

Особенности политики КНР по обеспечению потребностей экономики в нефти

Научный руководитель – Ксенофонтов Михаил Юрьевич

Ситников Павел Васильевич

Выпускник (магистр)

Московский физико-технический институт, Москва, Россия

E-mail: pavel_sitn@mail.ru

Внутренний нефтяной рынок КНР обладает значительным потенциалом роста в процессе дальнейшего укрепления позиций этой страны как одного из лидеров мирового экономического развития.

Растущий внутренний рынок нефти и нефтепродуктов КНР (см. [2], [3]) способен внести существенные изменения в региональную структуру мирового нефтяного рынка, в масштабы и направленность потоков международной торговли нефтетопливом.

Одним из феноменов, которые в ретроспективе в существенной мере определяли рост зависимости экономик от добычи и/или импортных поставок нефти, являлась автомобилизация - рост обеспеченности домашних хозяйств автомобилями. В перспективе можно ожидать постепенной трансформации традиционной парадигмы автомобилизации (которая заключается в том, что с увеличением доходов население стремится использовать для удовлетворения потребностей в перевозках именно легковые автомобили, покупая их для личного пользования, что предопределяет значительный рост автопарка за счёт этих автомобилей с увеличением доходов населения), что может значительно снизить потребность в личных автомобилях и, как следствие, в нефтепродуктах и сырой нефти. Это означает, что период динамичного расширения ёмкости внутреннего рынка КНР и возможности развития нефтедобычи стран-экспортёров с ориентацией на удовлетворение потребностей китайской экономики может оказаться достаточно коротким по историческим меркам - 15-20 лет.

Это обстоятельство должно быть учтено при разработке стратегий развития нефтяной отрасли стран-экспортеров, с другой - при разработке политики нефтеобеспечения экономики КНР и обеспечения ее энергетической безопасности.

В данной работе была построена модель, прогнозирующая личный автопарк в КНР и его структуру на 2017-2050 гг.

Согласно прогнозным построениям, структура автопарка претерпит существенные изменения (а именно, во всех сценариях количество ДВС будет уменьшаться к 2050 г., во 2 и 3 сценариях автомобили с ДВС практически уступят место электромобилям (в частности, беспилотникам)), в связи с чем КНР в перспективе вряд ли будет испытывать большой недостаток в нефти и нефтепродуктах и не сможет заменить для крупнейших нефтяных компаний, в том числе российских, стагнирующие и имеющие тенденцию к сжатию европейский и американский нефтяные рынки.

Поэтому, скорее всего, китайскому правительству в перспективе не будет надобности как-то особенно влиять на свои нефтяные компании с тем, чтобы они больше инвестировали за рубеж (в рамках стратегии «выхода вовне») или какую-то часть своей долевой нефти отправляли обратно в КНР, или устанавливали более низкую цену на нефтепродукты на внутреннем китайском рынке, при этом активно поддерживая их дипломатически и с помощью дешёвых кредитов - сейчас, как видно из обзора литературы по стратегии «выхода вовне» (см., напр., [1]), приоритетными направлениями для инвестиций за рубежом являются отнюдь не «сырьевые» инвестиции, связанные с добычей ресурсов за рубежом, а инвестиции, связанные со строительством (в том числе и производственных площадок для

китайских компаний), поиском новых рынков сбыта и продвижением брендов китайских компаний.

В связи с этим, китайские нефтяные компании будут постепенно отрываться от привязки к своей стране происхождения и становиться всё более и более похожими на транснациональные нефтяные компании, конкурируя с ними за «остатки» мирового рынка.

Всё вышесказанное может иметь большое влияние на управленческие стратегии российских нефтяных компаний, которые рассматривают КНР как перспективный рынок сбыта. Существует вероятность того, что мировой рынок нефти в дальнейшем будет резко сжиматься, и поэтому, во-первых, есть смысл добывать и продавать как можно больше нефти в КНР именно сейчас (прокладывая для этого трубопроводы, строя нефтеналивные терминалы на Тихом океане и т.д.), потому что в будущем, вероятно, трудно будет найти спрос хоть на сколько-нибудь значимые объёмы нефти, а во-вторых, с учетом всего этого, постепенно уходить от экспортно-сырьевой модели развития российской экономики.

Методика построения модели следующая. Сначала построим прогноз автопарка в частном владении в КНР, исходя из эволюционной логики накопления автопарка с помощью функции Гомпертца в разных сценариях (данные брались с сайта Управления статистики КНР). Сценарии отличаются разным уровнем насыщения - 400, 500 и 600 машин на тысячу человек (значения можно получить из страновых сопоставлений).

После чего, с учетом общего количества автомобилей, была построена модель структуры автопарка с разделением на автомобили с двигателем внутреннего сгорания, пилотируемые электромобили и беспилотные электромобили.

Для того, чтобы построить прогноз структуры автопарка, нужно построить прогноз по продажам легковых автомобилей в КНР, а также прогноз выбытий автомобилей каждый год исходя из данных по продажам за прошедшие года - была принята гипотеза о том, что средний срок службы нового автомобиля в КНР составляет 10 лет (примерно совпадает с российским, консалтинговая компания Booz&Co в своем исследовании [4] использовала именно его в качестве параметра для своих расчетов), поэтому выбытия автомобилей каждый год вычислялись по следующей формуле (считая, что половина автомобилей выбывает ровно через 10 лет после приобретения, 40% - через 9 и 11 лет после приобретения, 10% - через 8 и 12 лет соответственно) (см. рис. 1 и рис. 2):

При этом доли продаж ЭМ по годам, как и доли продаж беспилотников, задаются экзогенно на основе данных прогнозов различных аналитических центров (напр.: [5]).

Источники и литература

- 1) 1. Терентьева Т. Вывоз капитала как фактор внешнеэкономической стратегии КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2011, №5.
- 2) 2. Международное Энергетическое Агентство, World Energy Outlook, 2016. <https://www.iea.org/newsroom/news/2016/november/world-energy-outlook-2016.html>
- 3) 3. BP - Statistical Review of World Energy 2001-2017. <http://www.bp.com/statisticalreview>
- 4) 4. Haddock R., Torok S. "The road ahead: China's passenger vehicle market in 2015". Booz Allen Hamilton, 2006. https://www.strategyand.pwc.com/media/file/The_Road_Ahead_en.pdf
- 5) 5. IHS Automotive – Autonomous vehicle sales forecast, 2016. <https://www.ihs.com/country-industry-forecasting.html?ID=10659115737>

Иллюстрации

$$Withdr^t = 0.05Reg^{t-12} + 0.2Reg^{t-11} + 0.5Reg^{t-10} + 0.2Reg^{t-9} + 0.05Reg^{t-8} \quad (1)$$

Рис. 1. Рисунок 1

$$Reg^t = Auto^t - Auto^{t-1} + Withdr^t \quad (2)$$

Рис. 2. Рисунок 2