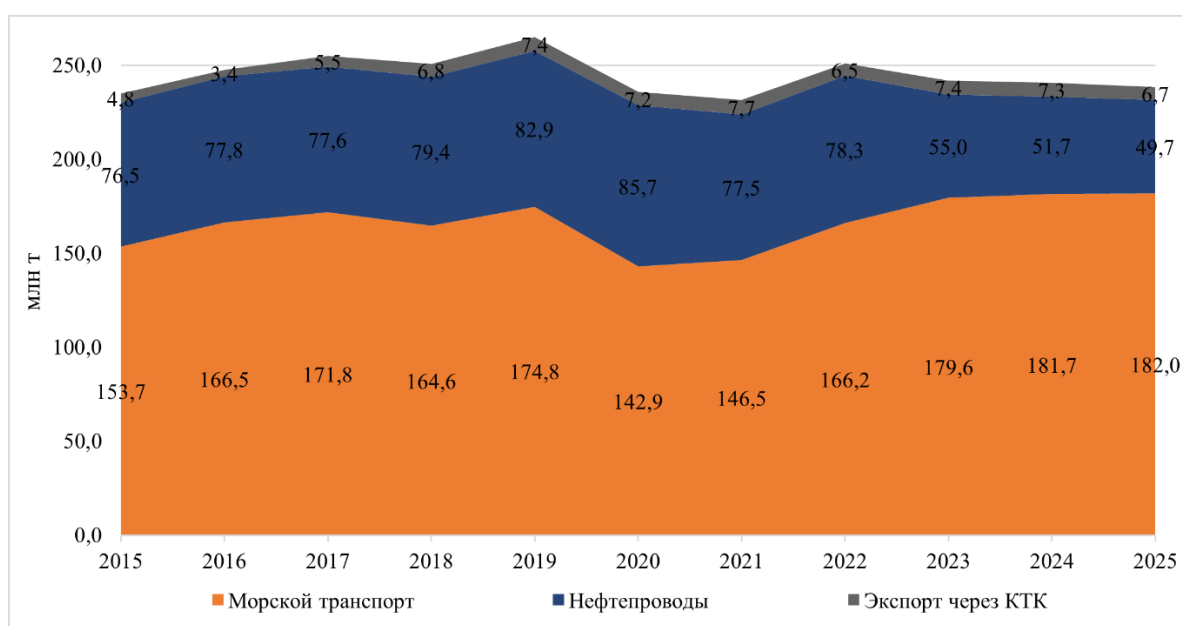


Рис. 2. Структура экспорта нефти по способам поставок

Наиболее существенная трансформация произошла в региональной структуре экспорта российской нефти. Так, если в 2021 г. на страны атлантического направления приходилось 57% экспорта российской нефти, то к 2025 г. доля таких стран сократилась до 14%. Помимо экспорта нефти по МНП «Дружба» в Словакию и Венгрию, также продолжают морские поставки в Турцию. При этом экспорт в Турцию вырос с 4,2 млн т в 2021 г. до 15,2 млн т в 2025 г. Тем не менее, большая часть российской нефти поставляется в страны АТР. По оценке авторов, в 2025 г. на АТР приходилось около 86% экспорта нефти из России.

Обсуждение

Благодаря развитию нефтетранспортной инфраструктуры в начале 2000-х гг. в России удалось в течение двух лет значительно изменить структуру и направления

экспорта нефти с сохранением общего объема экспорта. Так в период 2022-2025 г. объем экспорта российской нефти находится в пределах 234-247 млн т и определяется, прежде всего, обязательствами России по ограничению добычи нефти в рамках соглашения ОПЕК+.

Тем не менее, резкая перестройка экспортных направлений привела к проблеме монополизации рынка сбыта российской нефти. Так в 2023-2024 г. на Индию и Китай приходилось около 83% экспорта российской нефти. По итогам 2024 г. поставки нефти в Китай составили около 109 млн т, в Индию – 91 млн т, в то время как в прочие страны экспортировано около 40 млн т. Высокая степень зависимости экспорта только от двух покупателей ослабляет позиции продавцов российской нефти на мировом рынке. Монополизация оказывает давление на стоимость российской нефти и устойчивость поставок.

Россия является одним из крупнейших участников мирового рынка нефти: её доля в мировом экспорте нефти составляет около 11%. Значительный объем поставок, а также все возрастающий мировой спрос на нефть ограничивает влияние санкций и различных административных ограничений на российскую нефтяную промышленность. Не смотря на сохраняющуюся высокую монополизацию экспортных поставок, в 2025 г. наблюдались признаки расширения географии поставок российской нефти. В 2026 г. на фоне кризиса с поставками нефти со стран Ближнего Востока, сохраняется тенденция к диверсификации поставок и роста спроса на российскую нефть.

Одно из возможных направлений развития для повышения устойчивости и диверсификация поставок энергетических ресурсов является дальнейшее развитие внутренней транспортной инфраструктуры, судостроения и экспортных терминалов для решения логистических проблем поставок в страны АТР. Так среди актуальных проблем морского экспорта нефти остаются рост фрахтовых ставок и времени доставки, дефицит танкеров подходящего класса и др. Ключевым проектом в этом направлении может оказаться проект «Восток ойл» с использованием маршрута Северного морского пути для поставок российской нефти как в восточном, так и в западном направлении [4].

Другое направление развитие – создание нефтегазохимических мощностей по глубокой переработке нефти и созданию продукции в высокой добавленной стоимостью. Расширение товарной номенклатуры позволит гибко реагировать на изменение конъюнктуры мирового рынка нефти, нефтепродуктов, полимеров, каучуков.

Заключение

Развитие нефтетранспортной инфраструктуры в России, такой как БТС, ВСТО, строительство и расширение морских экспортных терминалов, позволило увеличить гибкость поставок нефти и своевременно реагировать на внешние шоки 2022-2025 гг. В период 2022-2025 г. объем экспорта российской нефти находится в пределах 234-247 млн т и определяется, прежде всего, обязательствами России по ограничению добычи нефти в рамках соглашения ОПЕК+. При этом произошло существенное перераспределение маршрутов экспорта нефти и

региональной структуры экспорта. Возросла роль морского транспорта: в 2025 г. отгружен рекордный объем нефти, превысив допандемийный уровень. Однако дальнейший рост отгрузки нефти с портов восточного направления ограничен высокой загрузкой магистральных нефтепроводов и восточного полигона железных дорог. Произошла быстрая переориентация экспортных направлений. Так, ещё в 2022 г. наблюдался паритет по экспорту российской нефти в страны Европы и АТР, в 2023 г. более 85% нефти отгружено странам АТР. Быстрая переориентация привела к проблеме монополизации рынка сбыта российской нефти, что оказывает негативное влияние на конкурентные позиции на мировом рынке. Одно из возможных направлений развития для повышения устойчивости и диверсификация поставок энергетических ресурсов является дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры восточных территорий и арктической зоны, судостроения и экспортных терминалов. Также целесообразным представляется создание нефтегазохимических мощностей по глубокой переработке нефти и расширению товарной номенклатуры экспорта, что повысит устойчивость российской добывающей и перерабатывающей промышленности, позволит гибко реагировать на изменение конъюнктуры мирового рынка нефти, нефтепродуктов, полимеров, каучуков.

Благодарности

Статья подготовлена при финансовой поддержке РНФ, проект 25-28-03163.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Коржубаев А. Г., Эдер Л. В., Мамахатов Т. М. Россия на мировых рынках нефти и нефтепродуктов // Бурение и нефть. – 2011. – Т. 5. – С. 16-20.
2. Эдер Л.В., Филимонова И.В., Немов В.Ю., Проворная И.В. Состояние и перспективы развития нефтегазового комплекса // Минеральные ресурсы России. Экономика и управление. – 2017. – № 3. – С. 41-49.
3. Немов В. Ю., Филимонова И.В., Проворная И.В. Трансформация мирового и российского рынка нефти в условиях новых геополитических вызовов // Минеральные ресурсы России. Экономика и управление. – 2025. – № 6. – С. 22-31.
4. Филимонова И. В. и др. Особая роль Арктики // Развитие Арктических регионов России с учетом влияния нефтегазового комплекса. Нефтегазовая вертикаль. – 2021. – С. 3-4.

© В. Ю. Немов, Е. А. Кузнецова, 2026