Прогнозирование производства и потребления нефтепродуктов до 2020 г.

Александр МОТИН – аспирант Государственного научно-исследовательского учреждения «Совет по изучению производительных сил» (СОПС)

Расширение возможностей получать большее количество продукции нефтепереработки – фундаментальная задача нефтяной промышленности. Она вытекает из концепции социально-экономического развития России до 2020 г., согласно которой доля сырьевого сектора в ВВП должна быть снижена с нынешних 19,7% до 12% [1]. В Бюджетном послании 2007 г. В. Путин констатировал, что отечественные компании существенно отстают по переработке нефти, в результате чего продукты нефтепереработки закупают за границей, а это, в свою очередь, приводит к существенным экономическим издержкам. Для России необходимо развитие нефтеперерабатывающей отрасли, прежде всего на основе повышения эффективности использования нефтяного сырья, отмечается в Энергетической стратегии России на период до 2020 г. [2]

Рост автомобилизации страны еще более обостряет проблему качества, количества и стоимости бензина. Правительство осознает этот факт. Именно по его инициативе в четвертом квартале 2005 г. был установлен мораторий по ценам на бензин и дизельное топливо до конца первого квартала 2006 г. Однако можно говорить о росте цен на бензин как сезонном явлении. В апреле 2006 г. рост оптовых цен на бензин составил 6%, в 2007 – 15%. В апреле 2008 г. мэр Москвы Ю. Лужков признал, что запасы моторного топлива московского нефтеперерабатывающего завода недостаточны [3]. Правительство города вынуждено договариваться с крупными производителями нефтепродуктов о поставке в город порядка 400 тыс. т нефтепродуктов.

Ситуация осложняется тем, что возможные темпы роста выпуска продукции также ограничены. Как показывают результаты работы отрасли за последние шесть лет, средневзвешенный процент составляет 4,5% (Таблица 1).

Потребление бензина за этот же период увеличивалось более высокими темпами (Таблица 2). При этом средневзвешенный процент роста потребления бензина составил 5,4% (исключая маржинальный 2003 г.).

Таким образом, темпы роста потребления бензина выше по сравнению с темпами роста его производства на 0,9%. При сохра-

Таблица 1. Производство бензина в целом по стране за период 2001-2006 гг., тыс. т [4].

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
РФ	27 323	27 580	29 087	30 195	31 695	33 776
Прирост		0,9%	5,5%	3,8%	5,0%	6,6%

Таблица 2. Потребление бензина в 2001-2006 гг., тыс. т [4].

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
РФ	23 383	25 791	24 353	26 201	27 035	28 547
Прирост		10,3%	–5,6%	7,6%	3,2%	5,6%

нении этой тенденции разница может быть еще значительней (Рисунок).

К тому же у вертикально-интегрированных нефтяных компаний (ВИНК), которым принадлежат нефтеперерабатывающие заводы (НПЗ), нет стимулов расширять производство качественных нефтепродуктов. С одной стороны, спрос на них внутри страны сдерживается отсталостью автомобильного парка, с другой – у нас не созданы условия для расширения экспорта светлых нефтепродуктов.

В этих условиях отрасли необходима разумная государственная экономическая политика, базирующаяся на долгосрочных прогнозах.

Ряд научно-исследовательских организаций, фирм, вузов накопили определенный опыт постановки и решения проблем прогнозирования развития и размещения отдельных отраслей. Заслуживают внимания работы, проведенные в Совете по изучению производительных сил (СОПС), лежащие в русле названной проблематики [5]. Ученые этого научного подразделения считают, что в условиях России любой вариант макроэкономического сценария целесообразно дополнять региональной версией, которая должна не только конкретизировать намечаемую стратегию, но и способствовать ее уточнению исходя из интересов и возможностей регионов. Ими открыт закон, устанавливающий объективно существующую связь между размещением предприятий, отраслей народного хозяйства и устойчивым развитием экономических районов [6], что в конечном счете должно служить оценкой последствий федеральной экономической политики.

Сформулированный таким образом закон означает, что ни одна отрасль промышленности и сельского хозяйства, ни одно предприятие не могут развиваться с достаточной экономической эффективностью, не размещаясь в таком районе страны, где имеются для этого наиболее благоприятные условия. В связи с этим необходимо периодически на научной основе возвращаться к исследованию рационального размещения производительных сил на территории страны.

В соответствии с прогнозом СОПС [7], рост общего объема валового внутреннего продукта (ВВП), исчисленного по сумме региональных валовых продуктов, может составить: в 2006-2010 гг. – 125,6%, в 2011-2015 гг. – 130,5%, в 2016-2020 гг. – 131%. Таким образом, за 15 лет прогнозируется более чем двукратное увеличение ВВП. Территориальная дифференциация темпов роста валового регионального продукта (ВРП) за этот же период представлена в Таблице 3 (с. 194).

Наибольшее ускорение в развитии прогнозируется в трех округах – Центральном (ЦФО), Приволжском (ПФО) и Северо-Западном (СЗФО). Темпы роста ВРП в каждом из них существенно выше среднероссийских. Наименьший рост производства прогнозируется в Уральском (УФО), Сибирском (СФО) и Дальневосточном (ДФО) федеральных окру-

Рисунок. Сравнительная характеристика роста производства и потребления бензина в Российской Федерации за 2001-2006 гг. и на ближайшую перспективу.

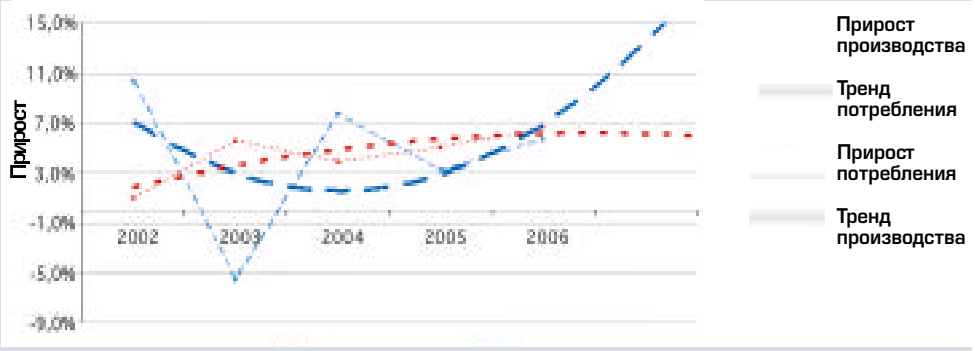


Таблица 3. Темпы роста ВРП в 2006-2020 гг. *, %.

Федеральный округ	Рост 2006-2010	Рост 2011-2015	Рост 2016-2020
ДФО	122	125	126
ПФО	128	133	135
СЗФО	127	131	133
СФО	119	122	123
УФО	114	117	115
ЦФО	134	139	141
ЮФО	124	128	130
ИТОГО	**125,6**	**130,5**	**131**

* расчетные данные на основе линейной регрессии прошлых периодов.

Таблица 4. Рост автопарка легковых машин в 2006–2020 гг., %.

Федеральный округ	Рост 2006-2010	Рост 2011-2015	Рост 2016-2020
ДФО	133	125	127
ПФО	130	131	132
СЗФО	130	132	134
СФО	129	122	123
УФО	127	121	122
ЦФО	129	136	138
ЮФО	132	127	129
В среднем по РФ	130	130	132

Таблица 5. Средний показатель расхода бензина легковым автомобилем в федеральных округах в 2001-2005 гг.

Федеральный округ	Т/авт.
ДФО	0,70
ПФО	1,35
СЗФО	0,95
СФО	1,14
УФО	1,27
ЦФО	1,03
ЮФО	0,96
В среднем по РФ	1,09

Таблица 6. Прогноз потребления автобензина за период 2005-2020 гг.

РФ/ Федеральный округ	2005 [8, 76-78]	2010	2015	2020
Российская Федерация	27 035	34 974	45 525	60 262
ЦФО	7 419	9 517	13 049	18 195
СЗФО	2 646	3 429	4 521	6 083
ЮФО	3 456	4 585	5 844	7 564
ПФО	6 281	8 167	10 796	14 487
УФО	2 539	3 221	3 858	4 646
СФО	3 659	4 660	5 668	6 961
ДФО	1 036	1 394	1 788	2 326

гах. Срединное положение занимает Южный федеральный округ (ЮФО), который немного уступает среднероссийскому уровню роста ВРП.

Прогноз роста потребления бензина до 2020 г. основан на следующих параметрах.

1. Согласно Концепции развития автомобильной промышленности до 2010 г. количество легкового автомобильного парка должно достичь 33 млн единиц. За рабочее допущение возьмем предположение, что после 2010 г. рост автомобильного парка будет соответствовать росту ВРП каждого субъекта Федерации. Колебания структуры автопарка по регионам за 2001-2005 гг. не превышали 0,3% по сравнению с прошлыми периодами. Поэтому за основу структуры автопарка по субъектам Федерации возьмем средневзвешенные значения за 2001-2005 гг. Исходя из этих предпосылок рост автопарка будет следующим (Таблица 4).

2. На основании данных 2001-2005 гг. был рассчитан средний показатель расхода бензина легковым автомобилем в конкретном регионе (факторы, влияющие на расход топлива: температурные нормы, загруженность магистралей, плотность населения, доход на душу населения, экономическая активность населения). Данные представлены в Таблице 5.

3. Исходя из упомянутых предпосылок получился следующий прогноз потребления автобензина (Таблица 6).

Увеличение производства бензина для удовлетворения прогнозируемого внутреннего спроса можно достигнуть благодаря следующему:

- увеличению загрузки мощностей с нынешних 83% до 90%;
- реконструкции и модернизации НПЗ для увеличения глубины переработки и, следовательно, увеличения выхода бензина.

В Таблице 7 приведены расчеты производства бензина с условием достижения загрузки существующих мощностей всех НПЗ до 90% и в зависимости от прогнозируемых темпов роста глубины переработки: умеренный рост – 20%, средний – 30% и ускоренный темп роста – 40%.

Таблица 7. Прогноз производства бензина за период 2006-2020 гг.

Регион	Производство бензина в 2005 г. [8, с.43-44]	Производство бензина в 2006 г. [9]	Заявленная мощность завода	Производство бензина при заданных параметрах, тыс. т		
				Загрузка 90%		
				Выход бензина		
				20%	30%	40%
РФ	31 695	33 776	254 005	45 721	68 581	91 442
ДФО	760	815	10 850	1 953	2 930	3 906
ПФО	13 475	13 798	110 235	19 842	29 763	39 685
СЗФО	2 299	2 611	21 710	3 908	5 862	7 816
СФО	5 278	5 997	45 180	8 132	12 199	16 265
УФО	1 203	1 133	12 500	2 250	3 375	4 500
ЦФО	6 601	7 319	37 200	6 696	10 044	13 392
ЮФО	2 079	2 104	16 330	2 939	4 409	5 879

Анализ данных таблиц 6 и 7 позволяет сделать предварительные выводы.

1. **При умеренном росте** производства бензина в стране в целом потребности в нем могут быть удовлетворены вплоть до 2015 г. При таком сценарии развития производства бензина дефицитными регионами будут являться Центральный, Уральский и Южный федеральные округа, а к 2015 г. к ним присоединится Северо-Западный федеральный округ.

2. **При среднем росте** региональная картина существенно не изменится. ЦФО и ЮФО останутся дефицитными. ЦФО до 2010 г., а ЮФО вплоть до 2020 г. В УФО к этому периоду уравняются производство и потребление бензина.

3. **При высоком росте** увеличение общего уровня бензина на одну треть по сравнению со средним ростом останутся дефицитными все те же три федеральных округа – ЦФО, УФО и ЮФО.

Таким образом, осуществляемая в среднесрочной перспективе ускоренная модернизация производств с акцентом на вторичную переработку нефти может привести к более-менее полному удовлетворению рынков качественной продукцией нефтепереработки. Углубление переработки нефти также позволит увеличить выход светлых нефтепродуктов на российских НПЗ, что повысит эффективность российских производств.

В то же время в долгосрочной перспективе описанный сценарий достижения равенства между спросом и предложением на бензин на всей территории страны не может быть достигнут. С большой долей вероятности можно прогнозировать региональный дефицит бензина в России к 2015 г. По крайней мере, для трех федеральных округов требуется принятие дополнительных мер для удовлетворения спроса на бензин в долгосрочной перспективе.

В этих условиях государство должно взять в свои руки регулирование важнейшей отраслью экономики на основе разработки вариантных прогнозов ее развития и размещения при различных макроэкономических сценариях развития страны. Необходимо восстановить управление нефтеперерабатывающим сектором экономики с участием государства, региона и нефтяной компании. На этой основе должны сформироваться органы, способные осуществлять экономическое районирование нефтеперерабатывающей промышленности страны в интересах стабилизации экономического, социального и политического положения, обеспечения устойчивого роста отечественной экономики, повышения уровня и качества жизни населения, укрепления конституционных основ российской государственности.

Литература

1. РБК-Дэйли. 2007. 25 июля. № 135 (204).
2. Энергетическая стратегия России на период до 2020 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации № 1234-р от 28 августа 2003 года. М., 2005. С.75.
3. Время. 2008. 16 апреля.
4. ИнфоТЭК – ежемесячный аналитический бюллетень. 2002 № 1 – 2007 № 1.
5. Научный отчет СОПС «Стратегия и ком-

плексный прогноз территориального социально-экономического развития регионов Российской Федерации на период до 2010-2015 гг.». М., 2000.
6. *Гранберг А.Г., Кистанов В.В., Адамеску А.А.* и др. Государственно-территориальное устройство России. М., 2003. С.27.
7. Долгосрочное прогнозирование территориального и экономического развития России. Методологические основы и прогноз на период до 2015 года. М., 2002. С.92-100.
8. ИнфоТЭК – ежемесячный аналитический бюллетень. 2006. № 1.
9. ИнфоТЭК – ежемесячный аналитический бюллетень. 2007. № 1. С.53-54.

Формирование обучающегося региона

Марина САВЕЛЬЕВА – кандидат экономических наук, старший преподаватель кафедры менеджмента РАГС

В корпоративном управлении все больше распространяется концепция обучающейся организации. Данный термин, введенный в 1990 г. П. Сенге, широко применяется в настоящее время. Однако ученые пока не пришли к единому мнению относительно его толкования. Мы придерживаемся определения Д. Гарвина: **«Обучающаяся организация – это организация, преуспевающая в создании, приобретении и передаче новых знаний и идей и корректирующая в соответствии с ними свои действия»** [1]. При этом знание целесообразно представить как **комбинацию опыта, ценностей, контекстной информации, экспертных оценок, которая дает возможность оценивать и инкорпорировать новый опыт и информацию** [2].

В экономике понятие «обучающийся» находит широкое применение и в отношении регионального сообщества. В связи с этим упомянутый термин наполняется новым содержанием, что, в свою очередь, требует новых исследований в сфере формирования обучающегося региона.

Существуют различные определения **обучающегося региона**. Б. Ашейм описывает его как результат трансформации индустриального региона, которая достигается благодаря модернизации экономической структуры индустриальных районов, усиливающей их конкурентные преимущества на основе инноваций и инновационного процесса [3].

Согласно представлениям социотехнической школы организационной теории, обучающийся регион действует как коллекционер, хранитель знаний и идей, обеспечивает среду взаимодействия между фирмами, инфраструктуру, которая облегчает процесс передачи знаний и идей [4].

Обучающийся регион характеризуется также свободным доступом всех граждан к образованию, что способствует активизации их социальной и профессиональной мобильности и развитию инновационного потенциала экономики [5].

Специалисты утверждают, что в обучающемся регионе происходит реорганизация местных образований в новые формы партнерства. Местное правительство преобразуется в органы местного управления: союзы, торговые палаты, венчурные фонды, образовательные учреждения, исследовательские центры, которые могут помочь восстановить местную экономику. Формируется коалиция развития и в конечном итоге обучающийся регион [6].

Эти подходы целесообразно дополнить **моделью обучающегося региона**, которая более четко прослеживает взаимоотношения между его участниками. В рамках этой модели обучающийся регион представляет-