

Колупаев Илья Федорович

бакалавр, студент

Научный руководитель

Щеглова Алёна Евгеньевна

канд. пед. наук, доцент, доцент

ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный
педагогический университет им. И.Н. Ульянова»

г. Ульяновск, Ульяновская область

НЕФТЬ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ

***Аннотация:** в статье рассматривается эволюция роли нефти в мировой экономике с XIX века до наших дней. Автор прослеживает ключевые этапы: становление первых нефтяных империй, смену спроса с керосина на бензин в период Первой мировой войны, утверждение нефти как главного стратегического ресурса после Второй мировой войны и перенос центра добычи на Ближний Восток. Особое внимание уделяется конкуренции нефтепродуктов с «зеленой» энергетикой в различных секторах транспорта (автомобильный, железнодорожный, морской и авиационный). Делается вывод, что, несмотря на рост доли возобновляемых источников энергии, нефть сохранит устойчивые позиции в транспортной и промышленной сферах, а ее значение как сырья будет возрастать.*

***Ключевые слова:** нефть, керосин, нефтедобыча, переработка, чистая энергия.*

В XIX веке человечество научилось перерабатывать нефть, в основном в керосин, в 1880-х сформировались две нефтяные империи: «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель» и «Стандарт Ойл Компани». В 1890-х спрос на освещение, ради которого и был нужен керосин начал падать. Все виды освещения намного уступали электричеству. В то же время появились новые рынки сбыта. Окончательно нефть утвердила свое господство в первую мировую войну. Кораблям теперь требовались только шланги и оператор заправки, а не десятки

людей с лопатами, машины не нуждались в отдыхе в отличие от лошадей, а самолеты могли использовать только бензин. Это послужило причиной государственного вмешательства в нефтяные дела и национализацией нефтяных запасов стран.

После второй мировой войны мир ступил в эпоху глобализации. Товарно-рыночные отношения стали опутывать весь земной шар, вследствие этого развивалась глобальная международная торговля. Это послужило толчком к наращиванию торгового флота, как в аспекте тоннажа, так и в аспекте количества кораблей. Страны, которые получили независимость в результате деколонизации, начали наращивать добычу своей нефти. Центр добычи переместился на *Ближний восток*. В Саудовскую Аравию, Кувейт, Бахрейн Иран, Турцию, Ирак, поскольку именно в этом регионе обнаруживаются новые крупные месторождения нефти. Нефть становилась той точкой, в которой соприкасались между собой иностранная политика, международные экономические соображения и корпоративные интересы. Ближний Восток был ее фокусом. После второй мировой войны нефть стала главным ресурсом планеты. Мир все сильнее переходил в индустриальную фазу, следовательно, чем больше была экономика, тем больше требовалось энергоресурсов. Ближневосточная нефть помогла восстановить Европу. Нефтяная отрасль переживала бурный подъем и развитие. Нефть во всем мире не однородная, и каждый сорт наиболее подходит для различные нефтепродуктов. Обычно измеряются они по вязкости и сернистости.

Таблица 1

Классификация нефти по количеству серы

Классификация	% сернистости	Виды продуктов
Малосернистая	До 0,6	Бензин, Дизель, Керосин, Масла
Сернистая	От 0,6 до 1,8	Бензин и Дизель после очистки, Мазут
Высокосернистая	От 1,8 до 3,5	Мазут, Битум нефтяной кокс, сера
Особо высокосернистая	От 3,5	

Как мы можем увидеть из таблицы 1 наиболее ценные виды топлива получают из малосернистой нефти, тяжелая же нужна для промышленной и строительной отрасли. Вследствие легкодоступности нефти мировая экономика

выбрала её как главное топливо. Несмотря на все попытки атома её заменить, они не увенчались успехом. Так как же в наше время обстоят дела с главным ресурсом планеты?

По данным ОПЕК (The Organization of the Petroleum Exporting Countries) на 2025-й год в мире насчитывается 1566.87 миллиардов доказанных баррелей нефти. При нынешних темпах добычи около 100 млн баррелей в сутки этого хватит на срок примерно в 50 лет. Наибольшие запасы сосредоточены на Ближнем Востоке около 900 млрд баррелей. Наибольшими запасами обладает Венесуэла: около 300 млрд баррелей, однако из-за затяжного экономического кризиса страна не ведет активную добычу и торговлю, что вынуждает страну импортировать энергоресурсы, а не полагаться на свои собственные. Эталонном является марка нефти под названием BRENT, добываемая в Северном море. На момент написания статьи её цена составляет 120,28 USD/барр. Остальные же сорта, такие как Urals, и SOKOL торгуются со скидкой от её цены или по жестко привязанному курсу. На данный момент больше всего углеводородов добывается в США, примерно ~22,8 млн барр./сут. Однако США занимает второе место по импорту, причиной этому является продажа своей легкой нефти и покупка тяжелой нефти из Канады или Саудовской Аравии по более низким ценам. Наиболее зависимой страной от импорта энергоресурсов является Китайская народная республика, которая закупила 577,73 млн тонн. Данный феномен обуславливается тем, что на территории страны углеводородов катастрофически не хватает для собственного потребления. В развитых странах Америки, Европы, Тихоокеанского региона и Ближнего Востока активно проходит переход на зеленую энергетику и использование экологически чистых материалов. В 2025 году доля зеленой энергетики достигла 34,3% и впервые в истории обошла уголь. Однако в транспортной индустрии дела у чистой энергии куда хуже, и там все еще продолжается доминанция нефтепродуктов.

В автомобильном секторе транспорта автомобилей, полагающихся на нефтепродукты ~96% от всего автотранспорта в мире.

Количество автомобилей с разными видами топлива

Тип топлива	Доля в мировом автопарке %	Примерное количество
Бензин	≈92	≈1.55 млрд
Дизель	≈4	≈70 млн
Электромобили*	≈3	≈56 млн
Газ	≈1	≈17 млн
Водород	≈< 0.01	≈50 тыс.

*Указаны не только чистые электромобили, но и гибриды типов BEV и PHEV.

Количество электромобилей увеличивается, но в основном в тех странах, которые имеют скромные нефтяные запасы или имеют высокие цены на топливо. Так же сказывается и высокая цена чистых автомобилей

В соотношении поездов чистая энергетика имеет столько преимуществ, что они нивелируют дороговизну необходимой инфраструктуры. Электropоезда имеют больший КПД относительно их дизельных собратьев, примерно 85–90%. Именно это дает инженерам строить высокоскоростные составы, например японский Синкансэн (Shinkansen) максимальная скорость которого достигает 552 км/ч. Однако для всего этого требуется дорогостоящая инфраструктура, которую не везде и не каждая страна может позволить.

В море и воздухе альтернатив нефтепродуктам до сих пор не нашлось по причине некоторых аспектов данных видов транспорта:

- высокий максимальный вес, но низкий сухой;
- максимальная энерговооруженность;
- быстрая возможность выйти из пункта А в пункт Б.

В морских перевозках топливо расходуется очень быстро и в огромных количествах – десятки тон в сутки. Учитывая это и то, что электрические батареи весяткратно больше судовладельцы голосуют кошельком за суда с традиционным типом топлива- мазут, который является дешевым топливом. Так же роль играет и доступность топлива, в то время как мазут можно найти практически в любом порту мира, то с электричеством могут возникнуть проблемы, как и со временем, которое требуется отстоять у молла для бункеровки или зарядки, очевидно, что

соотношение времени снова не в пользу чистой энергии. В то же время северный морской путь бороздят атомные ледоколы, а во флотах многих стран мира находятся атомные крейсера и подводные лодки. Их внедрению в гражданский и торговый флот мешают несколько обстоятельств:

– цена, которая в разы выше, чем у обычных судов. Строительство атомного «Севморпуть» обошлось СССР около 265 млн. долларов США, в то время как его аналог проект 17502 стоил около 100 млн долларов США;

– высокая угроза, которую несет данное судно в случае аварии на борту, связанное радиационным заражением окружающей среды. Если последствия разлива нефти очень легко ликвидировать, то радиация будет беспокоить район аварии еще долгое время.

В авиации вес имеет еще большее значение. Инженеры и конструкторы боролись за каждый килограмм. И керосин помогает экономить массу и повышать безопасность полета.

– керосин обладает малой летучестью, что делает его безопаснее;

– керосин сохраняет текучестью даже при -50 градусах, что позволяет летать высоко

Именно данные преимущества, а также важность быстрого перенаправления самолетов не дают перевести их на чистую энергию. Таким образом, перспективы нефти в мировой экономике оцениваются как довольно устойчивые. Её значимость в транспортной, в частности наземном транспорте, и энергетической отрасли будет снижаться, но в промышленности в качестве сырья её востребованность увеличится.

Список литературы

1. ГОСТ Р 51858-2020. Нефть. Общие технические условия. – М.: Стандартинформ, 2020. – 16 с.

2. Оганджанов И. RT: Равнение на BRENT: что надо знать о нефтяном эталоне / И. Оганджанов. – URL: <https://russian.rt.com/article/307259-ravnenie-na-brent-chto-nado-znat-o> (дата обращения: 19.04.2026).

3. Сергеева З.Х. Углеродная цивилизация между прошлым и будущим: нефть и развитие в XX–XXI вв. / З.Х. Сергеева. – Казань: КНИТУ, 2012. – ... с.
EDN QVJBQB

4. США: добыча нефти. – URL: <https://www.worldometers.info/ru/%D0%BD%D0%B5%D1%84%D1%82%D1%8C/%D1%81%D1%88%D0%B0-%D0%BD%D0%B5%D1%84%D1%82%D1%8C/>
(дата обращения: 19.04.2026).

5. Ember. Выработка электроэнергии на основе ВИЭ впервые обогнала угольную генерацию. – URL: <https://neftegaz.ru/news/Alternative-energy/902156-ember-vyrabotka-elektroenergii-na-osnove-vie-vpervye-obognala-ugolnuyu-generatsiyu/> (дата обращения: 19.04.2026).

6. Ember, Global Electricity Review (H1 2025).

7. Four Soviet Ports Bar Ship in Protest Over Nuclear Safety // Los Angeles Times. 1989. 8 March. URL: <https://www.latimes.com/archives/la-xpm-1989-03-08-mn-249-story.html> (date of request: 19.04.2026).

8. IEA (International Energy Agency). Renewable electricity. – URL: <https://www.iea.org/reports/renewables-2025/renewable-electricity> (date of request: 19.04.2026).

9. IEA, Global EV Outlook 2025.

10. IRENA, Renewable Capacity Statistics 2025.

11. OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries) // OPEC World Oil Outlook 2024. – URL: <https://publications.opec.org/asb/chapter/show/139/2524> (date of request: 19.04.2026).