

ТРАНСПОРТИРОВКА НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье рассматриваются основные способы транспортировки нефти и нефтепродуктов в Иркутской области, а также влияние транспортно-логистической системы на развитие экономики региона.

Ключевые слова: нефтегазовый комплекс, транспортировка, нефть, нефтепродукты, нефтепровод.

В освоении нефтяных месторождений связующим звеном общего процесса, начиная от добычи и переработки нефти до потребления их продуктов, является транспортировка нефти. В настоящее время трудно найти такую отрасль промышленности и сельского хозяйства, которая не использовала бы жидкое и газообразное топливо, смазки или другие продукты переработки нефти. Поэтому без высокоразвитого транспорта немыслимо создание материально-технической базы нефтяной промышленности и ее развитие.

Для надежного обеспечения потребителей нефтью, нефтепродуктами необходимо, чтобы средства их транспортировки и хранения соответствовали уровню добычи, переработки и потребления. От своевременной доставки нефтяного сырья с промысла на нефтеперерабатывающие заводы зависит бесперебойная работа нефтеперегонных установок, которые работают, как правило, по непрерывному процессу. Перебои в поставке сырья приведут не только к браку выпускаемой продукции, но и к длительным непроизводительным простоям установок, так как для повторного пуска установок и вывода их на нужный технологический режим требуется длительное время.

Транспортные расходы играют существенную роль при выборе мест строительства нефтебаз, занимающихся перевалкой и поставкой потребителям нефти и нефтепродуктов. Всегда параллельно с развитием добычи и переработки нефти развивалась транспортная сеть страны по их перевозке, совершенствовались транспортные средства. Здесь следует учитывать расходы не только на доставку нефтепродуктов с завода, но и перевозку нефтепродуктов к потребителям. Транспортировка нефтяных грузов должна быть бесперебойной, дешевой и с минимальными потерями.

На данный момент можно выделить следующие способы транспортировки нефти и нефтепродуктов: трубопровод, железнодорожный и автотранспорт, танкеры. В России основные перевозки нефти приходятся на долю трубопроводного транспорта, а нефтепродуктов - на долю железнодорожного. За пределы России нефтепродукты попадают через самую большую в мире систему трубопроводов, а также через морские порты.

* Васильева Любовь Викторовна – магистрант, кафедра экономики и управления бизнесом, Байкальский государственный университет экономики и права, г. Иркутск, kafles@isea.ru.

К общим условиям транзита относятся направление и дальность транзитных маршрутов, метод транспортировки и ценовая политика участников транзита. Метод транзита оценивается при сравнении рентабельности, и здесь первенство удерживают системы трубопроводов, так как цена перевозки нефтепродуктов по железной дороге составляет более 30 % от конечной цены, в то время как стоимость транспортировки по трубопроводу – 10–15 %.

Такие нефтепродукты как бензин, ДТ, или сжиженный газ на небольшие расстояния до места реализации оптимально доставлять автоцистернами. Перевозка топлива таким способом заметно повышает его потребительскую стоимость. Рентабельность автоперевозок ограничивается расстоянием в 300–400 километров, что определяет их локальный характер – от нефтебазы до заправочной станции и обратно. И автомобильный транспорт, по экспертным оценкам, наращивает перевозку нефтеналива на 10 % ежегодно. И если бы не решение правительства о заморозке железнодорожных тарифов на уровне 2013 года, в 2014 году эта цифра была бы больше.

Объемы железнодорожных перевозок чрезвычайно велики. Но темпы использования данного вида транспорта снижаются. Так, например, погрузка нефтеналивных грузов на сети РЖД в 2013 году уменьшилась на 3,1 % по сравнению с показателем 2012 года. Главная причина – профит мощностей для трубопроводной транспортировки нефти. Железная дорога для стандартного сырья по определению не может конкурировать с трубой, тем более в Восточной Сибири, где железная дорога зачастую вообще не доходит до месторождений.

Нефтепровод является на сегодняшний день самым дешевым и экологически безопасным способом транспортировки нефти.

По территории Иркутской области проходят две нитки подземного магистрального нефтепровода Омск – Ангарск и Красноярск – Ангарск, эксплуатируемые Иркутским районным нефтепроводным управлением, расположенным в Ангарске.

В 2009 году был запущен трубопровод «Восточная Сибирь – Тихий Океан» (ВСТО-1) от г. Тайшет до ст. Сковородино (Амурская область). Проект ВСТО обеспечил резкий рост нефтедобычи в Иркутской области. В 2008 году в области было добыто 449 тыс. тонн нефти, а в 2010 – уже 3,26 млн. Во время строительства ВСТО промышленные запасы нефти Приангарья оценивались в 235 млн тонн, а сегодня они уже составляют около 500 млн тонн. По прогнозу использование такой ресурсной базы позволит добывать в 2025 году области до 23 млн. тонн жидких углеводородов. Сейчас темпы роста добычи в Иркутске не просто устойчиво велики – они значительно превышают среднероссийский показатель. Если в масштабах всей страны производство нефти увеличилось в прошлом году на 2,2 %, то в Приангарье оно выросло более чем на 200 %. Этот высокий темп роста производства в области основывается на добыче «Верхне-чонскнефтегаза» (ВЧНГ) и «Иркутской нефтяной компании» (ИНК), которые после запуска ВСТО работают с опережением первоначально намеченных сроков. Наличие экспортной магистрали позволило ВЧНГ идти вперед крупными шагами. Фактически результаты 2010 года существенно превысили плановые:

по добыче на 200 тыс. тонн, по вложениям – почти на 2 млрд р., по скважинам – на три единицы.

ВСТО положительно влияет и на развитие автомобильных трасс. Вдоль нефтепровода протяженностью 2700 км построен один из самых длинных в России вдольтрассовых проездов – около 1500 км. На строительство транспортной инфраструктуры ВСТО-1 в целом было израсходовано более 10 млрд р. Для проезда многотонной строительной техники было построено 18 капитальных мостов вместо временных, понтонных переправ или там, где их вообще не было. Среди особо востребованных участков трассы – новая автомобильная трасса протяженностью 237 км между Талаканом (Якутия) и Киренском (Иркутская область). Вдольтрассовый проезд ВСТО-1 будет использован для строительства новой автомобильной дороги «Вилуй», соединяющей Якутск и Иркутск. Также вдоль нефтепровода планируется построить федеральную автодорогу круглогодичного действия Якутск-Вилуйск-Мирный-Усть-Кут-Тулун.

Продолжает действовать продуктопровод Ангарск – Иркутск, по которому поставляют авиационный керосин из Ангарской нефтехимической компании в Иркутский аэропорт.

Кроме того, собственная локальная сеть трубопроводов имеется практически на любом промышленном предприятии области, а на нефтеперерабатывающих и химических предприятиях их протяженность может достигать десятков и даже сотен километров.

Поскольку применение трубопроводов экономически выгодно, а работают они в любую погоду и в любое время года, это средство транспортировки нефти действительно незаменимо.

Иркутская область входит в число регионов с высокой долей экспорта сырья. Объемы экспортных поставок растут из года в год. Чаще всего нефтепродукты экспортируются в Китай, Сингапур, Корею. Недавно было подписано межправительственное соглашение об экспорте российской нефти в Китай в течение 25 лет с возможностью пролонгации еще на 5 лет.

Но примечательна непонятная ситуация с экспортной пошлиной на нефть, добытую в Иркутской области. Так, например, распоряжением правительства РФ уже утвержден перечень тех нефтяных месторождений, сырье с которых может вывозиться с применением особых формул расчета ставок вывозных пошлин. По Иркутской области обозначены Дулиньминское, Ярактинское, Марковское, Даниловское и Западно-Аянское месторождения, на них установлена нулевая ставка по вывозу нефти. Но по факту из всех месторождений Приангарья льготная экспортная пошлина предусматривается только в отношении Дулиньминского месторождения, которое разрабатывается московской компанией ЗАО «НК»Дулиньма». При этом стоит заметить, что граничащее с Дулиньминским Ярактинское (ИНК) месторождение находится в схожих геологических и экономических условиях, а остальные три имеют еще более плохое положение с точки зрения их освоения. Данные льготные пошлины были бы очень важны в создании дополнительных условий для развития нефтегазового кластера области.

Невозможно также не упомянуть об хищениях, нелегальной переработке и транспортировке нефти в Иркутской области, которые принимают промышленные масштабы. Согласно официальной справке только в 2009 году в регионе было обнаружено 8 нелегальных НПЗ, 124 несанкционированных врезки, 70 отводов от врезок общей протяженностью более 35 км, задержано 19 большегрузных наливных автомобилей, изъято более 1565 тонн похищенной нефти.

В ноябре 2012 года в г. Ангарске было выявлено еще 4 нелегальных НПЗ.

На легальных НПЗ ведется строгий учет поступающей нефти и распределение продуктов ее переработки. Нелегальные НПЗ зачастую сливают отходы переработки в таежные ямы (например, битум), нанося непоправимый ущерб природе. Нефть и нефтепродукты попадают в землю и воду также во время несанкционированной врезки, во время транспортировки на старых бензовозах, из-за небрежностей технологий и ржавых труб. Так, например, в апреле 2012 года из-за криминальной врезки в продуктопровод на базе Росрезерва в Ангару попало не менее 316 тонн дизельного топлива.

Недостаточная развитость транспортно-логистической системы и сырьевая специализация региона тормозит процесс освоения стратегически важных месторождений, сдерживает возможный рост объемов производства, валового регионального продукта и развития дотационных территорий области.

Согласно стратегии, разработанной министерством природных ресурсов и экологии Иркутской области на 2012–2030 гг. основной задачей региона является формирование современного нефтегазохимического комплекса, базирующегося на собственном сырье. С учетом того, что одной из основных проблем Иркутской области является удаленность от основных потребителей, что значительно повышает рыночную стоимость продукта, наиболее целесообразно получение на территории области продуктов высокой степени переработки (обладающих высокой добавленной стоимостью), в то время как основные проекты направлены на экспорт исходного продукта. В Иркутской области, с её традиционной ориентацией на химическую промышленность, есть все предпосылки для получения ценных и востребованных продуктов глубокой переработки нефти и газа. Вопросам развития нефтегазохимического комплекса области, развития логистической системы и инфраструктуры в целом планируется уделить наибольшее внимание в прогнозируемый период. Будет разработана отдельная концепция, интегрирующая весь спектр мнений по этим вопросам, зачастую противоречащих друг другу, и обосновывающая определенный выбор путей становления комплекса и подходы к их реализации.

Список использованной литературы

1. Закожурников Ю.А. Транспортировка нефти, нефтепродуктов и газа: учебное пособие/Ю.А.Закожурников. – Волгоград.: Ин-ФОЛИО, 2010. – 752 с.
2. Кородюк И.С. Социально-экономическая эффективность формирования и развития региональной транспортно-логистической системы Иркутской области. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2004. – 224 с.

3. <http://ecology.irkobl.ru/sites/ecology/working/nedro/> Министерство природных ресурсов и экологии Иркутской области.
4. http://irkipedia.ru/content/truboprovodnyy_transport_v_irkutskoy_oblasti Трубопроводный транспорт Иркутской области.
5. <http://www.cdu.ru/articles/detail.php?ID=306893> Нефтяная промышленность Иркутской области.
6. <http://indpg.ru/nik/> Аналитический журнал «Нефть и Капитал» № 3/2011.
7. <http://rf-region.ru/> Центр изучения региональных проблем.
8. <http://www.irkutskoil.ru/presscenter/media> Иркутская нефтяная компания.