

Транспортная система в условиях стресса

Функционирование транспортного сектора России в 2024 г. по-прежнему будет осложнено необходимостью перенаправления грузов в восточном направлении вследствие введения все новых антироссийских санкций, тогда как мощности по этим маршрутам весьма ограничены. Другими вызовами остается сложная геополитическая ситуация в мире, особенно на Ближнем Востоке, а также необходимость поддержания баланса спроса и предложения на внутреннем рынке.

Так, новым фактором, повлиявшим на доступность свободных танкеров для перевозки нефти и нефтепродуктов, в конце 2023 г. – начале 2024 г. стали атаки йеменских хуситов на торговый флот в Красном море, который атакующие связывают с Израилем. В результате некоторые судовладельцы отказались от использования Суэцкого канала, отдав предпочтение маршруту в обход Африки, что заметно увеличило оборот танкеров.

Дополнительное давление оказывает уменьшение глубин в Панамском канале, наблюдающееся с лета 2023 г., из-за чего судовладельцы также вынуждены выбирать более протяженные маршруты.

Добыча и экспорт

Россия взяла на себя добровольное обязательство удерживать добычу нефти с марта прошлого года до конца 2024 г. на уровне не выше 9,449 млн барр./сут., что на 500 тыс. барр./сут. меньше, чем производство нефти в феврале прошлого года, по расчетам ОПЕК. Летом власти также ввели ограничения по экспорту относительно уровня мая – июня, которые продолжают действовать. Было решено, что до конца I квартала экспорт будет снижен на 200 тыс. барр./сут. по сравнению с предыдущими месяцами, до 500 тыс. барр./сут. На нефть придется 300 тыс. барр./сут. добровольного снижения, а на нефтепродукты – 200 тыс. барр./сут.

Производство нефти и газового конденсата в 2024 г. может сократиться на 4 млн т относительно уровня 2023 г., до 523 млн т, согласно базовому прогнозу социально-экономического развития России, опубликованному Министерством экономического развития в сентябре. Экспорт нефти может снизиться более заметно – на 7 млн т, до 240 млн т. Консервативный прогноз предусматривает более существенное сокращение добычи – сразу на 40 млн т, до 487 млн т, а снижение экспорта – на 11 млн т, до 236 млн т.

Переработка нефти и экспорт нефтепродуктов в 2024 г. будут зависеть не только от добычи сырья, но также от мировой конъюнктуры и регулирования внутреннего рынка. Так, минувшей осенью власти временно запрещали экспорт бензина и дизтоплива в целях насыщения внутреннего рынка. Но основные ограничения были довольно быстро сняты и запрет действует только на отгрузку зимнего, арктического и межсезонного дизтоплива, зарубежные поставки которых всегда были незначительными.

Ставки аренды цистерн в январе

Нефтебензиновые

Россия (руб./сут.) 2090–2310

Казахстан (\$/сут.)* 30,60–41,50

Газовые

Россия (руб./сут.) 2910–3090

* – по курсу тенге к доллару Нацбанка Казахстана (на 1 января – KZT454,56/USD)

– обзор рынка на стр. 16–18,
методика – на сайте www.argusmedia.com

В НОМЕРЕ

Транспортные издержки повысились	7
Перегрузка в морских портах подорожала	14
Аренда цистерн продолжает расти	16
Новые собственники «Нефтетранссервиса»	20
РЖД пролонгировала скидки	22
Морские перевозки топлива выросли в цене	25
Базовые ставки WS снизились	29
Ставки фрахта танкеров на высоком уровне	31
В АЧБ нехватка флота	38
Речной экспорт нефтепродуктов сократился	41
Прокачка нефти за рубеж выросла	53
Ж.-д. экспорт нефтепродуктов за год снизился	59
Новости	61–64
Статистика	65–66

ТРУБОПРОВОДНЫЙ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ, МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ

Модернизация НПЗ

Объемы и номенклатура перевозимых нефтепродуктов зависит также от модернизации и расширения мощностей нефтепереработки. Так, Московский НПЗ «Газпром нефти» намерен к 2025 г. завершить строительство комплекса глубокой переработки нефти (КГПН), в основу которого войдут установка замедленного коксования (УЗК) и установка гидрокрекинга. Мощность УЗК составит 2,4 млн т/год, а установки гидрокрекинга – 2 млн т/год. Это позволит увеличить глубину переработки нефти почти до 100%, по данным компании.

Планы возведения новых перерабатывающих мощностей есть у «Лукойла» на Пермском НПЗ и «Нефтехимсервиса» на Яйском заводе. Активно модернизируют свои предприятия и переработчики на юге России.

Афипский НПЗ (Краснодарский край), нефтепродукты которого экспортирует «Фортеинвест», намерен к концу 2024 г. ввести в эксплуатацию новую установку гидрокрекинга мощностью 3 млн т/год. Благодаря введению в эксплуатацию нового комплекса гидрокрекинга глубина переработки должна увеличиться до 98,1% с нынешних 76,7%. Выпуск светлых продуктов вырастет до 87,7% с 54,2%. По данным предприятия, объем переработки на Афипском НПЗ после запуска комплекса составит 9 млн т/год, из легкого мазута будет производиться более 2 млн т/год дизельного топлива пятого класса.

Ильский НПЗ (Краснодарский край) планирует в 2024 г. запустить комплекс по производству автобензина и ароматических углеводородов (КПААУ), по данным компании. Ранее завод намеревался ввести этот комплекс в эксплуатацию в 2023 г. Окончание строительства КПААУ было перенесено на 2024 г. из-за смены поставщиков оборудования и технологий для данного комплекса.

КПААУ является вторым этапом модернизации Ильского НПЗ. Мощность комплекса составит 1,52 млн т/год. Благодаря запуску этого объекта завод сможет производить бензин марки Аи-92 и Аи-95 пятого класса, а также нефтяной ксилол, автомобильный и технический пропан-бутан, по данным пресс-службы компании. На данный момент завод выпускает нефть и экспортирует ее, по информации участников рынка.

В программу будущего развития Ильского завода после реализации проекта КПААУ входит строительство комплекса депарафинизации и гидроочистки дизтоплива, а также производства серы. Мощность комплекса составит 2,4 млн т/год, завершение строительства запланировано на конец 2026 г., по данным участников рынка. Благодаря введению в эксплуатацию данного комплекса предприятие сможет выпускать дизтопливо класса Евро-5.

Завод «Славянск Эко» (Краснодарский край) намерен в 2026 г. запустить в эксплуатацию комплекс переработки бензина, в который входят установка гидроочистки нефти, установка изомеризации и катриформинга, по данным участников рынка. В результате завод сможет производить моторное топливо класса Евро-5 и Евро-6.

Трубопроводный транспорт

Объем прокачки по системе «Транснефти», как ожидается, останется в 2024 г. без существенных изменений в условиях ограниченной добычи и необходимости поставки на удаленные рынки.

В минувшем году объемы прокачки остались на уровне 2022 г., незначительно снизившись в пределах 1%, сообщила компания 10 января. Сокращение пришлось на экспортные поставки – 6,5% при росте отгрузок на российские НПЗ на 2,3%.

ТРУБОПРОВОДНЫЙ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ, МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ

По нефтепроводам в Китай отправлено 40 млн т нефти, что соответствует законтракованным объемам и на последующие годы. С начала 2023 г. были остановлены отгрузки российского сырья по северной ветке магистрального трубопровода «Дружба» в Германию и Польшу. Отгрузки из России продолжаются по южной ветке «Дружбы» в Венгрию, Словакию и Чехию. В I квартале прошлого года начались отгрузки по трубопроводу в Германию из Казахстана, составив по итогам года 993 тыс. т. Казахстанская трубопроводная компания «Казтрансойл» в 2024 г. планирует отгрузить в Германию до 1,2 млн т, но фактические поставки будут зависеть от разных факторов, в том числе уровня транзитных тарифов по Белоруссии, которая планирует заметно повысить их с февраля.

Тем не менее транспортировка по нефтепроводу снизилась на 60%, а крупные объемы были перенаправлены в морские порты, что привело к росту экспорта из них на 7,2%. Отгрузки нефти из Новороссийска (Краснодарский край) увеличились с учетом транзитных объемов на 3,1%, примерно до 30 млн т, из Приморска – на 6,5%, до 44,4 млн т, из Усть-Луги (оба – в Ленинградской обл.) – на 9%, до 34 млн т, а из порта Козьмино (Приморский край) – на 9,4%, до 42,8 млн т, по данным «Транснефти».

Президент «Транснефти» Николай Токарев в интервью телеканалу «Россия 24» в декабре сообщил, что компания видит дополнительный потенциал для увеличения прокачки нефти в Козьмино. По его словам, компания «привела в нормальное, рабочее состояние» станцию Грузовая, расположенную вблизи порта, благодаря чему по железной дороге на терминал может транспортироваться дополнительно еще 7 млн т/год нефти. Однако такие отгрузки под вопросом из-за сильной загруженности железнодорожных мощностей в регионе.

«Транснефть» также ведет строительство второй нефтеперекачивающей станции на Ачинской линейной производственно-диспетчерской станции (ЛПДС) для обеспечения поставок нефти железнодорожным транспортом со станции Мегет (Иркутская обл.). С завершением ее строительства пропускная способность нефтепроводов Омск – Иркутск, Анжеро-Судженск – Красноярск, Красноярск – Иркутск на участке от Анжеро-Судженска до Ачинска вырастет до 65 млн т/год, на участке от Ачинска до Тайшета – до 58 млн т/год. Строительная готовность станции на сегодняшний день составляет 70%. Ранее компания планировала ввести ее в эксплуатацию в 2026 г., однако, по данным Токарева, это может состояться уже в первой половине этого года. Таким образом, компания рассчитывает в этом году перевалить 46 млн т нефти на терминале в Козьмине.

В 2023 г. начались работы по строительству лупингов (участок трубопровода, прокладываемый в дополнение к основной трассе) на магистральных нефтепроводах Сургут – Полоцк и Палкино – Приморск. По итогам года завершена сварка 265 км трубопроводов. Токарев отметил, что завершение строительства до Приморска ожидается к середине текущего года, что позволит увеличить отгрузки из порта до 57 млн т.

Ведется реконструкция нефтепроводов на участке Лисичанск – Тихорецк – Новороссийск. В 2025 г. из Новороссийска планируется отгрузить уже 52 млн т нефти против 37 млн т в текущем году. «Мы для этого много чего предпринимаем: и расширение пропускных мощностей, и модернизацию береговой инфраструктуры», – пояснил Токарев.

ТРУБОПРОВОДНЫЙ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ, МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ

Прокачка нефтепродуктов выросла в 2023 г. на 10,9%, до 43,3 млн т с 39 млн т – годом ранее. Поставки на внутренний рынок увеличились на 8% до 14,6 млн т, а на экспорт – на 12,5%. Из Приморска отправки повысились на 21%, а из Новороссийска – на 5,8%, но компания не уточнила конкретные цифры. При фактической остановке экспорта по продуктопроводам в западном направлении наблюдался рост поставок в страны Евразийского экономического союза – Казахстан, Киргизию и Таджикистан – на 29,3%, до 530 тыс. т.

В 2023 г. «Транснефть» ввела в эксплуатацию более 800 объектов, в том числе заменено 570 км линейной части, выполнена сварка 265 км новых трубопроводов. Построено и реконструировано 42 резервуара общим объемом 885 тыс. м³.

Программа развития «Транснефти» на период до 2028 г. предусматривает инвестиции в размере более 1,2 трлн руб. (в среднем по 250 млрд руб./год). Запланирована замена около 3 тыс. км линейной части магистральных трубопроводов.

Железнодорожный транспорт

Погрузка на сети РЖД в 2024 г. ожидается на уровне 1,27 млрд, или на 1,7% больше, чем в прошлом году, в соответствии с финансовым планом, утвержденным советом директоров 11 декабря. Компания не уточняет, какова ожидаемая доля нефтеналивных грузов в общем объеме погрузки. В прошлом году объем погрузки на сети РЖД составил 210,1 млн т нефти и нефтепродуктов, на 2,7% меньше, чем в 2022 г.

Санкционный список ЕС в конце прошлого года пополнил сжиженный углеводородный газ (СУГ). В соответствии с 12-м пакетом санкций, опубликованным 18 декабря, запрещаются закупки российского СУГ с 19 декабря. Поставки в рамках заключенных до 19 декабря контрактов возможны вплоть до 20 декабря 2024 г.

В прошлом году отгрузки российского СУГ вследствие мер безопасности были прерваны через Таманский перегрузочный комплекс нефти, нефтепродуктов и СУГ (Краснодарский край), входящий в группу «Отэко».

Запрет на поставки СУГ в Европу существенно влияет на рынок газовых цистерн и железнодорожных перевозок в целом. В краткосрочной перспективе ставки аренды цистерн для перевозки СУГ могут расти вслед за объемами экспорта по действующим контрактам, полагают участники рынка. В дальнейшем динамика ставок аренды будет зависеть от решений производителей: будут ли они искать пути диверсификации логистики продукта или же предпочтут сократить выпуск СУГ.

Инвестиционная программа РЖД в 2024 г. должна вырасти на 7,6% к уровню 2023 г., до 1,275 трлн руб., в том числе инвестиции в развитие инфраструктуры Восточного полигона должны составить 366 млрд руб. – на 40,7% больше, чем в 2023 г., в соответствии с решением совета директоров от 11 декабря. Общий объем инвестиционной программы РЖД до 2030 г. оценивается в 11 трлн руб., заявил первый вице-премьер России Андрей Белоусов в декабре. Вложения позволят расширить провозные мощности Восточного полигона, объединяющего Красноярскую, Восточно-Сибирскую, Забайкальскую и Дальневосточную железные дороги, до 210 млн т/год, тогда как по итогам 2023 г. показатель составил 173 млн т/год.

ТРУБОПРОВОДНЫЙ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ, МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ

Северный морской путь

Значительные объемы транспортировки нефтяных грузов в текущем году ожидаются по трассе Северного морского пути (СМП), соединяющего европейскую часть России с Дальним Востоком.

По планам перевозок углеводородов по СМП в этом году существует несколько индикативных цифр. Так, в соответствии с указом президента от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и задачах развития Российской Федерации на период до 2024 г.» в текущем году грузооборот СМП должен составить 80 млн т. План развития СМП на период до 2035 г., утвержденный распоряжением правительства России 1 августа 2022 г., прогнозирует отгрузки в размере 90 млн т, в том числе 30 млн т/год нефти с проекта «Восток Ойл» «Роснефти», 12,6 млн т/год СПГ с завода «Арктик СПГ 2» «Новатэка», поставки с других предприятий компании, а также со стороны прочих российских компаний с их арктических проектов.

В декабре первый заместитель министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Гаджимагомед Гусейнов в ходе форума «Арктика: настоящее и будущее» сообщил, что подтвержденный компаниями объем перевозок грузов по СМП в 2024 г. может составить 72 млн т, по информации ТАСС. За счет каких грузов может произойти отклонение от планируемых показателей, он не уточнил.

В 2023 г. поставки по СМП составили 36,254 млн т, по данным госкорпорации «Росатом».

Между тем первые отгрузки с «Арктик СПГ 2» планируются уже в I квартале, заявил вице-премьер Александр Новак в интервью телеканалу «Россия 24». Объем поставок продукции завода в этом году он не уточнил. В ноябре США ввели санкции против проекта, дав участникам консорциума срок до 31 января свернуть бизнес, чтобы избежать санкций. В 2022 г. ЕС запретил поставки оборудования для сжижения газа, независимо от страны происхождения, в Россию. Помимо этого, наблюдались трудности в части выполнения заказов на строительство флота, предназначенного для отгрузок продукции завода, со стороны зарубежных судовладельцев (см. «Argus Нефтетранспорт», 18 окт. 2022 г., стр. 34–40).

Для обеспечения отгрузок с «Арктик СПГ 2» российская судоверфь «Звезда» (Приморский край) также строит газовозы. «Совкомфлот» является прямым заказчиком пилотного танкера серии, а еще 14 СПГ-танкеров арктического класса должны быть построены на «Звезде» по заказу «Смарт СПГ» — совместного предприятия «Совкомфлота» и «Новатэка». Ранее сообщалось, что верфь должна сдать пилотный газовоз серии заказчику в марте 2023 г., однако позднее стало известно, что сроки сдачи перенесены на 2024 г.

Проектная мощность Завод «Арктик СПГ 2» составляет 19,8 млн т/год: завод будет включать три линии по сжижению газа мощностью 6,6 млн т/год каждая. Он будет также выпускать до 1,6 млн т/год стабильного газового конденсата. Продукция другого завода «Новатэка» — «Ямал СПГ» — уже составляет больше половины грузопотока СМП в настоящий момент, сообщил гендиректор «Росатома» Алексей Лихачев.

ТРУБОПРОВОДНЫЙ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ, МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ

О прогрессе в строительстве инфраструктуры проекта «Восток Ойл» мало известно. В конце ноября «Роснефть» сообщила, что ведется бурение пяти скважин, завершено бурение трех поисково-разведочных скважин, восемь скважин находятся на стадии испытаний. На Пайяхском кластере за девять месяцев прошлого года закончено бурение 11 эксплуатационных скважин, а на Ичёмминском и Байкаловском месторождениях до конца 2023 г. планировалось начало бурения первых скважин. «Роснефть» продолжает строительство магистрального нефтепровода Ванкор – Пайяха – Бухта Север и терминала «Порт Бухта Север» (Красноярский край).

Ресурсная база «Восток Ойла», по данным нефтяной компании, составляет 6,5 млрд т премиальной малосернистой нефти. Проект включает 52 лицензионных участка на севере Красноярского края и в Ямало-Ненецком автономном округе, на которых расположены 13 месторождений нефти и газа.

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Портовые сборы и трубопроводные тарифы повышены в несколько заходов, автотарифы – с начала года, а железнодорожные тарифы – с декабря прошлого года

«Росморпорт» вновь увеличил сборы

Ставки регулируемых портовых сборов (навигационного, ледокольного, канального и маячного) и нерегулируемых (по обеспечению лоцманской проводки и экологической безопасности), а также инвестиционного сбора, которые взимает «Росморпорт», повысились с 1 января (см. табл.). Прежними остались сбор транспортной безопасности, который повысился 1 июля в ряде портов, где он был установлен для некоторых типов судов на предельном уровне.

С января ставки регулируемых портовых сборов увеличились на 4,9%. Предыдущее повышение регулируемых сборов произошло 13 октября, когда ставки для судов каботажного плавания выросли на 5,2%, а для судов заграничного плавания – на 9,9%, в соответствии с приказом Федеральной антимонопольной службы (ФАС) от 4 августа.

Стоимость нерегулируемых услуг, оказываемых «Росморпортом», по обеспечению лоцманской проводки судов и экологической безопасности в морских портах с начала года выросла на 4,7% и 4,4% соответственно, согласно постановлению правительства России от 27 декабря 2019 г. № 1 923.

За счет увеличения этих ставок суммарные консолидированные сборы «Росморпорта» выросли на 4,4%, сообщило в декабрьской публикации госпредприятие.

Помимо указанных сборов, «Росморпорт» также взимает инвестиционный сбор, вырученные средства от которого направляются на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морских портов в федеральной собственности. В соответствии с приказом ФАС от 17 декабря 2021 г. сбор в 2024 г. повысился на 45,6%, до 17,92 руб./GT (гросс-регистрационная тонна).

Инвестсбор взимается в портах Приморск, Усть-Луга, Высоцк (все три – в Ленинградской обл.), Большой порт Санкт-Петербург, Мурманск, Восточный, Владивосток, Находка (все три – в Приморском крае), Новороссийск, Туапсе (оба – в Краснодарском крае), Ванино, Де-Кастри (оба – в Хабаровском крае), Пригородное (Сахалин).

Трубопроводные тарифы повышены в два этапа

Стоимость услуг по выполнению заказа и диспетчеризации поставок дизельного топлива по трубопроводной системе «Транснефти» за пределы России с 1 января повысилась на 7,2% к уровню годом ранее, согласно приложению к приказу ФАС от 25 октября.

Тарифы на прокачку топлива выросли раньше – с 1 декабря, а не с 1 января, как в предыдущие годы, ввиду индексации с этой даты тарифов РЖД, сообщил трубопроводный оператор. «Транснефть» официально не раскрывает размер повышения тарифов на прокачку, которые определяет самостоятельно (см. «Argus Нефтетранспорт», 14 дек. 2023 г., стр. 7–8).

Тарифы на транспортировку нефти были повышены с 1 января в среднем на 7,2%, в соответствии с приказом ФАС от 25 октября. Так, тариф на прокачку нефти по маршруту Клин – Усть-Луга вырос до 1 028,98 руб./т (без НДС) с 959,93 руб./т (без НДС) (см. табл.).

«Транснефть» и белорусская сторона в декабре согласовали повышение тарифа на южной ветке нефтепровода «Дружба» на 10,2% с 1 февраля, сообщил 9 января советник президента «Транснефти» Игорь Демин. «Мы им эту цифру согласовали, и наши партнеры с ней согласны», – отметил Демин.

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Пределные максимальные ставки «Транснефти» на услуги по выполнению заказа и диспетчеризации поставок нефтепродуктов		
	руб./т без НДС	
Маршрут поставки	2024	2023
Граница России и Белоруссии, далее в направлении ПСП «Илуксте» и НПС «Скрудалиена» (Латвия)	897,95	837,70
Граница России и Белоруссии, далее в направлении НП «Гомель» (Белоруссия)	431,03	402,11
Граница России и Белоруссии, далее в направлении ПСП «Ньирбогданы» (Венгрия)	431,03	402,11
ЛПДС «Петропавловск» (Казахстан) и нефтебазы Казахстана	71,82	67,00
НП «Брянск», далее за пределы России	431,03	402,11
НП «Никольское», далее за пределы России	323,26	301,57
ЛПДС и РБ «Челябинск», далее за пределы России	71,82	67,00
НБ «Камбарка», нефтебазы Удмуртии и Башкирии, далее за пределы России	35,91	33,50
Нефтебазы Татарстана и Чувашии, далее за пределы России	35,91	33,50
Нефтебазы Белгородской и Воронежской областей, далее за пределы России	323,26	301,57
Морской порт Приморск, далее за пределы России	897,95	837,70
Нефтебазы Самарской области, далее за пределы России	35,91	33,50
Нефтебазы Ульяновской области, далее за пределы России	35,91	33,50
ЛПДС «Сокур», далее за пределы России	71,82	67,00

— согласно приложениям к приказам ФАС № 756/23 от 25 октября 2023 г. и № 846/22 от 21 ноября 2022 г.

Тарифы «Транснефти» на услуги по транспортировке нефти		
	руб./т без НДС	
Маршрут поставки	2024	2023
Тайшет — Мегет/Ангарская НХК	439,13	409,66
Ярославль 3 — Приморск (Балтийская трубопроводная система)	886,61	827,12
Клин — Усть-Луга	1028,98	959,93
Апрельская/Ватьеган/Пурпе — Приморск/Усть-Луга	2547,06	2376,15
Пункты налива Транснефть-Сибирь/Транснефть-Западная Сибирь/Транснефть-Восток — Китай	3372,98	3146,65
Пункты налива Транснефть-Сибирь/Транснефть-Западная Сибирь/Транснефть-Восток — Козьмино	3372,98	3146,65
Заполярье — Пурпе	547,09	510,38
Куюмба — Тайшет	869,72	811,36
Торгили — Юргамыш — Черкассы-1 (УБКУА) — Юргамыш (ТОН-2) — Граница Россия/Казахстан (ТОН-2)	723,34	674,80
Махачкала — Шесхарис	486,63	453,98
Граница Азербайджан/Россия (Ширванлы) — Шесхарис	952,18	888,29

— согласно приказам ФАС № 755/23 от 25 октября 2023 г. и № 847/22 от 21 ноября 2022 г.

Тарифы «Транснефти» на услуги по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам		
	руб./100 ткм без НДС	
Маршрут поставки	2024	2023
Транснефть-Сибирь	13,8563	12,9265
Транснефть-Западная Сибирь	17,3036	16,1425
Транснефть-Восток	24,9042	23,2331
Транснефть-Дальний Восток	24,9042	23,2331
Транснефть-Урал	21,6453	20,1929
Транснефть-Прикамье	24,0543	22,4402
Транснефть-Верхняя Волга	28,7023	26,7763
Транснефть-Приволга	22,5887	21,0730
Транснефть-Дружба	26,1742	24,4179
Черномортранснефть	36,0392	33,6209
Транснефть-Север	44,8600	41,8498
Транснефть-Балтика	26,2135	24,4545

— согласно приложениям к приказам ФАС № 755/23 от 25 октября 2023 г. и № 847/22 от 21 ноября 2022 г.

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Тарифы на автоперевозки битума в России руб./т с НДС		
Расстояние, км	С января 2024 г.	Сентябрь – декабрь 2023 г.
100	1291	1080
110	1351	1130
120	1428	1195
130	1497	1253
140	1583	1325
150	1661	1390
160	1729	1447
170	1824	1526
180	1893	1584
190	1962	1642
200	2039	1706
210	2048	1714
220	2074	1735
230	2151	1800
240	2211	1850
250	2306	1930
260	2375	1987
270	2435	2038
280	2530	2117
290	2590	2167
300	2676	2239
310	2727	2282
320	2796	2340
330	2865	2398
340	2934	2455
350	3011	2520
360	3097	2592
370	3175	2657
380	3227	2700
390	3321	2779
400	3390	2837
410	3467	2902
420	3536	2959
430	3596	3010
440	3665	3067
450	3743	3132
460	3812	3190
470	3889	3254
480	3966	3319
490	4027	3370
500	4113	3442

– по данным автоперевозчиков

– полная версия таблицы доступна в [Argus Direct](#)

Оператором «Дружбы» на территории Белоруссия является компания «Гомельтранснефть Дружба», которая обеспечивает поставки нефти на Мозырский и Новополоцкий НПЗ, а также транзит в страны Европы. Россия приостановила поставки по северной ветке «Дружбы» в Германию и Польшу в начале прошлого года, а Евросоюз ввел формальный запрет на такие отгрузки. Между тем в 2023 г. Казахстан приступил к поставкам по маршруту на НПЗ в Швефте (Германия) из ресурсов Karachaganak Petroleum Operating (KPO).

Автотарифы заметно выросли

Тарифы на поставку битума автотранспортом внутри России на различные расстояния с января повысились на 19,5% по сравнению со ставками, действовавшими в сентябре – декабре прошлого года. К существенному удорожанию таких перевозок привела совокупность факторов: инфляция в России, повышение зарплат водителей, рост стоимости нового парка и его обслуживания, а также другие факторы.

В 2023 г. рост стоимости автоперевозок отмечался трижды – в апреле, июле и сентябре (см. «Argus Нефтетранспорт», 14 сент. 2023 г., стр. 27–28; 18 июля 2023 г., стр. 30–32 и 13 апр. 2023 г., стр. 1–2).

Тарифы РЖД проиндексированы заранее

Базовая индексация железнодорожных грузовых тарифов без учета целевых надбавок, произошедшая 1 декабря, а не 1 января, как это было в предыдущие годы, составила 7,6%.

В декабре вступила в силу также новая надбавка на транспортную безопасность в размере 1%, была повышена надбавка на капитальный ремонт – на 2 процентных пункта (п. п.), до 7%. Размер еще одной надбавки, которая компенсирует РЖД отмену льготы по налогу на имущество, не изменилась и составила 1,5%.

В результате тарифы на железнодорожные перевозки грузов с учетом целевых надбавок увеличились суммарно на 10,75%.

С 1 января выросли сборы за услуги по сменному сопровождению (охране) особо важных опасных грузов, включающих бензин, дизтопливо, топливо для реактивных двигателей, газы, спирты и их производные, метанол, взимаемые Ведомственной охраной железнодорожного транспорта (ВО ЖДТ) России. Такая индексация в среднем составила 10,6%, согласно приказу ведомства от 27 ноября.

Годом ранее тарифы ВО ЖДТ повышались на 10,2%, а с января 2022 г. – на 6,9% (см. «Argus Нефтетранспорт», 15 дек. 2022 г., стр. 15–18 и 15 дек. 2021 г., стр. 52).

Тарифы на экспортные железнодорожные перевозки бензина для промцелей по России на 9 января 2024 г.*		
Грузоотправитель	Станция отгрузки	Направление
		Архангельск
Куйбышевский НПЗ	Кряж	4755,51
Ангарский НПЗ	Суховская-Южная	10742,83

* – включая охрану

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Тарифы на экспортные железнодорожные перевозки дизтоплива по России на 9 января 2024 г.*								руб./т
Грузоотправитель	Станция отгрузки	Направление						
		Новороссийск (ст. Новороссийск-эксп.)	Новороссийск (ст. Грушевая-эксп.)	Тамань	Туапсе	Находка	Высоцк	
Ильский НПЗ	Ильская	657,31	547,01	796,72	851,33	18003,05	5462,89	
Афипский НПЗ	Афипская	778,06	708,97	948,80	889,77	19796,22	5886,32	
Новошахтинский НПЗ	Несветай	1816,28	1750,29	1898,79	1957,71	20036,28	5703,21	
Транснефтепродукт	Никольское	3197,82	3197,82	3291,48	3479,02	19036,90	4151,28	
Славянск Эко	Протока	650,19	563,33	766,25	1045,77	18414,82	5471,62	
Новокуйбышевский НПЗ	Новокуйбышевская	4031,03	4031,03	4203,51	4203,51	16958,03	4952,77	
Саратовский НПЗ	Нефтяная	3195,08	3195,08	3377,18	3377,18	17705,18	4952,77	
Уфанефтехим	Загородняя	5113,64	5113,64	5113,64	5259,78	15837,64	5614,72	
Ангарский НПЗ	Суховская	11967,83	11967,83	11967,83	12013,09	8663,76	11228,08	
Комсомольский НПЗ	Дземги	18123,73	18123,73	18123,73	18123,73	3377,18	17331,32	
Пермский НПЗ	Осенцы	5830,90	5830,90	6045,82	6045,82	16058,13	4653,59	
Камбарская нефтебаза	Кама	5334,18	5185,96	5334,18	5552,61	16436,67	4653,59	

* – включая охрану

Тарифы на экспортные железнодорожные перевозки нефти (БГС) по России на 9 января 2024 г.								руб./т
Грузоотправитель	Станция отгрузки	Направление						
		Новороссийск (ст. Грушевая-эксп.)	Усть-Луга	Находка	Высоцк	Туапсе	Восточный	
Афипский НПЗ	Афипская	607,17	5603,60	19151,62	5603,60	787,97	19151,62	
Ильский НПЗ	Ильская	479,53	5065,29	17358,45	5180,17	738,25	17358,45	
Волгоградский НПЗ	Татьянка	2209,18	4948,50	18166,60	5096,72	2456,07	18166,60	
Славянск Эко	Протока	495,85	5015,10	17770,22	5188,90	932,69	17770,22	
Омский НПЗ	Комбинатская	6727,73	6182,91	12812,20	6364,91	7090,53	12812,20	
Русинвест	Войновка	4917,61	4299,77	11447,34	4409,23	5217,63	11447,34	
Ярославский НПЗ	Новоярославская	4039,87	2598,08	17703,88	2675,45	4417,00	17703,88	
Комсомольский НПЗ	Дземги	17535,65	16788,54	3207,52	16788,54	17535,65	3207,52	
Ангарский НПЗ	Суховская-Южная	11572,01	10832,26	8335,80	10832,26	11572,01	8335,80	
Пермский НПЗ	Осенцы	5570,80	4270,18	15515,35	4438,71	5763,10	15515,35	
Рязанский НПЗ	Стенькино-2	3312,21	3312,21	17908,94	3492,36	3651,37	17908,94	
Хабаровский НПЗ	Хабаровск-1	17631,78	17256,50	2432,85	17256,50	18007,10	2432,85	

Тарифы на экспортные железнодорожные перевозки ВГО по России на 9 января 2024 г.									руб./т
Грузоотправитель	Станция отгрузки	Направление							
		Тамань	Новороссийск (ст. Новороссийск-эксп.)	Ванино	Санкт-Петербург	Высоцк	Усть-Луга	Славянка	
Славянск Эко	Протока	664,45	548,39	16742,48	4891,23	5188,90	5015,10	17770,22	
Русинвест	Тюмень-Северная	5067,31	5067,31	10238,50	4186,89	4409,23	4299,77	11144,28	
Саратовский НПЗ	Князевка	3207,52	3025,42	16042,01	4373,55	4726,59	4529,33	16788,54	
Комсомольский НПЗ	Дземги	17535,65	17535,65	1529,96	16415,25	16788,54	16788,54	3025,42	
Ачинский НПЗ	Новая Еловка	9260,33	9260,33	9630,50	8335,80	8705,98	8521,20	10555,02	
Пермский НПЗ	Осенцы	5763,10	5570,80	14379,04	4059,82	4438,71	4270,18	15515,35	
Нижнекамский НПЗ (Танеко)	Биклянь	4858,96	4858,96	14497,76	4192,43	4513,30	4358,05	15614,34	
Ангарский НПЗ	Суховская	11572,01	11572,01	8151,01	10555,02	10832,26	10832,26	8151,01	

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Тарифы на экспортные железнодорожные перевозки мазута по России на 9 января 2024 г. руб./т									
Грузоотправитель	Станция отгрузки	Направление							
		Усть-Луга	Новороссийск (ст. Грушевая-эсп.)	Новороссийск (ст. Новороссийск-эсп.)	Высоцк	Находка	Тамань	Санкт-Петербург	Туапсе
Киришский НПЗ	Кириши	1189,41	5804,87	5804,87	1375,27	19779,50	5950,98	822,41	6155,94
Ярославский НПЗ	Новоярославская	2738,35	4251,47	4471,28	2819,17	18596,20	4471,28	2411,07	4647,40
Рязанский НПЗ	Стенькино-2	3486,68	3486,68	3486,68	3675,71	18806,65	3597,82	3295,71	3842,62
Московский НПЗ	Яничкино	3331,94	3791,89	3974,43	3440,41	18181,66	3974,43	3060,31	4153,17
Яйский НПЗ	Судженка	7064,22	7557,95	7557,95	7228,58	9943,26	7722,33	6735,47	7722,33
Сызранский НПЗ	Кашпир	4764,05	3842,62	3842,62	4764,05	17238,92	3842,62	4426,17	4027,46
Омский НПЗ	Комбинатская	6496,25	7067,75	7258,06	6687,15	13450,41	7258,06	6305,95	7448,36
Куйбышевский НПЗ	Кряж	4971,10	4027,46	4027,46	4971,10	17238,92	4208,47	4600,56	4208,47
Ильский НПЗ	Ильская	5309,14	511,73	591,23	5429,32	18170,72	737,07	5131,47	782,40
Афипский НПЗ	Афипская	5889,44	647,69	720,18	5889,44	20103,75	887,47	5553,08	837,39
Нижегородский НПЗ	Зелецино	3653,40	4670,80	4670,80	3901,79	18289,39	4836,66	3429,24	5046,77
Ухтинский НПЗ	Ветласян	4272,97	6527,63	6527,63	4493,85	19084,42	6724,41	4089,33	6921,80
Ангарский НПЗ	Суховская	11379,41	12155,83	12155,83	11379,41	8759,21	12155,83	11088,40	12155,83
Комсомольский НПЗ	Дземги	17630,73	18414,85	18414,85	17630,73	3376,86	18414,85	17238,92	18414,85
Ачинский НПЗ	Новая Еловка	8953,78	9535,62	9729,57	9147,73	11379,41	9729,57	8759,21	9924,12
Нижекамский НПЗ (Таиф)	Биклянь	4583,85	4953,09	5109,55	4746,75	16787,86	5109,55	4410,05	5262,41
Новокуйбышевский НПЗ	Новокуйбышевская	4764,05	4027,46	4027,46	4971,10	17238,92	4208,47	4600,56	4208,47

Тарифы на экспортные железнодорожные перевозки моторного бензина по России на 9 января 2024 г.* руб./т				
Грузоотправитель	Станция отгрузки	Направление		
		Усть-Луга	Тамань	Мурманск
Киришский НПЗ	Кириши	1235,04	5915,80	3584,41
Газпром нефтехим Салават	Аллагуват	4823,58	4515,90	5806,52

* – включая охрану

Тарифы на экспортные железнодорожные перевозки нефти по России на 9 января 2024 г. руб./т			
Станция отгрузки	Направление		
	Гетмановская	Злынка (Белоруссия)	
Новая Жизнь	1474,42	4487,78	
Новосергиевская	4645,44	4317,09	
Красногвардеец-2	4446,10	4104,01	
Сорочинская	4446,10	4104,01	

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Нерегулируемые сборы «Росморпорта» в некоторых портах России для наливных судов заграничного плавания										
руб./GT*										
Порт		Экологический сбор				Лоцманский сбор				
		янв. 24	янв. 23	июль 22	янв. 22	янв. 24	июль 23	янв. 23	июль 22	янв. 22
Архангельск	за операцию					3,42	3,26	2,96	2,69	2,24
	за каждую милю					0,87	0,83	0,75	0,68	0,57
Астрахань	за операцию					1,63	1,55	1,55	1,45	1,21
	за каждую милю					0,19	0,18	0,18	0,17	0,14
Большой порт Санкт-Петербург	за операцию	4,35	4,14	3,94	3,58	1,73	1,65	1,50	1,36	1,36
	за каждую милю					0,26	0,25	0,23	0,21	0,21
Ванино	за операцию	2,60	2,60	2,60	2,17	2,78	2,78	2,78	2,78	2,32
	за каждую милю					0,28	0,28	0,28	0,28	0,23
Владивосток	за операцию	2,19	2,19	2,19	2,19	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
	за каждую милю					0,62	0,62	0,62	0,62	0,62
Восточный	за операцию	4,23	4,23	4,23	4,23	1,61	1,61	1,61	1,61	1,61
	за каждую милю					0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
Выборг	за операцию					2,09	1,90	1,73	1,57	1,57
	за каждую милю					0,88	0,80	0,73	0,66	0,66
Высоцк	за операцию					1,03	1,03	1,03	0,94	0,94
	за каждую милю					0,46	0,46	0,46	0,42	0,42
Де-Кастри	за операцию					2,53	2,53	2,30	2,09	1,74
	за каждую милю					0,80	0,80	0,73	0,66	0,55
Ейск	за операцию					2,66	2,53	2,11	1,62	1,35
	за каждую милю					0,39	0,37	0,31	0,23	0,19
Кавказ	за операцию					3,15	3,00	2,73	2,48	2,07
	за каждую милю					0,29	0,28	0,25	0,23	0,19
Калининград	за операцию					1,83	1,74	1,16	0,89	0,77
	за каждую милю					0,49	0,47	0,31	0,24	0,21
Махачкала	за операцию					3,36	3,36	3,05	2,65	2,21
	за каждую милю					1,80	1,80	1,64	1,43	1,19
Мурманск	за операцию					0,97	0,92	0,84	0,76	0,63
	за каждую милю					0,21	0,20	0,18	0,16	0,13
Находка	за операцию	4,25	4,25	4,25	4,25	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05
	за каждую милю					0,17	0,17	0,17	0,17	0,17
Новороссийск	за операцию					0,70	0,67	0,67	0,61	0,51
	за каждую милю					0,22	0,21	0,21	0,19	0,16
Приморск	за операцию					0,58	0,58	0,58	0,58	0,58
	за каждую милю					0,12	0,12	0,12	0,12	0,12
Ростов-на-Дону	за операцию					0,64	0,64	0,64	0,64	0,64
	за каждую милю					0,19	0,19	0,19	0,19	0,19
Советская Гавань	за операцию					5,29	5,04	4,58	4,16	3,47
	за каждую милю					0,38	0,36	0,33	0,30	0,25
Таганрог	за операцию	11,54	8,93	8,35	7,59	3,53	3,53	2,94	2,45	2,04
	за каждую милю					0,60	0,60	0,50	0,42	0,35
Тамань	за операцию					3,12	2,97	2,70	2,70	2,25
	за каждую милю					0,34	0,32	0,29	0,29	0,24
Темрюк	за операцию					3,21	3,06	2,78	2,53	2,11
	за каждую милю					0,24	0,23	0,21	0,19	0,16
Туапсе	за операцию					0,57	0,57	0,57	0,57	0,57
	за каждую милю					0,17	0,17	0,17	0,17	0,17
Усть-Луга	за операцию	4,76	4,53	4,31	3,92	0,81	0,81	0,81	0,81	0,81
	за каждую милю					0,18	0,18	0,18	0,18	0,18

* – gross-регистрационная тонна

– без учета сбора транспортной безопасности
– согласно приказам «Росморпорта» от 18 декабря 2023 г.

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Регулируемые сборы «Росморпорта» в некоторых портах России для наливных судов заграничного плавания												руб./ГТ*	
Порт	Канальный сбор		Маячный сбор		Навигационный сбор		В том числе СУДС**		Ледокольный				
	янв. 24	окт. 23	янв. 24	окт. 23	янв. 24	окт. 23	янв. 24	окт. 23	летняя ставка		зимняя ставка		
									янв. 24	окт. 23	янв. 24	окт. 23	
Архангельск	18,82	17,94	1,43	1,36	2,56	2,44	1,26	1,20	12,33	11,75	27,14	25,87	
Астрахань	26,38	25,15	1,48	1,41	7,12	6,79	3,65	3,48	6,34	6,04	32,27	30,76	
Большой порт Санкт-Петербург	7,36	7,02	1,16	1,11	9,00	8,58	2,40	2,29	8,85	8,44	22,06	21,03	
Ванино			0,94	0,90	9,67	9,22	1,20	1,14	2,14	2,04	8,50	8,10	
Владивосток			1,00	0,95	10,78	10,28	3,58	3,41					
Восточный	1,55	1,48	1,29	1,23	13,62	12,98	3,51	3,35					
Выборг	10,93	10,42	1,81	1,73	0,68	0,65	0,33	0,31	8,82	8,41	21,95	20,92	
для судов, следующих с/на Сайменский канал	5,47	5,21											
Высоцк	5,52	5,26	1,78	1,70	7,64	7,28	3,26	3,11	8,82	8,41	21,95	20,92	
Де-Кастри			0,63	0,60	10,06	9,59	6,36	6,06					
Ейск	2,24	2,14	0,21	0,20	13,20	12,58	0,00	0,00	12,01	11,45	12,01	11,45	
Кавказ	5,66	5,40	3,04	2,90	7,53	7,18	0,43	0,41					
для судов, проходящих по Таманскому судоходному пути	3,06	2,92											
Калининград	19,25	18,35	2,05	1,95	9,11	8,68	4,56	4,35					
Махачкала	2,72	2,59	2,57	2,45	6,48	6,18	1,09	1,04					
Мурманск			1,58	1,51	8,92	8,50	1,22	1,16					
Находка			1,22	1,16	13,04	12,43	3,37	3,21					
Новороссийск			2,01	1,92	13,58	12,95	0,85	0,81					
Приморск			0,91	0,87	8,80	8,39	2,44	2,33	8,85	8,44	22,06	21,03	
Ростов-на-Дону	8,58	8,18	1,32	1,26	7,11	6,78					44,10	42,04	
Советская Гавань			0,57	0,54	8,65	8,25							
Таганрог	10,71	10,21	1,38	1,32	5,78	5,51	1,55	1,48			32,42	30,91	
Тамань	8,50	8,10	1,31	1,25	3,45	3,29	2,18	2,08					
Темрюк	7,29	6,95	1,59	1,52	3,60	3,43	0,40	0,38					
Туапсе	0,69	0,66	1,81	1,73	13,95	13,30	2,53	2,41					
Усть-Луга	5,08	4,84	3,71	3,54	5,35	5,10	1,54	1,47	8,85	8,44	22,06	21,03	

* – gross-регистрационная тонна, ** – система управления движением судов

– согласно приказу Федеральной антимонопольной службы от 4 августа 2023 г. № 524/23

ТЕРМИНАЛЫ

Ставки перевалки повсеместно выросли

Почти все морские терминалы России, которые специализируются на перевалке нефтеналивных грузов, с начала года повысили стоимость услуг в связи с ростом различных издержек. Ставки перевалки были проиндексированы в основном на уровень ожидаемой Центральным банком России (ЦБР) инфляции за прошедший год.

В декабре 2023 г. инфляция в России ускорилась на 7,42% к аналогичному периоду прошлого года, по данным Федеральной службы государственной статистики (Росстат). Этот показатель сопоставим с прогнозом ЦБР, согласно которому годовая инфляция в России должна была составить 7,0–7,5%, скорее всего ближе к верхней границе этого диапазона. С учетом проводимой денежно-кредитной политики ЦБР прогнозирует снижение инфляции в 2024 г. до 4,0–4,5% и в дальнейшем ее уровень будет находиться вблизи 4%.

Нефть

Крупный российский стивидорный оператор «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) с января повысил стоимость перевалки нефти на 7,2% относительно ставки, установленной в прошлом году, до 263,26 руб./т (без НДС), согласно прейскуранту компании.

На такой же уровень подорожала перегрузка сырья через порт *Приморска* (Ленинградская обл.), где перевалка объемов осуществляется через *Приморский торговый порт (ПТП)*, который входит в НМТП. С начала года эта услуга обходится в 193,82 руб./т против 180,80 руб./т в 2023 г.

Стоимость перевалки российской нефти через другой балтийский порт *Усть-Луга* (Ленинградская обл.) выросла почти на 7,5%, до 228,51 руб./т, по данным участников рынка.

Нефтепродукты

Ставки перегрузки нефтепродуктов в дальневосточных портах преимущественно повысились. Не изменились тарифы в *Ванино* (Хабаровский край), где стоимость услуг осталась прежней и в целом превышает тарифы в других портах, по информации отраслевых источников. Не претерпел изменений и диапазон стоимости перевалки темных нефтепродуктов во *Владивостоке* (Приморский край), а для светлых – сузился (см. табл.).

Тариф на перегрузку светлых нефтепродуктов через порт *Находки* (Приморский край) с января увеличился на 7,25%, до 615,60 руб./т. На столько же выросли ставки перевалки темных нефтепродуктов: до 782,90–822,60 руб./т с 730–767 руб./т. Верхняя граница диапазона стоимости перегрузки светлых нефтепродуктов в порту *Восточный* (Приморский край) повысилась на 100 руб./т, до 1 200 руб./т, тогда как нижняя граница сохранилась на уровне 800 руб./т.

Ставки перевалки нефтепродуктов через северо-западные порты России также в основном выросли. Стоимость перегрузки дизтоплива через *Приморск* повысилась до 534,48 руб./т относительно 498,60 руб./т – в 2023 г. Продукт поступает в порт по трубопроводной системе «Транснефти», а суммарный тариф складывается из двух частей: ставки перевалки из системы магистральных трубопроводов, которую взимает «Транснефть», и причальной составляющей ПТП. Оба компонента выросли на 7,2%, до 189,93 руб./т и 344,55 руб./т соответственно.

ТЕРМИНАЛЫ

Изменились с начала года и ставки перевалки светлых и темных нефтепродуктов в **Большом порту Санкт-Петербурга** и **Усть-Луге** (см. табл.). В то же время тарифы на перегрузку наливных грузов в **Высоцке** (Ленинградская обл.) через терминал «РПК-Высоцк „Лукойл-II“» сохранились на уровне прошлого года: 500–600 руб./т – для светлых и 570–650 руб./т – для темных нефтепродуктов.

В южных портах России перевалка наливных грузов с января также подорожала. Наиболее заметный рост произошел в порту **Кавказ** (Краснодарский край), где цена на перегрузку светлых и темных нефтепродуктов увеличилась до \$20–22/т и \$22–23/т с \$13–22/т и \$16–18/т соответственно.

По информации участников рынка, на экспорт из порта Кавказ отгружаются партии мазута объемом около 7 тыс. т, дизтоплива – 6,5 тыс. т, а бензина и нефти – 5,5–5,7 тыс. т. Осуществляется также перевалка метанола: с начала года эта услуга обойдется в \$25–27/т по сравнению с \$22–25/т – в прошлом году.

Ставки перевалки нефтепродуктов					
Порт/терминал	Единица измерения	2 янв. 24		3 июля 23	
		светлые	темные	светлые	темные
Находка	руб./т	615,60	782,90–822,60	574,00	730,00–767,00
Ванино	руб./т	1000,00–1250,00	1450,00–1650,00	1000,00–1250,00	1450,00–1650,00
Восточный	руб./т	800,00–1200,00	–	800,00–1100,00	–
Владивосток	руб./т	792,00–1000,00	1000,00–1200,00	660,00–1200,00	1000,00–1200,00
Мурманск	руб./т, \$/т	532,00*	–	10,00–12,00	–
Архангельск	руб./т	954,60	–	890,10	–
Санкт-Петербург	руб./т	750,00–850,00	970,00–1050,00	700,00–790,00	900,00–980,00
Приморск (ПТП)	руб./т	534,48**	–	498,60^	–
Высоцк	руб./т	500,00–600,00	570,00–650,00	500,00–600,00	570,00–650,00
Усть-Луга	руб./т	1220,40***–1614,39***	1620,00–1778,41	1200,00^^–1767,69^^	1500,00–1646,68
Азов	руб./т, \$/т	896,88***–1076,26***	14,00–15,00	883,84^^–1060,61^^	14,00–15,00
Таганрог	руб./т, \$/т	1400,00–1500,00	1700,00–1800,00	12,00–14,00	15,00–17,00
Новороссийск (по ж. д.)	руб./т	1296,19–1500,00	1296,19–1500,00	1278,00	1278,00
Новороссийск (по трубопроводу)	руб./т	270,79	–	252,60	–
Туапсе****	руб./т	498,90–789,40	739,10–1029,60	625,00	849,00
Кавказ	\$/т	20,00–22,00	22,00–23,00	13,00–22,00	16,00–18,00
Тамань	\$/т	22,00–27,00	26,00–35,00	20,00–30,00	25,00–33,00

* – с учетом слива из цистерн и погрузки на причалах и без учета других расходов

** – тариф состоит из двух частей: «Транснефти» – 189,93 руб./т и Приморского торгового порта – 344,55 руб./т

*** – с учетом ставок в валюте по курсу ЦБ РФ на 9 января

**** – с учетом стоимости перевалки через причалы «Туапсинского морского торгового порта»

^ – тариф состоит из двух частей: «Транснефти» – 177,19 руб./т и Приморского торгового порта – 321,41 руб./т

^^ – с учетом ставок в валюте по курсу ЦБ РФ на 3 июля 2023 г.

Ставки перевалки сжиженного нефтяного газа	\$/т	
Порт	2 янв. 24	3 июля 23
Темрюк	55,00–60,00	55,00–60,00

Ставки перевалки нефти	руб./т	
Порт	2 янв. 24	3 июля 23
Новороссийск	263,26	245,58
Усть-Луга	228,51	212,61
Приморск	193,82	180,80

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Совокупность факторов поддерживает спрос на цистерны и стоимость их аренды на высоком уровне

Зима способствует удорожанию аренды

Стоимость аренды нефтебензиновых цистерн в России на срок не менее года в январе повысилась до 2 090–2 310 руб./сут. без НДС с 2 000–2 210 руб./сут. без НДС – в декабре. Годом ранее ставки аренды были существенно ниже – 1 520–1 690 руб./сут. без НДС. Рост стоимости аренды, наблюдавшийся в течение прошедшего года, усилился в зимний период.

«К росту ставок привели замедленное железнодорожное движение, в том числе из-за погодных условий, нехватка локомотивов и локомотивных бригад, затраты на обслуживание парка, рост ключевой процентной ставки Центрального банка России, сказавшийся на увеличении стоимости ежемесячных лизинговых платежей», – перечислил факторы повышения ставок аренды представитель транспортной компании.

Участники рынка отмечают, что свободный парк на рынке почти отсутствует, а сделки в конце года касались перезаключения ранее заключенных договоров аренды.

Небольшая транспортная компания повысила на этот год для прежних контрагентов стоимость аренды малокубовых цистерн (внутренний диаметр котла – 3 м) на 100 руб./сут. по сравнению с ценой, действовавшей ранее, до 2 000 руб./сут. Для большекубового парка (3,2 м) ставка выросла на 250 руб./сут., до 2 150 руб./сут.

Источники на рынке сообщили, что небольшие лоты цистерн в конце прошлого года предлагались по 2 500–3 000 руб./сут. Но такие сделки не состоялись.

В то же время продолжают поставки нефтеналивных грузов в рамках долгосрочных контрактов «Роснефти» по ценам существенно ниже текущей стоимости аренды. «По таким ставкам на рынке уже невозможно найти вагоны», – утверждает один из собеседников. Доля отгрузок объемов «Роснефти» составляет около 30–40% общего объема железнодорожных перевозок в России.

Границы диапазона стоимости предоставления нефтебензиновых цистерн в январе повысились до 2 860–3 120 руб./сут. по сравнению с 2 640–2 980 руб./сут. – в декабре.

Объем погрузки нефти и нефтепродуктов за 2023 г. снизился на 2,7% относительно уровня годом ранее, до 210,1 млн т, по данным РЖД. В декабре этот показатель составил 18,5 млн т, а в ноябре – 17,7 млн т. Железнодорожная погрузка различных грузов в годовом эквиваленте сократилась на 0,2%, до 1,23 млрд т.

Важным событием для рынка в конце 2023 г. стала смена собственников железнодорожной компании «Нефтетранссервис» (НТС). Структура парка вагонов НТС в ближайшее время претерпит изменения. Все полувагоны в размере около 30 тыс. проданы Национальной транспортной компании (НТК), аффилированной с Сибирской угольной энергетической компанией (СУЭК). Полувагоны будут переданы НТК в течение этого года. Нефтебензиновые цистерны, насчитывающие 37,5 тыс., в сделку по полувагонам не вошли. НТС пока продолжает осуществлять вывоз нефтеналивной продукции с различных площадок.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Нехватка газовых цистерн сохраняется

Нижняя граница диапазона стоимости аренды газовых цистерн в России в январе повысилась на 90 руб./сут., а верхняя – на 40 руб./сут. относительно предыдущего месяца, до 2 910–3 090 руб./сут. Собственники и операторы этого подвижного состава предпосылок к снижению ставок не видят, на рынке сохраняется острый дефицит свободных цистерн.

Евросоюз (ЕС) во второй половине декабря принял 12-ый пакет санкций в отношении России, куда был включен запрет на закупки российского сжиженного углеводородного газа (СУГ) с 19 декабря. Поставки в рамках ранее заключенных контрактов возможны вплоть до 20 декабря 2024 г.

Запрет коснулся российского пропана различной чистоты (код ТН ВЭД – 271112), смеси бутанов (271113), этилена, пропилена, бутилена, бутадиена, пропан-пропиленовой фракции, бутан-бутиленовой фракции (271114) и прочих газов (271119). Нормальный бутан высокой чистоты и изобутан, которые относятся к 29-ой группе кодов ТН ВЭД, не запрещены к ввозу в страны ЕС, но поставки этих грузов из России незначительны.

Участники рынка полагают, что большинство торговых компаний продолжат поставки в рамках действующих долгосрочных контрактов, в том числе в Польшу, но в течение года будут вынуждены переориентировать объемы на новые рынки сбыта.

Железнодорожная транспортировка СУГ в декабре без учета изопентановой и пентановой фракций на рынок России и за рубеж составила почти 1,24 млн т по сравнению с 1,22 млн т – месяцем ранее. По итогам 2023 г. внутрисоссийские и экспортные поставки СУГ суммарно также почти не изменились, составив 13,88 млн т относительно 13,81 млн т – в 2022 г., согласно данным экспедиторов.

В Казахстане спрос на цистерны по-прежнему высок

Спрос на нефтебензиновые цистерны в Казахстане в конце года оставался повышенным. Ухудшение погоды в Черном море в конце октября – ноябре привело к снижению темпов отгрузки, увеличению времени оборачиваемости парка и, как следствие, к необходимости привлекать дополнительно цистерны для обеспечения бесперебойной отгрузки продукции с НПЗ Казахстана. Но это в целом не отразилось на стоимости аренды нефтебензиновых цистерн в национальной валюте, тогда как в долларах США ставки из-за курсовых колебаний изменились, составив в январе \$30,60–41,50/сут. без НДС по сравнению с \$30,40–41,10/сут. без НДС – в декабре.

Стоимость аренды в рамках спотовых контрактов может достигать до \$35–45/сут. без НДС, сообщили участники рынка.

«Зимой всегда требуется больше цистерн при отгрузке на экспорт в направлении портов из-за медленного слива объемов, а также ограничений, обусловленных непогодой, поэтому спрос на вагоны повышается», – сообщил один из участников рынка.

Крупнейший арендатор цистерн для отгрузок нефти в Казахстане компания «Тенгизшевройл» (ТШО) в конце декабря продолжала искать цистерны в аренду, сообщили источники.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Стоимость аренды цистерн в 2024 г. может вырасти в рамках долгосрочных контрактов вследствие удорожания запчастей и, как следствие, ремонта вагонов, полагают участники рынка. «Процесс корректировки ставок аренды относительно удорожания ремонта вагонов происходит не одновременно, поэтому ставки будут расти постепенно», — полагает представитель транспортной компании.

Достаточному количеству цистерн для транспортировки нефтепродуктов в Казахстане в декабре способствовало улучшение железнодорожного движения в стране. Ранее участники рынка сообщали о замедлении движения грузовых поездов в Казахстане из-за дефицита локомотивной тяги и скопления вагонов на различных станциях.

Улучшению движения поездов способствовали ограничения на въезд порожних иностранных вагонов. Госкомпания «Казахстан темир жолы» (КТЖ) продлила запрет с 1 января по 29 февраля на прием к перевозке всех иностранных порожних собственных и арендованных вагонов со всех станций всех железнодорожных администраций назначением на все станции Казахстана.

Цистерн для транспортировки нефтепродуктов в стране достаточно, отметили участники рынка. «Отгрузки идут стабильно, проблем с парком нет», — заверил один из собеседников.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Базовые ж.-д. тарифы для перевозки нефтепродуктов из Казахстана в январе 2024 г.							\$/m
НПЗ	Станция назначения/порт	Казахстан*	Россия**	Азербайджан***	Грузия****	Всего	
Бензин							
Атырауский	Вентспилс (эксп.)	9,84	95,14	–	–	104,98	
ВГО							
Атырауский	Вышестеблиевская (Тамань)	9,84	37,36	–	–	47,20	
Атырауский	Новороссийск	9,84	36,46	–	–	46,30	
Атырауский	Силлямяэ	9,84	104,13	–	–	113,97	
Топочный мазут							
Чимкентский	Батуми (эксп.)	48,31	35,53	30,11	14,20	128,15	
Чимкентский	Вышестеблиевская (Тамань)	48,31	39,38	–	–	87,69	
Чимкентский	Азов	48,31	32,55	–	–	80,86	
Чимкентский	Парто Цкали (Кулеви)	48,31	35,53	30,11	13,05	127,00	
Чимкентский	Силлямяэ	38,49	104,29	–	–	142,78	
Атырауский	Батуми (эксп.)	9,84	35,53	30,11	14,20	89,68	
Атырауский	Вышестеблиевская (Тамань)	9,84	39,38	–	–	49,22	
Атырауский	Новороссийск	9,84	38,43	–	–	48,27	
Атырауский	Парто Цкали (Кулеви)	9,84	35,53	30,11	13,05	88,53	
Атырауский	Азов	9,84	32,55	–	–	42,39	
Павлодарский	Вышестеблиевская (Тамань)	54,50	39,38	–	–	93,88	

* – по курсу тенге к доллару Национального банка Казахстана (на 1 января – KZT454,56/USD)

** – по курсу рубля к доллару Центрального банка России (руб. 89,6883/USD), без учета охраны, со ставкой НДС 0%

*** – коэффициент пересчета Тарифной политики СНГ (CHF0,90/USD)

**** – с учетом сборов ГЖД на станции назначения и станции отправления (\$105/вагон и \$24/вагон соответственно)

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

НТС сменил владельцев

Группа компаний «Нефтетранссервис» (НТС), крупный собственник различных вагонов, в декабре сменила владельцев. Полувагоны этого оператора проданы Национальной транспортной компании (НТК), которая принадлежит Сибирской угольной энергетической компании (СУЭК), тогда как будущее парка нефтебензиновых цистерн пока неясно. Крупнейшим клиентом НТС по перевозке нефтеналивных грузов является «Роснефть», по информации участников рынка.

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) сообщила о предоставлении согласия на сделку НТС в декабре. Стоимость актива и новые собственники не раскрываются. По информации участников рынка, НТС передан в управление паевому инвестиционному фонду «Кинетик Капитал», который, согласно Единому государственному реестру юридических лиц (ЕГРЮЛ), существует с ноября 2022 г.

Новым генеральным директором НТС назначен Андрей Черников, который до 2021 г. был заместителем генерального директора – директором по производственной деятельности НТС, согласно сообщению компании.

Ожидается, что полувагоны будут переданы НТК в течение 2024 г. По информации участников рынка, речь идет примерно о 30 тыс. единиц. В НТК отметили, что сделка объясняется стремлением компании укрепить позиции на рынке транспортных услуг и расширить возможности для работы с новыми клиентами.

Обязательства НТС перед всеми клиентами в течение этого времени будут выполняться в полном объеме и в соответствии с действующими договорами компании, отметила компания. Нефтебензиновые цистерны, насчитывающие 37,5 тыс., в сделку с НТК не вошли. «Решение о развитии нефтеналивного сегмента будет принято позже, после более детального знакомства с состоянием бизнеса и оценкой рыночной конъюнктуры», говорится в сообщении НТС.

Несколько участников рынка сообщили, что ни НТК, ни СУЭК этот парк не нужен. Сделку с покупкой парка цистерн НТС могут отягощать обязательства компании по контракту с «РН-Транс», транспортным подразделением «Роснефти», закрепленные по итогам тендера, состоявшегося в 2021 г. НТС должен в течение пяти лет обеспечить транспортировку около 27,84 млн т/год продукции «Роснефти» (см. «Argus Нефтетранспорт», 14 мая 2021 г., стр. 22–24).

«Компанию продали, а не вагоны. В перевозках продукции „Роснефти“ задействовано 70% общего количества цистерн НТС. Скорее всего, НТС обязан тендерный договор до конца отработать», – считает представитель компании-оператора. Он полагает, что до завершения сроков действия контракта какие-либо сделки с нефтебензиновым парком НТС ожидать не стоит.

Участники рынка отмечают, что парк НТС стареющий – средний возраст цистерн составляет около 19 лет. Так, в 2024–2025 гг. будут списаны около 2,5 тыс. цистерн, а для удержания доли рынка НТС нужны значительные инвестиции, сообщил один из собеседников.

Впрочем, если новые собственники НТС примут решение о продаже нефтебензиновых цистерн, то количество заинтересованных лиц будет большим, а покупателем может стать как одна, так и несколько компаний, полагают участники рынка. Среди покупателей, которым был бы интересен данный парк, собеседники называют железнодорожные компании «Реилго», «Трансойл», «Транспортные Технологии», «СГ-транс», «Урал Логистика», транспортные компании, связанные с «Лукойлом», а также «РН-Транс».

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

НТС был образован в 2006 г. Совладельцами компании до продажи участники рынка считали братьев Вячеслава и Вадима Аминовых и Алексея Лихтенфельда, но размер их долей в капитале НТС был не известен. В холдинг НТС также входят промывочно-пропарочная станция (ППС) Нефтяная (Саратов) и промывочно-пропарочный комплекс (ППК) Дземги (Комсомольск-на-Амуре), вагоноремонтное предприятие «Техкомплекс» (Самарская обл.) и другие активы. По информации участников рынка, все эти объекты были проданы вместе с операторским бизнесом.

По данным системы «Контур.Фокус», в 2022 г. чистая прибыль НТС составила 14,9 млрд руб. против 2,77 млрд руб. и 5,4 млрд руб. – в 2021 г. и 2020 г. соответственно.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

РЖД сохранила скидки на экспорт нефти из России в Белоруссию еще на год

РЖД продлила скидки для экспорта нефти

РЖД во второй декаде декабря пролонгировала действие тарифных преференций на 2024 г. для экспортных перевозок нефти с ряда станций Южно-Уральской железной дороги в Белоруссию. Железнодорожная компания за счет дисконтной программы стремится привлечь дополнительные объемы сырья на железную дорогу в условиях пониженного уровня таких поставок в последние два года.

Суммарный железнодорожный экспорт российского сырья по итогам 2023 г. составил 1,94 млн т, а в 2022 г. – 1,91 млн т, по данным экспедиторов. В предыдущие несколько лет показатель поставок был заметно выше: в 2021 г. – 2,69 млн т, а в 2020 г. – 2,75 млн т.

Согласно выписке из протокола заседания правления РЖД, опубликованного на сайте компании 19 декабря, в этом году продолжают действовать скидки в размере 33,5% (понижающий коэффициент – 0,665) – со станций Бузулук, Каргала, Оренбург, Красногвардеец, Красногвардеец II и 26,3% (0,737) – со станции Сорочинской (все – в Оренбургской обл.) на отгрузки нефти через станции Злынка (эксп.) (Брянская обл.), Рудня (эксп.) (Смоленская обл.) Московской железной дороги назначением на станции Барбаров и Новополоцк (Белоруссия), которые обслуживают Мозырский и Новополоцкий НПЗ. С этих станций в Белоруссию в основном поставляется сырье компаний, ранее входивших в группу «Сафмар».

Тарифные преференции действуют при условии выполнения в течение 2024 г. гарантированного экспорта нефти с этих шести станций Южно-Уральской железной дороги на станции Барбаров и Новополоцк в объеме не менее 800 тыс. т.

Железнодорожная транспортировка сырья со станций Бузулук, Каргала, Оренбург, Красногвардеец, Красногвардеец II и Сорочинская в Белоруссию в 2023 г. снизилась до 922,4 тыс. т по сравнению с 953,7 тыс. т – в 2022 г., по данным экспедиторов. Поставки на Мозырский НПЗ выросли на 137,7 тыс. т, до 856,7 тыс. т, а на Новополоцкий завод, наоборот, снизились на 168,9 тыс. т, до 65,7 тыс. т. При сохранении в 2024 г. нынешнего уровня отгрузок условия для получения скидок будут выполнены.

В прошедшем году для получения этих же дисконтов требовалось перевезти суммарно в 2022–2023 гг. не менее 1,85 млн т (см. «Argus Нефтетранспорт», 17 янв. 2023 г., стр. 8–16). По данным железнодорожных экспедиторов, за 24 месяца этот показатель составил почти 1,88 млн т, что позволило получить тарифную преференцию.

Помимо поставок в Белоруссию, существенные объемы сырья экспортируются через инфраструктуру Каспийского трубопроводного консорциума (КТК). Нефть различных компаний перевозится на станцию Гетмановскую (Краснодарский край) и далее поступает в КТК через нефтеперекачивающую станцию (НПС) в Кропоткине (Краснодарский край). Отгрузки российского сырья для КТК в 2023 г. выросли на 247,2 тыс. т относительно уровня годом ранее, до 1,01 млн т, по данным железнодорожных экспедиторов. Основной объем поступил из ресурсов добывающих подразделений «Центргеко холдинга».

Нефть из России по железной дороге в небольших объемах поставлялась, как и в 2022 г., в Узбекистан. По итогам 2023 г. такие отгрузки составили 9,1 тыс. т, тогда как годом ранее – 7 тыс. т.

Наиболее продолжительные скидки РЖД действуют на отгрузки нефтяных грузов на внутренний рынок и экспорт со станций, обслуживающих самарскую группу НПЗ и Саратовский завод «Роснефти», – до конца 2030 г., а также для уфимских предприятий «Башнефти», подконтрольной «Роснефти», – до 30 июня 2029 г. (см. «Argus Нефтетранспорт», 18 янв. 2022 г., стр. 20–23).

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Новый маршрут для ДТ через Никольское

Первые партии дизтоплива были отгружены в конце 2023 г. по железной дороге с линейной производственно-диспетчерской станции (ЛПДС) Никольское (Тамбовская обл.) на Петербургский нефтяной терминал (ПНТ), хотя ранее отгрузки с ЛПДС направлялись преимущественно в черноморские порты. По информации участников рынка, часть объемов была перенаправлена с юга на Балтику из-за штормовой погоды на Черном море. Пока неясно, будут ли продолжены такие поставки.

В последних числах ноября с ЛПДС Никольское на станцию Автово в адрес ПНТ для дальнейшего экспорта поступило 18,6 тыс. т дизтоплива, согласно данным железнодорожных экспедиторов. В декабре такие перевозки продолжились, составив 37,7 тыс. т.

В ПНТ подтвердили, что на перевалочный комплекс в IV квартале отгружались железнодорожные партии продукта с ЛПДС Никольское. В компании не называют грузоотправителя и направления морских поставок.

По данным нескольких участников рынка, дизтопливо поступило на терминал из ресурсов «Роснефти». Далее объемы могли быть отгружены в направлении Турции.

Эта страна в прошедшем году являлась крупнейшим импортером российского дизтоплива и газойля, по данным аналитической компании Vortexa. Существенные объемы поставлялись также в Бразилию и страны Африки.

Экспорт дизтоплива и газойля из российских портов в Турцию в декабре составил 1,31 млн т по сравнению с почти 950 тыс. т – месяцем ранее, по данным Vortexa. Отгрузки из портов Черного моря в эту страну увеличились до 912 тыс. т с 316 тыс. т – в ноябре. Транспортировка из северо-западных портов в Турцию, напротив, за этот период снизилась до 395 тыс. т с 632 тыс. т.

ЛПДС Никольское входит в состав «Транснефть – Дружба», дочерней структуры «Транснефти». Это подразделение трубопроводного оператора включает в себя резервуарный парк объемом 3,1 млн м³, 3,5 тыс. км нефтепроводов и 3,9 тыс. км нефтепродуктопроводов.

Дизтопливо с различных НПЗ прокачивается по магистральным трубопроводам на ЛПДС для дальнейшего налива в цистерны и отгрузки по железной дороге. В июне 2023 г. на ЛПДС Никольское был завершен капитальный ремонт наливной железнодорожной эстакады, начатый в апреле 2022 г. Была произведена замена технологических трубопроводов протяженностью около 1 км, установлено 60 новых современных задвижек с увеличенным сроком службы и смонтировано столько же стояков. А в декабре на этой ЛПДС и других в Пензенской и Самарской областях было завершено техническое перевооружение систем измерения количества и показателей качества нефтепродуктов.

Стоимость прокачки дизтоплива для «Танеко», «Таифа», «Лукойла», «Роснефти» и подконтрольной ей «Башнефти», «Газпром нефти», «Газпром нефтехим Салавата» и «Русинвеста» до ЛПДС Никольское с декабря выросла на 10% относительно тарифов, действовавших с начала 2023 г., по данным участников рынка (см. «Argus Нефтетранспорт», 14 дек. 2023 г., стр. 7–8). «Транснефть» официально не раскрывает размер индексации тарифов на трубопроводную транспортировку.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Объем прокачки дизтоплива в направлении ЛПДС Никольское для дальнейшего железнодорожного экспорта по итогам 11 месяцев повысился на 612,5 тыс. т к уровню аналогичного периода прошлого года, почти до 1,66 млн т, в основном благодаря росту поставок объемов «Газпром нефти» и «Газпром нефтехим Салавата», по информации участников рынка.

Экспорт дизтоплива с ЛПДС Никольское по железной дороге по итогам 2023 г. достиг 1,28 млн т, что на 324 тыс. т больше, чем годом ранее, по данным экспедиторов. Наиболее крупные объемы, как и в 2022 г., поставлялись в черноморский порт Туапсе (Краснодарский край). Помимо Санкт-Петербурга, топливо перевозилось также в Новороссийск (Краснодарский край) и в Грузию.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Ставки фрахта танкеров для вывоза светлых нефтепродуктов из российских портов Балтийского и Черного морей резко выросли

Увеличение экспорта топлива подогрело фрахт

Ставки фрахта для перевозок светлых нефтепродуктов из российских портов Черного и Балтийского морей среднетоннажным флотом в декабре заметно выросли. Этому способствовал ряд факторов, в том числе увеличение объемов экспорта после частичной отмены правительством запрета на вывоз моторного топлива и штормовая погода в южных портах, которая привела к переносу экспорта части грузов.

Стоимость аренды танкеров класса **MR** (дедвейт – 25–45 тыс. т) для вывоза светлых продуктов из **Черного моря в порты стран Западной Африки** в среднем повысилась до \$86,73/т с \$64,85/т в ноябре, а в **Персидский залив** – до \$100,81/т с \$75,34/т, по данным *Argus*.

Ставка фрахта судов класса **Handysize** (15–35 тыс. т) для вывоза российских светлых продуктов партиями по 33 тыс. т из **черноморских портов в восточное Средиземноморье** в декабре выросла в среднем на \$7,58/т по сравнению с ноябрем, до \$39,59/т (см. табл.).

Экспорт российских светлых нефтепродуктов из черноморских портов в декабре существенно увеличился: до 2,33 млн т с 1,39 млн т в ноябре, по данным аналитической компании *Vortexa*.

В середине ноября йеменские хуситы начали атаки в Баб-эль-Мандебском проливе на суда, которые они связывали с Израилем в ответ на события в секторе Газа. Ряд крупных нефтяных и судоходных компаний, в том числе BP, Maersk, Equinor, Evergreen, заявили, что будут использовать обходной маршрут вокруг Южной Африки.

Несмотря на существующие риски, поставщики нефтепродуктов из портов России в декабре и начале января не отмечали, что атаки хуситов оказали существенное влияние на поставки по маршруту в страны Азии. Необходимости перенаправлять объемы, которые идут через Суэцкий канал, на альтернативные маршруты пока не было.

«Время в пути среднетоннажного танкера, к примеру, из Новороссийска в индийский порт Мумбаи через Суэцкий канал составляет около 23–25 дней, а если это же судно пойдет вокруг Африки через мыс Доброй Надежды, то время рейса увеличится примерно еще на 25–26 дней», – сообщил один брокер в начале января.

Среднемесячные ставки фрахта танкеров для перевозок российских светлых нефтепродуктов в декабре

Маршрут	Объем партии, тыс. т	Нижняя граница	Верхняя граница	Среднее значение	±	\$/т
Российские порты Черного моря						
Порты стран Средиземноморья*	33	364	420	392	75	39,59
Западное побережье Африки*	37	353	396	375	95	86,73
Порты стран Персидского залива**	37	3 160 000	4 300 000	3 730 000	942 500	100,81
Российские порты Балтийского моря						
Порты стран Средиземноморья*	37	358	407	383	115	73,33
Западное побережье Африки*	37	368	412	390	121	102,10
Бразилия*	37	370	416	393	127	115,78
Порты стран Персидского залива**	37	3 950 000	4 900 000	4 425 000	1 200 000	119,59
Сингапур**	37	4 720 000	5 700 000	5 210 000	1 228 750	140,81
Западное побережье Индии**	37	4 000 000	5 140 000	4 570 000	1 270 000	123,51

* – пункты по шкале *Worldscale*; ** – *lumpsum* в \$/пейс

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Тем не менее опасность для мореплавания со стороны хуситов, наряду с возросшей торговой активностью после снятия основных ограничений на экспорт моторного топлива из России, плохой погодой и нехваткой танкеров, стала дополнительным фактором, повлиявшим на увеличение стоимости фрахта судов на маршрутах из российских портов Балтийского и Черного морей через Суэцкий канал.

Нехватка танкеров на Балтике

Многие судовладельцы перенаправили в конце ноября – начале декабря среднетоннажный флот в регион Атлантики, где существенно выросли ставки фрахта из-за перебоев в транзите через Панамский канал. Возникшая нехватка судов стала еще одной причиной заметного удорожания аренды танкеров в Балтийском регионе.

Экспорт российских светлых нефтепродуктов из балтийских портов в декабре составил 4,03 млн т по сравнению с 3,42 млн т в ноябре, по данным Vortexa.

Страховые премии за военные риски, рассчитанные для перевозок нефтепродуктов из российских портов					
Регион	Величина премии, \$/танкер		% от стоимости танкера		Средняя стоимость MR на вторичном рынке, \$/танкер
	мин.	макс.	мин.	макс.	
15 января					
Черное море	385 000	577 500	1,00	1,50	38 500 000
Балтийское море	38 500	96 250	0,10	0,25	38 500 000
10 января					
Черное море	385 000	577 500	1,00	1,50	38 500 000
Балтийское море	38 500	96 250	0,10	0,25	38 500 000
25 декабря					
Черное море	375 000	562 500	1,00	1,50	37 500 000
Балтийское море	37 500	93 750	0,10	0,25	37 500 000
18 декабря					
Черное море	375 000	562 500	1,00	1,50	37 500 000
Балтийское море	37 500	93 750	0,10	0,25	37 500 000

Страховые премии за военные риски, рассчитанные для перевозок нефтепродуктов из российских портов					
Регион	Величина премии, \$/танкер		% от стоимости танкера		Средняя стоимость Handysize на вторичном рынке, \$/танкер
	мин.	макс.	мин.	макс.	
15 января					
Черное море	337 500	506 250	1,00	1,50	33 750 000
Балтийское море	33 750	84 375	0,10	0,25	33 750 000
10 января					
Черное море	337 500	506 250	1,00	1,50	33 750 000
Балтийское море	33 750	84 375	0,10	0,25	33 750 000
25 декабря					
Черное море	340 000	510 000	1,00	1,50	34 000 000
Балтийское море	34 000	85 000	0,10	0,25	34 000 000
18 декабря					
Черное море	340 000	510 000	1,00	1,50	34 000 000
Балтийское море	34 000	85 000	0,10	0,25	34 000 000

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

«Торговые компании пытались вывезти объемы за рубеж до рождественских и новогодних праздников. Поэтому рост экспорта, а также дефицит флота в первые две декады декабря сильно подогрели стоимость перевозки», — сообщил один брокер.

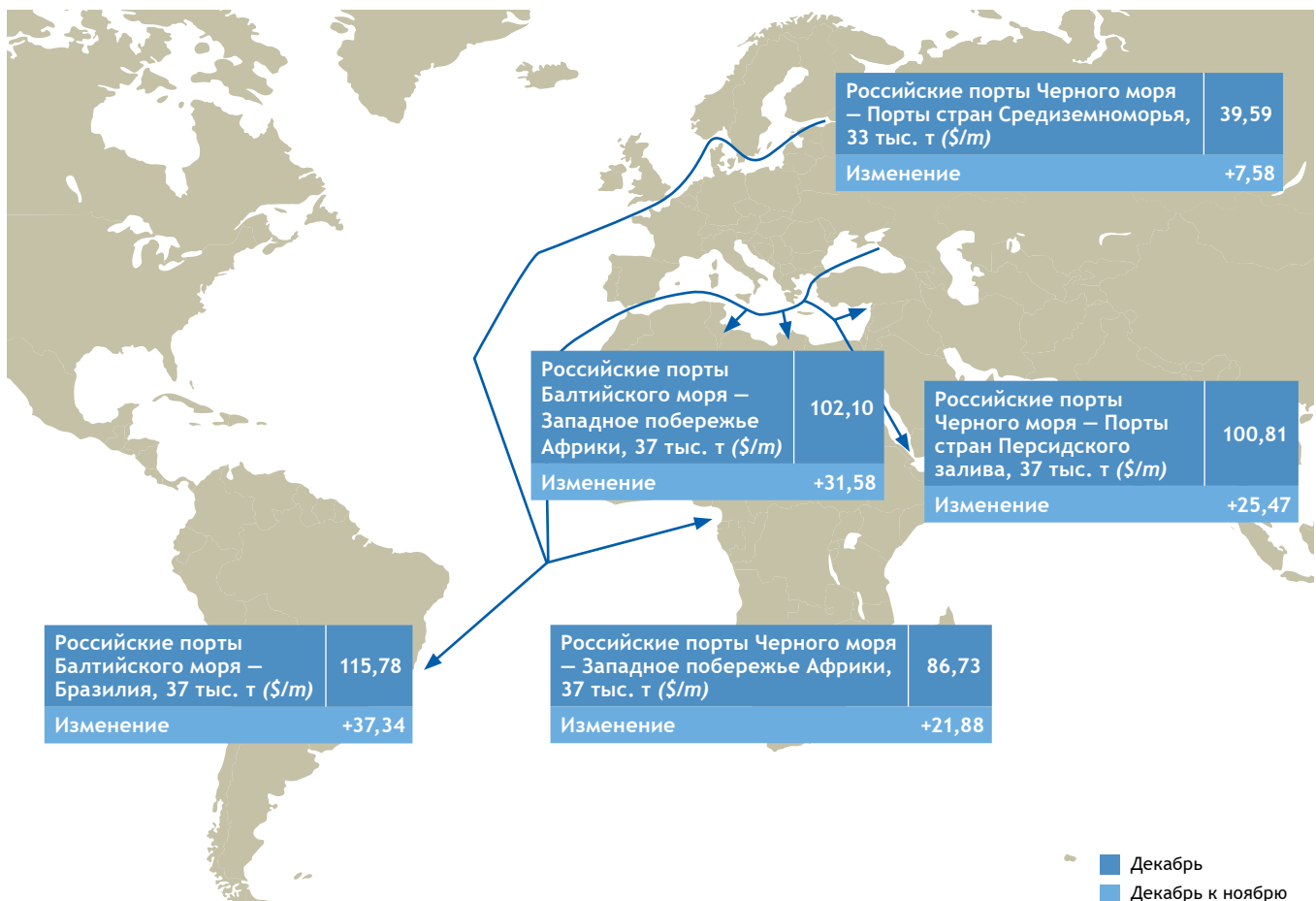
Транспортировка продуктов судами класса *MR* из **портов Балтики** в **страны Западной Африки** и **Персидского залива** в среднем за месяц подорожала до \$102,10/т и \$119,59/т относительно \$70,52/т и \$87,16/т в ноябре, по данным *Argus*.

Стоимость вывоза партий светлых продуктов по 37 тыс. т из **российских портов Балтики в Бразилию** за месяц увеличилась на \$37,34/т, до \$115,78/т, а в **порты Восточного Средиземноморья** — на \$22,05/т, до \$73,33/т.

Перевозка партий светлых продуктов по 37 тыс. т из российских **портов Балтики в порты западного побережья Индии** в декабре обходилась фрахтователям в среднем в \$123,51/т, что на \$34,32/т выше уровня ноября.

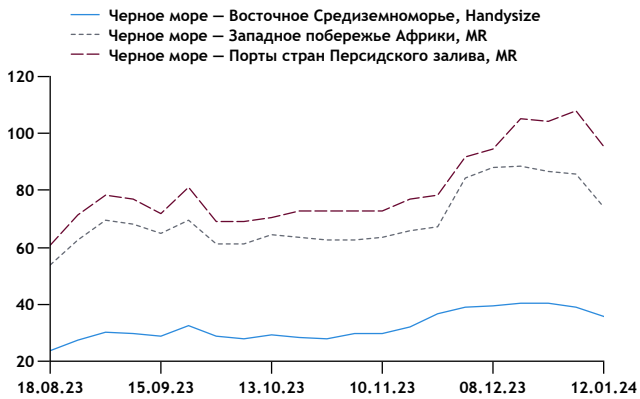
Участники рынка прогнозируют дальнейший рост стоимости перевозок светлых продуктов из российских портов, особенно на Балтике, из-за неблагоприятной погоды и ледовой обстановки, которые приведут к увеличению длительности рейсов и задержкам судов в портах.

Среднемесячные ставки фрахта танкеров для перевозки российских светлых нефтепродуктов

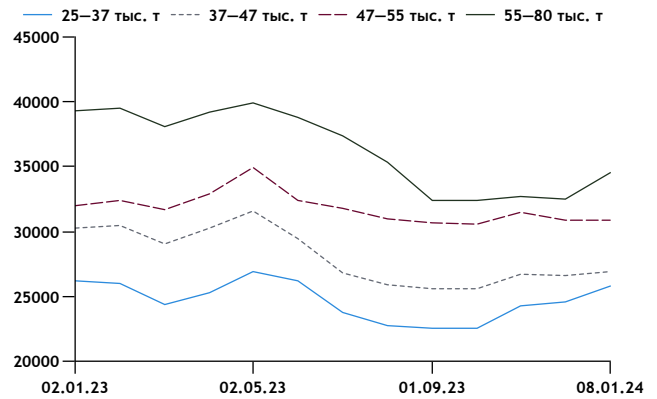


МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

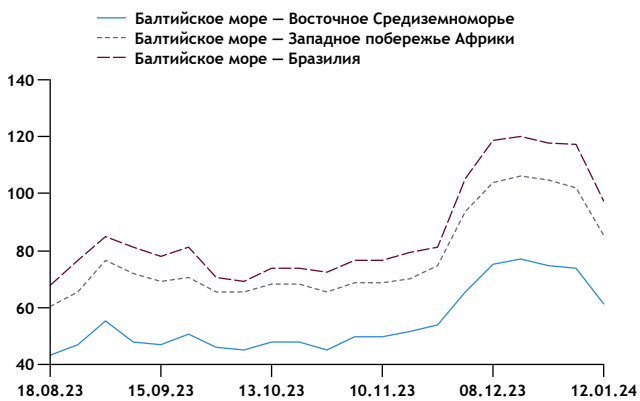
Стоимость перевозки российских светлых нефтепродуктов из Черного моря \$/m



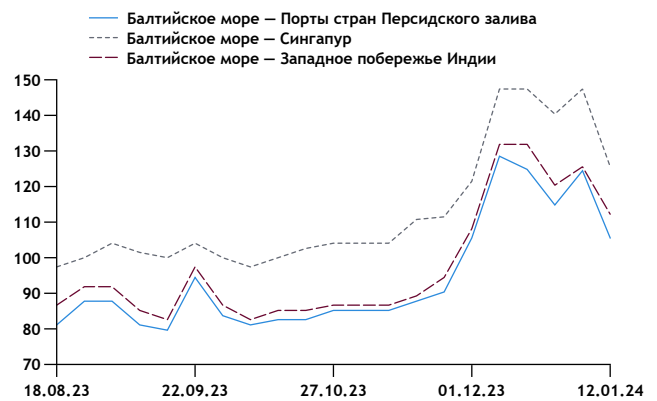
Ставки аренды танкеров на условиях годового тайм-чартера \$/сут.



Стоимость перевозки российских светлых нефтепродуктов из Балтики, MR \$/m



Стоимость перевозки российских светлых нефтепродуктов из Балтики, MR \$/m



Ставки фрахта танкеров на условиях годового тайм-чартера		\$/сут.
Дедвейт, тыс. т	дек. 23	нояб. 23
15–25	25460	24030
25–37	25750	24560
37–47	26920	26570
47–55	30920	30900
55–80	34540	32500

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Удешевление бункерного топлива сказалось на базовых ставках WS

Worldscale понизила базовые ставки

Международная фрахтовая ассоциация Worldscale (WS) уменьшила базовые ставки фрахта в 2024 г. для судов, перевозящих нефть по основным маршрутам из России (см. табл.). Удешевление фрахта обусловлено снижением цен на бункерное топливо. В предыдущие два года базовые ставки, напротив, росли ввиду удорожания топлива.

Динамика базовых ставок WS может не соответствовать фактическому изменению цен на рынке фрахта, поскольку стоимость транспортировки зависит от рыночной конъюнктуры — баланса спроса и предложения, геополитических и экономических рисков. Рабочие ставки аренды танкеров определяются в пунктах по шкале WS на основе базовых ставок в зависимости от ситуации на фрахтовом рынке.

WS ежегодно формирует базовые ставки фрахта с учетом стоимости аренды судна, цены на бункерное топливо и размера портовых сборов. Ставки рассчитываются с учетом цен на малосернистый мазут (VLSFO, содержание серы — до 0,5%) и малосернистое судовое маловязкое топливо (MGO), по данным ClearLynx — электронной платформы для торговли бункерным топливом. Значения основаны на средней стоимости продуктов в период с 1 октября 2022 г. по 30 сентября 2023 г.

Котировки малосернистого мазута снизились в течение периода до \$641,40/т по сравнению с \$790,34/т — годом ранее, по данным ассоциации. MGO с содержанием серы до 0,1%, которое используется внутри зоны особого контроля за выбросами серы (SECA) в странах Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), подешевело на 10,9%, до \$896,46/т.

Стоимость малосернистого MGO в Балтийском и Северном морях снизилась на 12,2%, до \$901,97/т, а для рейсов в зоне SECA в Северной Америке и Карибском бассейне — на 11,8%, до \$957,70/т.

Снижение стоимости бункерного топлива в этот период отмечалось после значительных скачков цен годом ранее, в период с октября 2021 г. по сентябрь 2022 г., из-за геополитической напряженности, введения антиросийских санкций.

Перенаправление значительных объемов российской нефти и нефтепродуктов в страны АТР привело к существенному увеличению транзита через Суэцкий канал. Администрация Суэцкого канала в прошлом году дважды повышала тарифы на проход для танкеров — с 1 января и с 1 апреля, а в этом году увеличила их с 15 января (см. «Argus Нефтетранспорт», 14 нояб. 2023 г., стр. 22). Однако повышение сборов в Суэцком канале не смогло перевесить фактор удешевления бункерного топлива.

Согласно оценке WS, базовые ставки фрахта на маршрутах из России в основные порты Индии уменьшились в среднем на 9,4%, в Китай — на 10%, а в Турцию — на 7,3%. Для перевозок в Южную Корею ставки снизились примерно на 9,8%.

Базовые ставки для перевозки Юралс из балтийских портов Усть-Луга и Приморск (оба — в Ленинградской обл.) прямыми рейсами в страны АТР через Суэцкий канал понизились в среднем на 9,3%. Так, базовые ставки для отгрузки нефти из балтийского региона в порты Индии уменьшились в среднем на 9,3%, в Китай — на 10,1%, в Турцию — на 8,1%.

Часть объемов российской нефти транспортируется в Азию с промежуточной рейдовой перевалкой (ship-to-ship, STS). Ставки для перевозки нефти из балтийских портов до Гибралтара понизились в среднем на 7,8%.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Изменения базовых ставок фрахта Worldscale на некоторых направлениях в 2024 г.

Направление	± 2023, %
Приморск – Гибралтар	-7,92
Приморск – Сикка*	-9,76
Приморск – Вадиар*	-9,16
Приморск – Парадип*	-9,70
Приморск – Мундра*	-9,23
Приморск – Кочи*	-9,10
Приморск – Жичжао*	-10,09
Приморск – Алиага	-8,31
Приморск – Тутунчиflik	-8,09
Усть-Луга – Гибралтар	-7,68
Усть-Луга – Сикка*	-9,68
Усть-Луга – Вадиар*	-9,06
Усть-Луга – Парадип*	-9,61
Усть-Луга – Мундра*	-9,13
Усть-Луга – Кочи*	-8,99
Усть-Луга – Жичжао*	-10,02
Усть-Луга – Алиага	-8,13
Усть-Луга – Тутунчиflik	-7,93
Мурманск – Сикка*	-10,49
Мурманск – Вадиар*	-9,82
Мурманск – Жичжао*	-10,54
Новороссийск – Сикка*	-8,35
Новороссийск – Вадиар*	-7,44
Новороссийск – Парадип*	-8,55
Новороссийск – Жичжао*	-9,38
Новороссийск – Алиага	-2,11
Новороссийск – Тутунчиflik	-2,40
Южная Озереевка – Сикка*	-8,93
Южная Озереевка – Ченнаи*	-8,13
Южная Озереевка – Ченнаи***	-10,10
Южная Озереевка – Йосу*	-9,89
Южная Озереевка – Йосу***	-10,10
Южная Озереевка – Триест	-5,37
Козьмино – Донцзякоу	-9,92
Козьмино – Лункоу	-9,85
Козьмино – Жичжао	-8,45
Козьмино – Яньтай	-10,08
Козьмино – Далянь	-9,93
Козьмино – Сикка**	-10,66
Козьмино – Парадип	-10,07
Де-Кастри – Йосу	-9,58
Де-Кастри – Парадип	-10,23
Де-Кастри – Вадиар	-10,14
Де-Кастри – Далянь	-10,34
Пригородное – Жичжао	-9,19
Пригородное – Нинбо	-10,53

* – по маршруту через Суэцкий канал;

** – терминал Jatnagar Reliance;

*** – по маршруту вдоль мыса Доброй Надежды

Базовые ставки WS на маршрутах из Новороссийска (Краснодарский край) в АТР уменьшились в среднем на 7,8%, а из Южной Озереевки (Краснодарский край) – на 9,1%. Ставки при перевозке Смеси ВСТО из Козьмина (Приморский край) в порты АТР снизились на 10,1%, сорта Сокол из Де-Кастри (Хабаровский край) – также на 10,1%, а Сахалинской смеси из Пригородного (Сахалин) – на 9,9%. Показатель для поставок арктической нефти из Мурманска в Азию сократился на 10,3%.

Фактические расходы на морскую транспортировку нефти из российских портов колебались в прошлом году. В первом полугодии они в основном снижались благодаря увеличенному предложению тоннажа и улучшению погодных условий, что способствовало повышению оборачиваемости танкеров. С конца июля по середину октября затраты на перевозки были относительно стабильны, но затем начали расти из-за нехватки крупногабаритного тоннажа и длительных задержек ввиду ухудшения погоды в портах и черноморских проливах. В конце года на стоимость транспортировки также повлияли отток судов в западную Атлантику и ужесточение контроля над соблюдением ценового потолка «Группы семи» (G7) со стороны США.

Удорожанию фрахта в настоящий момент также способствует напряженность в районе Красного моря из-за атак со стороны йеменских хуситов на суда, которые они связывают с Израилем из-за военных действий в Секторе Газа. Некоторые судовладельцы в конце 2023 г. – начале текущего года приняли решение об отказе от использования короткого маршрута через Суэцкий канал в пользу обхода Африки вдоль мыса Доброй Надежды. Впрочем, это не коснулось танкеров с российской нефтью, которые продолжают следовать через Красное море.

Базовые ставки WS для перевозок из Усть-Луги и Приморска в порты Индии и Китая при следовании вдоль мыса Доброй Надежды за год снизились на 10%, из Новороссийска – на 10,2%, а из Мурманска – на 10,7%. При транспортировке из Южной Озереевки в Ченнаи (Индия) и Йосу (Южная Корея) вдоль южного побережья Африки базовые ставки понизились на 10,1%.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Спрос на аренду танкеров заметно вырос

Мировой рынок перевозок нефтеналивных грузов крупнотоннажным флотом на протяжении всего 2023 г. был очень активным. Заметное удлинение маршрутов доставки нефти и нефтепродуктов в мире существенно замедлило оборачиваемость танкеров, что способствовало высоким ставкам аренды как на условиях годового тайм-чартера, так и на спотовом рынке.

Ставки фрахта танкеров класса *Aframax* (дедвейт – 80–120 тыс. т) и *Suezmax* (120–200 тыс. т) на условиях годового тайм-чартера в IV квартале в среднем составили \$40 982/сут. и \$41 462/сут. относительно \$36 661/сут. и \$37 019/сут. годом ранее, по данным *Argus*.

Средняя стоимость аренды судов класса *VLCC* (200–320 тыс. т) на условиях годового тайм-чартера в IV квартале достигла \$43 670/сут., что на \$1 153/сут. больше среднего показателя год назад.

Основным фактором, повлиявшим на высокий уровень годовой стоимости аренды, стало увеличение объемов нефти в пути вследствие перенаправления их в более удаленные регионы: Евросоюз отказался от закупок в России и стал закупать больше нефти в США и на Ближнем Востоке, а нефтепродуктов – в Америке и Азии. Россия перенаправила объемы в страны Азии и Южной Америки.

Несмотря на сокращение добычи в странах ОПЕК+, объем перевозок нефти на мировом рынке вырос в январе – ноябре 2023 г. на 5,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, почти до 2 млрд т без учета каботажных перевозок, по данным брокеров.

Морской импорт нефти в Китай в 2023 г. составил 522,46 млн т по сравнению с 456,5 млн т годом ранее, а в Индию – 226,33 млн т относительно 221,07 млн т в 2022 г., по данным аналитической компании *Vortexa*. По данным брокеров, на долю Китая приходится 21% мирового объема импорта нефти морем, а Индии – 10,6%. Россия по итогам года стала крупнейшим поставщиком в эти страны.

Добыча в странах ОПЕК		млн барр./сут.		
Страна	октябрь	ноябрь	декабрь	
Саудовская Аравия	8,95	8,97	8,95	
Ирак	4,33	4,29	4,33	
ОАЭ	2,90	2,88	2,90	
Кувейт	2,55	2,65	2,55	
Нигерия	1,53	1,41	1,53	
Ангола	1,18	1,16	1,18	
Алжир	0,96	0,96	0,96	
Республика Конго	0,22	0,25	0,22	
Габон	0,26	0,24	0,26	
Экв. Гвинея	0,05	0,06	0,05	
Всего 10 стран ОПЕК	22,93	22,87	22,93	
Иран*	3,25	3,20	3,25	
Ливия*	1,19	1,19	1,19	
Венесуэла*	0,80	0,80	0,80	
Итого	28,17	28,06	28,17	

* – освобождены от участия в сделке

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Импорт нефти в страны Евросоюза, на долю которых совокупно приходится 21,7% мировых морских перевозок, в январе – ноябре увеличился на 4,6% в годовом эквиваленте, достигнув 430,5 млн т, по информации брокеров.

Участники рынка полагают, что доходы в танкерном сегменте в 2024 г. продолжат расти благодаря сочетанию нескольких факторов. В наступившем году они ожидают существенного увеличения спроса на нефть в разных странах для пополнения запасов, израсходованных из-за ограничения добычи в ОПЕК+. Немаловажным фактором роста стоимости перевозок наливных грузов является и геополитическая напряженность, прежде всего на Ближнем Востоке.

В 2024 г. спрос на нефть вырастет до 104,36 млн барр./сут. по сравнению со 102,11 млн барр./сут. в прошлом году, согласно январской оценке ОПЕК.

Производство нефти в странах – членах ОПЕК+, на которые распространяются квоты, в 2023 г. сократилось на 1,46 млн барр./сут. относительно 2022 г., до 36,75 млн барр./сут., по оценке Argus. Страны альянса стремились сократить производство для поддержания стабильности и баланса на рынке. С начала 2024 г. шесть стран ввели новые меры по сокращению добычи на 500 тыс. барр./сут., Саудовская Аравия продлила действие добровольного снижения производства на 1 млн барр./сут., а Россия обязалась уменьшить поставки нефти и нефтепродуктов в I квартале еще на 200 тыс. барр./сут., до 500 тыс. барр./сут. Суммарные обязательства ОПЕК+ по сокращению производства нефти с октября 2022 г. достигли 5,4 млн барр./сут.

Однако, с учетом показателей Ирана, Ливии и Венесуэлы, освобожденных от квот, добыча в альянсе снизилась в меньшей степени – на 820 тыс. барр./сут., до 41,62 млн барр./сут., поскольку эти страны существенно увеличили производство в прошлом году.

Фрахт танкеров резко подорожал в конце года

Стоимость доставки нефти крупногабаритным танкерным флотом в IV квартале росла повсеместно, что было связано с увеличением объемов перевозки и ухудшением погоды в портах в Северном полушарии. Дополнительному удорожанию фрахта в мире способствуют конфликт на Ближнем Востоке, а также вторичные санкции в отношении транспортных компаний и судов, вводимые США.

Так, стоимость доставки нефти танкерами класса **VLCC** из **портов Ближнего Востока** в **Сингапур** с октября по декабрь составила \$10,69/т, хотя еще в III квартале в среднем составляла в \$8,38/т. Перевозка нефти из **ближневосточного региона** в **Средиземноморье** судами такого же класса подорожала за квартал на \$2,23/т, составив в среднем в IV квартале \$15,59/т, по данным Argus.

Схожая ситуация наблюдалась и на других маршрутах. Перевозка нефти судами класса **Aframax** из **Новороссийска** (Краснодарский край) в **порты западного побережья Индии** и **Северного Китая** в среднем за квартал подорожала до \$6,1 млн и \$8 млн относительно \$4,1 млн и \$6,1 млн в III квартале, по данным Argus.

Стоимость фрахта **Aframax** для перевозки 100 тыс. т Юралс из **Приморска** (Ленинградская обл.) в **порты западного побережья Индии** в IV квартале повысилась в среднем на \$2,5 млн за рейс, до \$7,7 млн за рейс, относительно средних значений прошлого квартала, а в **порты Северного Китая** – на \$2,6 млн, до \$9,8 млн, по данным Argus.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Стареющих танкеров стало больше

Темпы строительства новых танкеров по-прежнему недостаточны для того, чтобы компенсировать старение нефтеналивного флота, как следствие — доля возрастного тоннажа с каждым годом растет.

Спрос на возрастные суда сохраняется из-за высоких цен на новые танкеры, загруженности верфей заказами и неопределенности в отношении выбора альтернативных видов топлива. Кроме того, эксплуатация поддержанных судов обходится судовладельцам дешевле с точки зрения страхового покрытия.

В начале 2024 г. число судов, возраст которых превышает 10 лет, увеличилось на 151 единицу к уровню января 2023 г., до 3 506 штук, что составляет 64,2% в структуре мирового наливного флота. Годом ранее этот показатель был ниже — 62,5%, по данным BRS Group.

Доля танкеров старше 19 лет в начале января составила 1 003 единицы, или 18,4% мирового флота. В прошлом году она была значительно меньше — 749 судов, или 13,9%.

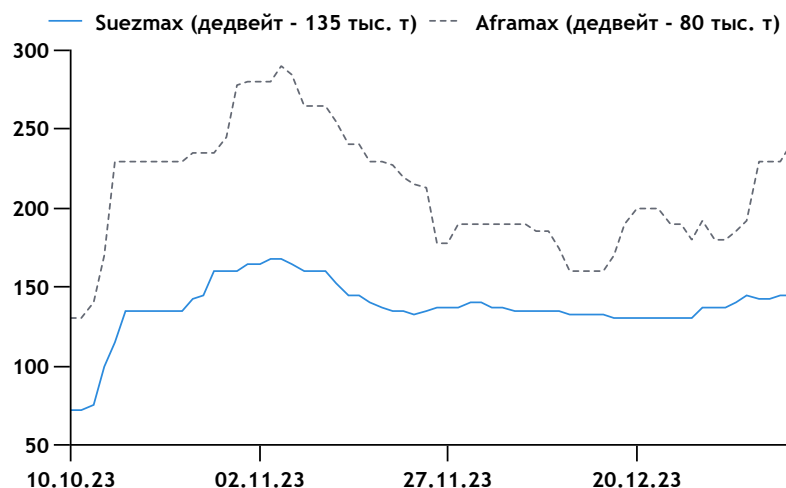
В начале января мировой флот наливных судов, предназначенных для перевозок нефти и нефтепродуктов, включал 5 463 танкера, что на 92 единицы больше, чем годом ранее. Численность судов возрастом до пяти лет сократилась до 869 штук, составив 15,9%, с 975 единиц, или 18,2% — в январе прошлого года.

Темпы списания судов также снизились. В прошлом году было утилизировано лишь 10 единиц, тогда как в 2022 г. объемы утилизации были более чем в пять раз больше — 54 судна, по данным BRS Group.

Ввиду снижения цен на сталь на внутреннем рынке Индии и Бангладеш в течение IV квартала, стоимость 1 т металлолома (ldt) списанного танкера в этих крупнейших центрах утилизации к концу декабря уменьшилась на \$25/ldt и \$40/ldt относительно начала года, до \$535/ldt и \$515/ldt соответственно, по данным брокерской компании Athenian Shipbrokers.

Ставки фрахта по маршруту Черное море – Средиземноморье

WS



— без учета отгрузок из российских портов

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Цены на подержанный флот растут

Возросший спрос на танкеры привел к росту стоимости пятилетнего и десятилетнего *Aframax* к концу декабря до \$66,5–68 млн и \$51,75–55 млн с \$57–59 млн и \$42–43 млн соответственно в декабре 2022 г.

Цена на пятилетний и десятилетний танкер *Suezmax* на вторичном рынке в течение всего 2023 г. увеличивалась и к концу декабря достигла \$75–77 млн и \$58,25–61 млн в сравнении с \$63 млн и \$45–47 млн соответственно – в конце декабря 2022 г., по оценкам брокерских компаний Fearnleys и BRS Group.

Цена на пятилетний и десятилетний танкер *VLCC* за год повысилась на \$3,5–9 млн и \$6,5–9 млн, до \$96,5–100 млн и \$75–75,5 млн соответственно.

Общее число реализованных на вторичном рынке танкеров в 2023 г. снизилось до 405 штук против 478 судов – по итогам прошлого года, по данным Athenian Shipbrokers. Загруженность судостроительных заводов новыми заказами и возросший спрос на суда ограничили продажи на вторичном рынке, так как увеличение стоимости и спроса на подержанные танкеры, а также рост фрахтовых ставок стимулировали владельцев судов придерживать свой флот с возможностью дальнейшей продажи по более высоким ценам на растущем рынке.

Наибольшее количество сделок в завершившемся году было заключено в октябре – 55, когда стало известно о совершении норвежской судоходной компанией Frontline крупной сделки по приобретению 24 танкеров класса VLCC у бельгийской Euronav за \$2,35 млрд, по данным Athenian Shipbrokers. BRS оценивает объем продаж на глобальном вторичном рынке в октябре еще выше: 79 судов.

К концу декабря количество проданных судов сократилось почти вдвое относительно октября – до 28. Брокеры отмечают, что падение спроса в конце года в значительной степени объясняется сезонными тенденциями, так как судовладельцы снижали активность в преддверии нового года.

Новых танкеров станет больше

Портфель заказов на строительство нефтеналивных судов по итогам 2023 г. увеличился относительно прошлого года. Однако высокая загруженность верфей ограничила темпы сдачи новых судов заказчикам, и количество введенных в эксплуатацию танкеров сократилась почти вдвое в сравнении с прошлым годом.

Динамика сдачи в эксплуатацию новых танкеров						единиц
Класс судна	Дедвейт, тыс. т	2023	2024	2025	2026+	Итого
VLCC/ULCC	200–500	22	2	5	16	45
Suezmax	120–200	8	7	29	33	77
Aframax/LR2	80–160	37	28	63	52	180
Panamax/LR1	60–80	0	1	10	12	23
MR1/MR2	34–60	37	48	77	62	224
Всего		104	86	184	175	549

– по данным BRS Group

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

В 2023 г. на мировой рынок поступило 104 новых танкера, в том числе 22 судна класса **VLCC**, 8 – **Suezmax**, 15 – **Aframax**, 22 танкера класса **LR2** (80–160 тыс. т) и 37 судов типоразмера **MR2** (41–60 тыс. т). Сроки передачи еще десяти танкеров: пяти – **MR2**, трех – **Aframax** и двух судов **LR2** были перенесены на начало 2024 г., по данным BRS Group на конец декабря.

Годом ранее судовладельцы получили на 89 судов больше – 193 единицы, в составе которых было 42 танкера класса **VLCC**, 44 – **Suezmax**, 21 – **Aframax**, 17 – **LR2**, 67 – **MR2** и два судна класса **MR1** (25–45 тыс. т).

Несмотря на высокую стоимость постройки и снижение темпов ввода в эксплуатацию новых судов, общемировой портфель заказов танкеров увеличился на 78,4% к показателю годом ранее, до 455 единиц, что эквивалентно доле 8,3% от действующего нефтеналивного флота, по состоянию на конец декабря 2023 г. Годом ранее этот показатель составлял 4,8%, по данным BRS Group.

В структуре заказов преобладают танкеры-продуктовозы **MR2** и **LR2** – 184 и 111 единиц соответственно. Стоимость нового танкера **MR2** и **LR2** в конце года выросла на \$2 млн и \$3 млн относительно декабря 2022 г., до \$46–47 млн и \$72 млн соответственно.

В Балтийском и международном морском совете (Baltic and International Maritime Council, **Bimco**) полагают, что интерес судовладельцев к новым танкерам-продуктовозам **MR2** и **LR2** в этом году снизится, а к 2025 г., после ввода в эксплуатацию уже заказанных судов, предложение судов этого сегмента превысит спрос.

В сегменте типоразмера **VLCC** 23 заказа, **Suezmax** и **Aframax** в портфеле новостроев насчитывается 69 и 37 единиц соответственно, а **LR1** – 22. Как и в прошлом году, наименее востребованы танкеры **Ramamax** (60–80 тыс. т) и **MR1** – заказано одно и восемь судов соответственно, по данным на конец декабря.

Цена на новое судно класса **VLCC** в конце года находилась в диапазоне \$124–125 млн, тогда как в декабре 2022 г. стоимость постройки такого крупнотоннажного танкера обходилась судовладельцам в среднем в \$121–123 млн, по данным **Fearnleys** и **BRS Group**.

Стоимость нового танкера **Suezmax** и **Aframax** за год увеличилась в среднем на \$1–2 млн и \$2–5 млн и в конце декабря оценивалась брокерами в \$82–84 млн и \$66–71 млн соответственно.

Аренда небольших газозовов дорожает

Годовой тайм-чартер танкеров-газовозов напорного типа объемом 7,5 тыс. м³ в IV квартале увеличился на \$283/сут. относительно цен в конце сентября, до \$14 140/сут.

Рост стоимости аренды в октябре – декабре был обусловлен ухудшением погодных условий в зимний период. Некоторые фрахтователи и вовсе были вынуждены искать замену судам, опоздавшим из-за непогоды, чтобы не нарушать сроков поставки продукции.

Стоимость аренды газозовов объемом 3,5 тыс. м³ и 5 тыс. м³ на условиях годового тайм-чартера в октябре – декабре почти не изменилась в сравнении с кварталом ранее и по оценкам брокеров составила в среднем \$9 096/сут. и \$10 411/сут. соответственно.

В конце 2022 г. аренда газозовов объемом 3,5 тыс. м³, 5 тыс. м³ и 7,5 тыс. м³ на условиях годового тайм-чартера обходилась фрахтователям на \$708/сут., \$510/сут. и \$1 965/сут. дешевле – \$8 388/сут., \$9 901/сут. и \$12 176/сут. соответственно, по данным судовых брокеров.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Зарубежные отгрузки сжиженного углеводородного газа (СУГ) из российских портов Черного моря в IV квартале почти не изменились, лишь незначительно увеличившись на 900 т относительно показателей в июле – сентябре, до 41,6 тыс. т, по данным участников рынка. Весь объем российского газа в Азово-Черноморском бассейне (АЧБ) отгружался на экспорт из порта Темрюк.

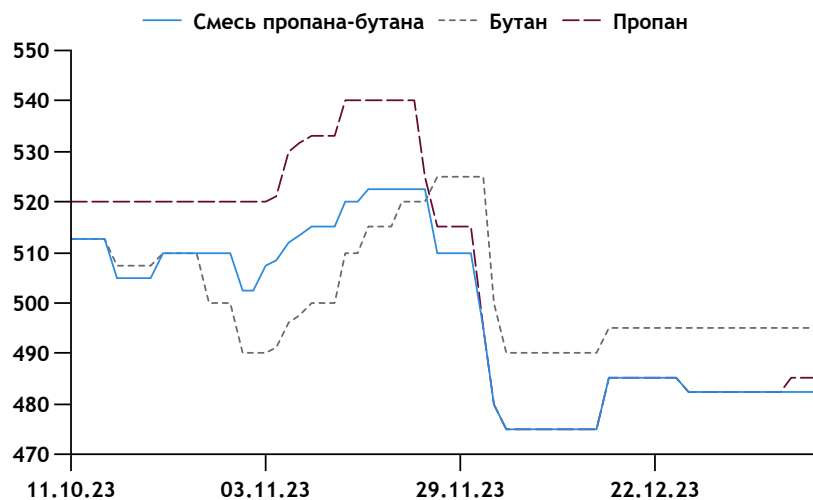
Для вывоза продукции из Темрюка в октябре – декабре, как и кварталом ранее, было задействовано пять газозовозов: *Gas Houston* (емкость – 4,6 тыс. м³), *Gas Mary* (3,6 тыс. м³), *Gas Milano* (4,4 тыс. м³), *Gas Madrid* (3,6 тыс. м³) и *Premier* (3,7 тыс. м³), которые транспортировали весь объем в порты Турции, Болгарии и Румынии.

С конца мая Таманский перегрузочный комплекс нефти, нефтепродуктов и СУГ (Краснодарский край), входящий в группу «Отэко», по причинам безопасности не принимает СУГ, а РЖД ввела бессрочную конвенцию на транспортировку продукта в Тамань. Аналогичную меру с 6 июня установила госкомпания «Казахстан темир жолы» (КТЖ) для поставщиков из Казахстана.

Последняя партия СУГ в Тамани была перегружена 1 июля на газозовоз *Belgravia V* (7,2 тыс. м³), который доставил 3,3 тыс. т продукта в залив Санта-Панагия (Италия).

Стоимость СУГ в портах Черного моря*

\$/м



* – на базисе fob порты Черного моря

Стоимость аренды газозовозов напорного типа на условиях тайм-чартера в 2023 г.				\$/сут.
Грузоёмкость судов, тыс. м ³ /тип	дек. 23	нояб. 23	окт. 23	сент. 23
3,5 / напорного типа	9129	9112	9046	9046
5,0 / напорного типа	10444	10428	10362	10362
7,5 / напорного типа	14172	14145	14104	13939

– по данным участников рынка

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Перевалка СУГ в Батуми (Грузия) в октябре – декабре сократилась почти вдвое – до 32,4 тыс. т с 60,3 тыс. т – в III квартале в связи с низкой торговой активностью в Черном море. Экспорт газа из порта обеспечивали газозовы *Kuzguncuk* (5,2 тыс. м³), *Epic Salina* (11 тыс. м³) и *Belgravia V*, по данным судовых агентов.

Алжирская компания Sonatrach, цены которой являются индикативными для рынков Черного и Средиземного морей, снизила стоимость январских партий пропана на \$10/т, до \$510/т (fob Беджая). Цены на спотовые партии бутана компания оставила на уровне декабря – \$540/т (fob Беджая).

Спотовые партии пропан-бутановой смеси (СПБТ) в последних числах декабря подешевели до \$465–500/т с \$500–520/т в конце сентября (fob порты Черного моря). Стоимость пропана за этот же период снизилась на \$25–45/т, до \$465–500/т (fob порты Черного моря), а бутана – на \$10–20/т, до \$480–510/т (fob порты Черного моря), по данным *Argus*.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Дефицит флота и рост расходов в АЧБ

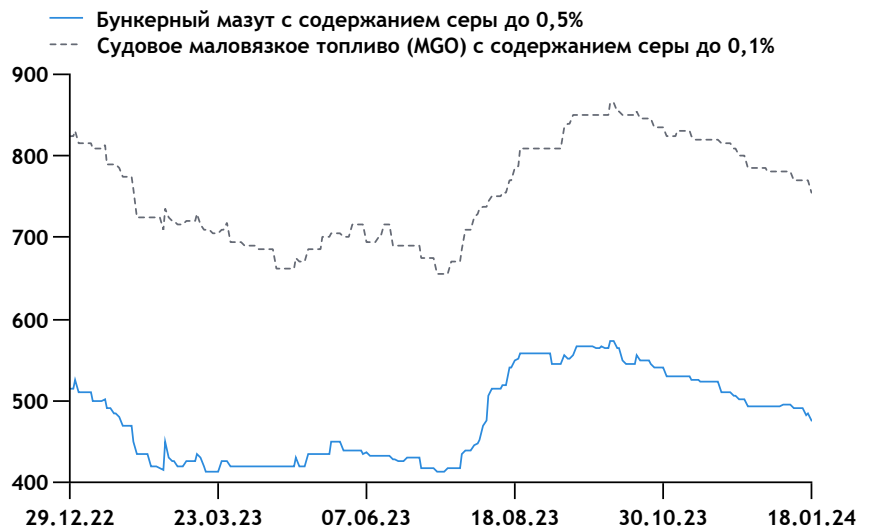
Стоимость перевозки нефтепродуктов из портов Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) малотоннажными танкерами в декабре увеличилась относительно ноября. Ухудшение погодных условий наряду с дорогостоящими ледовыми проводками в портах Азовского моря негативно повлияли на оборачиваемость флота и способствовали повышению ставок фрахта. Но их рост был сдержан удешевлением бункерного топлива.

Транспортировка мазута из *Ростова-на-Дону* и *Азова* (оба – в Ростовской обл.) на *накопители в зоне Кавказ OPL* (outside port limits) в декабре в среднем увеличилась на \$1–2/т по сравнению с ноябрем, до \$34–38/т, а из порта *Таганрог* (Ростовская обл.) за месяц повысилась до \$28–33/т с \$26–30/т в ноябре, по данным *Argus*.

Перевозка мазута из портов *Кавказ* и *Темрюк* (оба – в Краснодарском крае) на *накопители в зоне Кавказ OPL* в декабре выросла в среднем на \$2–3/т относительно ноября, до \$24–29/т и \$26–30/т соответственно. Транспортировка темных нефтепродуктов из *Темрюка* в *турецкие порты Мраморного моря* подорожала до \$54–60/т с \$52–55/т в ноябре (см. табл.).

Стоимость бункерного топлива (доб Краснодарский край)

\$/т



Стоимость перевозок из азовских и черноморских портов судами класса река-море		\$/т
Маршрут	9 янв. 24	1 дек. 23
Мазут		
Ростов-на-Дону/Азов – Кавказ outside port limits (OPL)	34,00–38,00	32,00–37,00
Таганрог – Кавказ outside port limits (OPL)	28,00–33,00	26,00–30,00
Темрюк – Кавказ outside port limits (OPL)	26,00–30,00	23,00–28,00
Кавказ – Кавказ outside port limits (OPL)	24,00–29,00	22,00–27,00
Темрюк – Гебзе (Турция)	54,00–60,00	52,00–55,00
Дизтопливо		
Новороссийск/Туапсе – порты Болгарии и Румынии (Бургас, Констанца, Мидия)	47,00–53,00	45,00–50,00
Светлые нефтепродукты		
Порты Болгарии и Румынии – порты Грузии (Батуми, Поти)	47,00–53,00	45,00–50,00

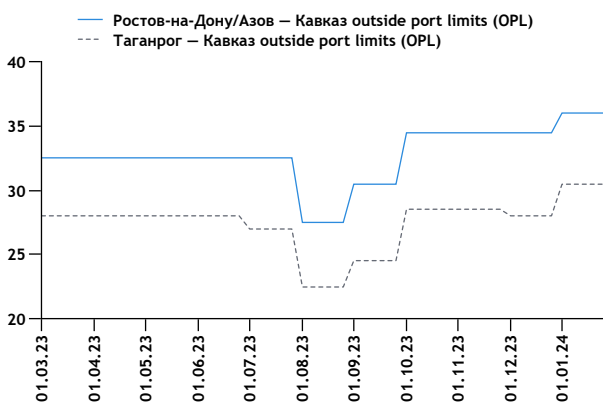
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

«Фрахтователи старались арендовать суда сразу на несколько последовательных рейсов для выполнения своих обязательств по контрактам, поэтому на рынке ощущалась нехватка танкеров и наблюдался рост ставок», — сообщил судовой брокер.

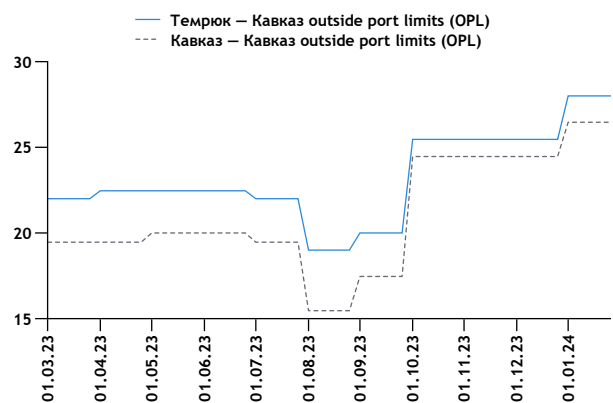
С ноября по март в портах Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог осуществляется ледокольная проводка судов. Проводка танкера дедвейтом 3–5 тыс. т в порт и из него обходится судовладельцу в среднем в 250 000–300 000 руб., по информации участников рынка. Включение ледокольной проводки в стоимость перевозки привело к удорожанию доставки партии мазута объемом 5 тыс. т из этих портов на \$1–2/т.

Перевозка светлых нефтепродуктов из *Новороссийска* и *Туапсе* (оба — в Краснодарском крае) в *порты Болгарии* и *Румынии*, а также из *болгарских* и *румынских портов* в *Поти* и *Батуми* (Грузия) в декабре подорожала в среднем на \$2–3/т, до \$47–53/т (см. табл.).

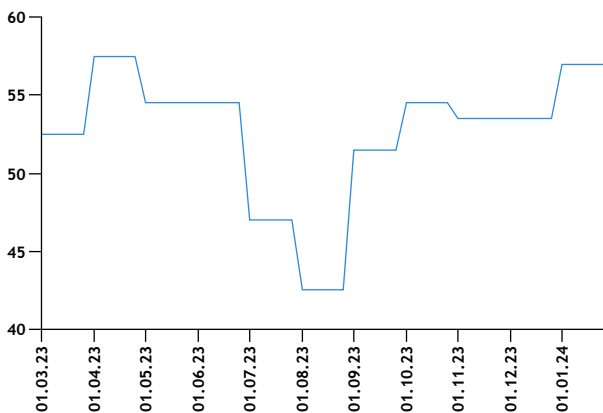
Стоимость перевозок мазута из азовских портов судами класса река-море \$/т



Стоимость перевозок мазута из Темрюка и Кавказа судами класса река-море \$/т



Стоимость перевозок мазута судами класса река-море из Темрюка в Гёвзе (Турция) \$/т



Стоимость перевозок светлых нефтепродуктов судами класса река-море \$/т



МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Снижение стоимости судового топлива в портах Краснодарского края в декабре сдержало рост ставок фрахта. Так, бункерный мазут с содержанием серы до 0,5% (VLSFO) в конце декабря подешевел в среднем на \$15/т в сравнении с уровнем месяцем ранее, до \$495/т (dob Краснодарский край). Цена на судовое маловязкое топливо (MGO) с содержанием серы до 0,1% за этот же период снизилась на \$35/т, до \$780/т (dob Краснодарский край), по данным Argus.

Удешевлению топлива способствовало ослабление торговой активности в регионе из-за частых штормов, во время которых запрещено проводить операции по бункеровке судов.

Число накопителей сократилось

Торговые компании в декабре использовали семь накопителей для формирования судовых партий и перевалки светлых и темных нефтепродуктов в нейтральных водах порта Кавказ – на два меньше, чем в ноябре.

Накопитель *Sanar-8* (113 тыс. т) аккумулировал объемы Новошахтинского НПЗ (Ростовская обл.). Еще шесть судов выступали временными накопителями для объемов «Роснефти», «Лукойла» и «Славянск Эко», по данным участников рынка.

Sanar-8 в декабре отгрузил две партии мазута на судно *Omega* (159,9 тыс. т) и временный танкер-накопитель *Suez Ice Supreme* (146,3 тыс. т) объемом по 140 тыс. т и 60 тыс. т соответственно. После погрузки *Omega* направился в сторону Суэцкого канала, а *Suez Ice Supreme* продолжил накопление нефтепродуктов в зоне Кавказ OPL, фрахтователь танкеров не раскрывался.

Накопитель *Boray* (75 тыс. т), аккумулирующий продукцию Новошахтинского НПЗ, в декабре отгрузок не производил. Танкер-накопитель *Sanar-7* (113 тыс. т), который также принимал объемы завода в течение 2023 г., в декабре направился на ремонт в Турцию, по информации участников рынка.

Компания Litasco – торговое подразделение «Лукойла» – в декабре арендовала три временных накопителя. На танкер *Beks Blue* (40 тыс. т) было отгружено 30 тыс. т светлых нефтепродуктов, и судно направилось на выгрузку в Тунис. Еще две партии темных нефтепродуктов приняли на борт накопители *NS Parade* (40 тыс. т) и *Lupus Two* (53,1 тыс. т) в объеме 36,5 тыс. т и 40 тыс. т соответственно. Эти грузы были вывезены в турецкие порты Мраморного моря.

Временный накопитель *Riti* (166 тыс. т) принял на борт около 70 тыс. т мазута из ресурсов «Роснефти» и направился в Средиземное море. Этот танкер был зафрахтован компанией BF Corp, по данным участников рынка.

Торговая компания AP International (ОАЭ) в декабре, как и в ноябре, задействовала один накопитель для погрузки авиационного керосина производства завода «Славянск Эко» (Краснодарский край). На танкер *Sauri* (46 тыс. т) было погружено около 20 тыс. т авиационного керосина, который был доставлен на терминал Iga Fuel Services (Турция), расположенный недалеко от нового международного аэропорта Стамбула.

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Речной экспорт второй год не радует объемами**Итоги года: речной экспорт теряет объемы**

Экспорт нефтяных грузов речным транспортом в 2023 г. сократился на 248,1 тыс. т относительно уровня годом ранее, до 3,24 млн т, по данным судовых агентов. К снижению отгрузок второй год подряд приводит ряд факторов, связанных с российско-украинским конфликтом, в том числе ужесточение санкций западных стран и осложнение судоходства в Азово-Черноморском регионе вследствие введения мер безопасности.

В ходе прошедшей речной навигации, как и в 2022 г., отсутствовал транзит наливных грузов из портов Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) в порты Каспийского моря и в обратную сторону.

Крупнейшими грузоотправителями нефтяной продукции по внутренним водным путям европейской части России остались «Роснефть» и «Лукойл». На их долю в 2023 г. пришлось 45% и 53% от общего объема поставок, тогда как годом ранее – 57% и 42%. Нефтепродукты речным транспортом в небольших объемах отправляли также «Татнефть» и «Газпром нефтехим Салават».

«Роснефть» уменьшила отгрузки из части речных пунктов. Существенное сокращение поставок удалось частично компенсировать возобновлением с июня экспорта мазута «Башнефти», подконтрольной «Роснефти», из Уфы (Башкирия). В 2022 г. таких отгрузок не было.

«Лукойл», наоборот, суммарно увеличил речной экспорт. Нефтепродукты Волгоградского НПЗ активнее вывозились из Татьянки (Волгоград), а после многолетнего перерыва были возобновлены отгрузки вакуумного газойля (ВГО) из Нижних Муллов (Пермский край). Это позволило компании более чем компенсировать снижение поставок мазута из Кстова (Нижегородская обл.).

Основными пунктами отправления нефтяных грузов речным транспортом по итогам навигации стали Татьяна, Кстово, Самара, Саратов и Уфа. Этот список почти не претерпел изменений с 2022 г., но перечень портов по объемам отгрузок в порядке убывания был другим: Кстово, Саратов, Кашпир (Самарская обл.), Татьяна и Самара.

Суммарные поставки различных нефтепродуктов из **Татьянки** увеличились вдвое, до 843,1 тыс. т. Основной объем, как и в 2022 г., поступил на накопители в нейтральных водах порта Кавказ (Краснодарский край). Столь существенный рост отгрузок из этого речного пункта один из участников рынка объясняет трудностями с транспортировкой на Северо-Кавказской железной дороге, наблюдавшимися в течение всего года.

Речной экспорт дизтоплива и судового топлива из Татьянки повысился суммарно на 309 тыс. т, до 525,7 тыс. т, а мазута – на 58,5 тыс. т, до 177 тыс. т. С этой речной площадки было транспортировано 47 тыс. т бензина, основной объем вывезла судоходная компания «Илья Муромец», которая ранее приобрела большую часть наливного флота Волжского пароходства, вышедшего из этого сегмента перевозок (см. «Argus Нефтетранспорт», 15 июня 2023 г., стр. 1–2). В 2022 г. бензин из Татьянки не отгружался.

Речной экспорт мазута из порта **Кстово** в ходе прошедшей навигации снизился до 837,5 тыс. т с 1,03 млн т – в 2022 г. По данным участников рынка, выпуск продукта на Нижегородском НПЗ «Лукойла» за 11 месяцев сократился на 425,2 тыс. т, до 2,15 млн т. Как правило, отгрузки по Волго-Балтийскому водному пути начинаются в мае, однако ранняя и теплая весна в 2023 г. позволила транспортировать первые партии мазута из Кстова уже в апреле.

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Отгрузки осуществлялись в порт Высоцк (Ленинградская обл.), а поставок на накопители в зоне Кавказ OPL (outside port limits), отмечавшихся в октябре 2022 г., не было. Вывоз мазута обеспечивали судоходные компании «БФ Танкер», в том числе задействовав баржи «Белмакс» проекта ROV20, и «Адмирал Маритайм», использовавший собственный и привлеченный флот, по информации участников рынка.

Третье место по объему отгрузок заняла **Самара**. Из этого речного порта было транспортировано почти в 2,5 раза больше нефтепродуктов, чем во время навигации 2022 г.: 601,9 тыс. т. Грузы поставлял преимущественно флот компании «Прайм Шиппинг» в направлении порта Туапсе (Краснодарский край).

Из других пунктов, **Кашпира** и **Сызрани** (оба – в Самарской обл.), речные отгрузки существенно снизились – на 546,1 тыс. т и 159,4 тыс. т, до 94,8 тыс. т и 60 тыс. т, что может быть связано с длительным ремонтом на Куйбышевском и Сызранском НПЗ «Роснефти», по информации участников рынка.

По причине продолжительной профилактики на Саратовском НПЗ «Роснефти» речной экспорт мазута, ВГО и дизтоплива из **Саратова** сократился в два раза, до 423,5 тыс. т. «Роснефти» приходится также соблюдать баланс между железнодорожными и речными отгрузками для получения долгосрочных тарифных преференций РЖД.

Из **Уфы** с июня по октябрь включительно по внутренним водным путям было транспортировано 251,2 тыс. т мазута, по данным судовых агентов. Продукт поставлялся с промежуточной перевалкой в Нагаевском Яру (Татарстан) и Ярославле в Большой порт Санкт-Петербург. Это связано с мелководностью реки Белой, на которой расположены причалы группы уфимских НПЗ, и лимитирующим участком в районе Городца (Нижегородская обл.).

Экспорт нефтяных грузов из России речным транспортом в 2022–2023 гг. тыс. т			
Пункт отгрузки	2023	2022	± 2022
Татьянка	843,08	429,28	413,80
Кстово	837,46	1033,06	-195,60
Самара	601,86	251,85	350,01
Саратов	423,49	838,31	-414,82
Уфа	251,20	0,00	251,20
Кашпир	94,80	640,89	-546,09
Сызрань	60,01	219,42	-159,41
Нижние Муллы	46,76	0,00	46,76
Нижнекамск	32,27	13,03	19,24
Яблоневый Овраг	31,60	39,44	-7,84
Октябрьск	13,84	13,00	0,84
Нариманов	4,29	0,00	4,29
Астрахань	3,24	13,70	-10,46
Итого	3243,89	3491,98	-248,09

– по данным судовых агентов

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Поставки ВГО из **Нижних Муллов**, отсутствовавшие на протяжении многих лет, были возобновлены в середине III квартала и в августе – октябре составили 46,8 тыс. т. Весь объем поступил в направлении зоны Кавказ OPL. Будет осуществляться транспортировка из Нижних Муллов в 2024 г. или нет, неизвестно.

Из **Нижнекамска** (Татарстан) по итогам навигации было вывезено 32,3 тыс. т преимущественно светлых нефтепродуктов, тогда как годом ранее – лишь 13 тыс. т. Почти весь объем обеспечила «Татнефть».

Экспортные отгрузки с небольшого речного перевалочного комплекса «Средневожский нефтяной терминал» (СВНТ), расположенного в районе **Яблоневого Оврага** (Жигулевск, Самарская обл.), в 2023 г. составили 31,6 тыс. т по сравнению с 39,4 тыс. т – в 2022 г. По информации участников рынка, с СВНТ поставлялся бензин «Газпром нефтехим Салавата» и другие нефтепродукты различных грузоотправителей, а годом ранее вывозились преимущественно наливные грузы «Роснефти».

Речные отгрузки с других площадок были невелики (см. табл.).

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

Перевозки наливных грузов в танк-контейнерах за месяц не изменились, а за год — снизились

Танк-контейнерные отгрузки удержались

Железнодорожные перевозки сжиженного углеводородного газа (СУГ), нефтепродуктов, ароматических соединений, кислот, минеральных удобрений, неорганических соединений и продуктов нефтехимии в танк-контейнерах остались в декабре довольно стабильными, составив почти 349,6 тыс. т по сравнению с 348,9 тыс. т — в ноябре, по данным экспедиторов. Сокращение поставок наливных грузов за рубеж было компенсировано ростом отгрузок на рынок России (см. табл.). Годом ранее объем транспортировки в танк-контейнерах был выше — 396,3 тыс. т.

Общий показатель танк-контейнерных отгрузок *серной кислоты* за месяц повысился на 6,5 тыс. т, до 79,6 тыс. т, благодаря росту внутрикorporативных поставок «Фосагро» — с череповецкого филиала «Апатита» (Вологодская обл.) в адрес волховского филиала «Апатита» (Ленинградская обл.). Перевозки серной кислоты с заводов *Уральской горно-металлургической компании* почти не изменились — 48,7 тыс. т относительно 49,3 тыс. т — в ноябре.

Заметно снизились поставки продукта со станции Пирит (Челябинская обл.), обслуживающей предприятие «Карабашмедь», — на 3 тыс. т, до 11,2 тыс. т. Сокращение отгрузок может быть связано с пониженной выработкой серной кислоты на заводе, по информации одного из участников рынка.

Транспортировка *каустической соды* по железной дороге в танк-контейнерах, наоборот, в декабре уменьшилась на 6,4 тыс. т по сравнению с предыдущим месяцем, до 46,4 тыс. т, по данным экспедиторов. Поставки сократили все основные производители (см. табл.). Наиболее заметно снизились отгрузки с завода «Каустик», расположенного в Волгограде, — на 3 тыс. т, до 7,1 тыс. т. Некоторые участники рынка связывают это со сложностями при экспорте продукта через южные порты из-за штормовой погоды.

Суммарные танк-контейнерные перевозки *акрилонитрила (нитрил акриловой кислоты, НАК) и ацетонитрила (АЦН)* завода «Саратоворгсинтез», входящего в структуру «Лукойла», в прошлом месяце повысились лишь на 150 т относительно ноября, до 15,6 тыс. т, по информации железнодорожных экспедиторов. В январе отгрузки НАК и АЦН с предприятия ожидаются примерно на таком же уровне — 16 тыс. т.

Объем перевозок *ксилолов (орто- и пара-)* производства Омского НПЗ «Газпром нефти» по железной дороге в танк-контейнерах в декабре вырос более заметно — на 2,9 тыс. т по сравнению с уровнем месяцем ранее, до 12,4 тыс. т. В конце прошлого года осуществлялись поставки омского продукта в Китай: около 920 т транспортировано через казахстанско-китайский погранпереход Достык — Алашанькоу. По информации одного из участников рынка, такие отгрузки продолжатся и в этом году. Внутренние отгрузки продукта выросли на 2 тыс. т, до 11,5 тыс. т, за счет увеличения поставок на станции Загородняя, Салават (обе — в Башкирии) и Балмошная (Пермский край).

Перевозки наливной продукции в танк-контейнерах			тыс. т
Вид перевозки	дек. 23	нояб. 23	± нояб. 23
Внутр. перевозки	273,01	254,52	18,49
Экспорт	76,54	94,34	-17,80
Итого	349,55	348,86	0,69

— по данным ж.-д. экспедиторов без учета поставок пищевой продукции

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

Железнодорожная транспортировка *карбамидо-аммиачной смеси (КАС)* в танк-контейнерах в прошлом месяце уменьшилась до 14,5 тыс. т с 21,3 тыс. т – в ноябре ввиду пониженного спроса на продукт как на рынке России, так и за рубежом.

По итогам 2023 г. танк-контейнерные отгрузки снизились почти на 214,5 тыс. т относительно уровня годом ранее, до 4,29 млн т, по данным железнодорожных экспедиторов. Ужесточение антироссийских санкций в прошлом году привело к тому, что экспортные поставки уменьшились на 286,9 тыс. т, до 895,5 тыс. т. Внутророссийские перевозки, наоборот, выросли на 72,4 тыс. т, до 3,39 млн т, что оказалось недостаточно, чтобы нивелировать сокращение отгрузок за рубеж.

Основные поставщики грузов в танк-контейнерах				тыс. т		
Компания	Производитель	Группа груза	Груз	дек. 23	нояб. 23	± нояб. 23
Уральская горно-металлургическая компания	Среднеуральский медеплавильный завод	Кислоты	Серная кислота	36,09	37,79	-1,70
Уральская горно-металлургическая компания	Святогор	Кислоты	Серная кислота	9,65	9,52	0,13
Уральская горно-металлургическая компания	Челябинский цинковый завод	Кислоты	Серная кислота	2,95	2,02	0,93
Всего Уральская горно-металлургическая компания				48,69	49,34	-0,65
Сибур Холдинг	Няганьгазпереработка	Газ	Пропан-бутановая фракция	20,62	18,81	1,81
Сибур Холдинг	Нижнекамскнефтехим	Спирты	Этиленгликоль, диэтиленгликоль	6,39	5,39	1,00
Сибур Холдинг	Русвинил	Неорганические соединения	Каустическая сода	4,79	5,05	-0,26
Сибур Холдинг	Сибур-Нефтехим	Спирты	Этиленгликоль, диэтиленгликоль	4,10	4,32	-0,21
Сибур Холдинг	Сибур-Химпром	Ароматические соединения	Стирол	2,70	2,58	0,13
Всего Сибур Холдинг				38,60	36,14	2,46
Лукойл	Саратоворгсинтез	Кислоты	Нитрил акриловой кислоты	15,40	15,26	0,14
Лукойл	Саратоворгсинтез	Растворители	Ацетонитрил	0,19	0,18	0,01
Всего Лукойл				15,59	15,44	0,15
Газпром нефтехим Салават	Мономер	Ароматические соединения	Стирол	11,46	12,80	-1,33
Газпром нефтехим Салават	Мономер	Мономеры	Бутилакрилат	3,31	4,63	-1,32
Всего Газпром нефтехим Салават				14,77	17,43	-2,66
Еврохим	НАК Азот	Удобрения	Карбамидо-аммиачная смесь	5,75	9,40	-3,66
Еврохим	Невинномысский Азот	Кислоты	Уксусная кислота	4,58	3,33	1,26
Еврохим	Невинномысский Азот	Удобрения	Карбамидо-аммиачная смесь	3,38	4,07	-0,69
Всего Еврохим				13,72	16,80	-3,09
Фосагро	Апатит	Кислоты	Серная кислота	10,27	0,89	9,38
Фосагро	Апатит	Удобрения	Жидкие комплексные удобрения	3,12	8,57	-5,45
Всего Фосагро				13,39	9,46	3,93

– по данным ж.-д. экспедиторов

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

Основные поставщики грузов в танк-контейнерах						тыс. т
Компания	Производитель	Группа груза	Груз	дек. 23	нояб. 23	± нояб. 23
Газпром нефть	Омский НПЗ	Ароматические соединения	Ортоксилол, параксилол	12,38	9,47	2,91
Всего Газпром нефть				12,38	9,47	2,91
Русская медная компания	Карабашмедь	Кислоты	Серная кислота	11,20	14,21	-3,01
Всего Русская медная компания				11,20	14,21	-3,01
Титан	Омский каучук	Фенолы	Расплавленный фенол	5,45	3,90	1,55
Титан	Омский каучук	Ароматические соединения	Изопропилбензол (кумол)	2,88	6,35	-3,47
Титан	Омский каучук	Ароматические соединения	Изопропиловый спирт	2,22	2,52	-0,30
Всего Титан				10,55	12,77	-2,23
Галополимер	Галополимер	Неорганические соединения	Каустическая сода	10,47	10,39	0,09
Всего Галополимер				10,47	10,39	0,09
Башкирская химия	Башкирская содовая компания	Неорганические соединения	Каустическая сода	10,36	10,86	-0,50
Всего Башкирская химия				10,36	10,86	-0,50
Саянскимпласт	Саянскимпласт	Неорганические соединения	Каустическая сода	10,09	10,68	-0,59
Всего Саянскимпласт				10,09	10,68	-0,59
Березкагаз	Березкагаз Обь/Югра	Газ	Пропан-бутановая фракция	6,77	5,59	1,18
Березкагаз	Березкагаз Обь/Югра	Газ	Бутан	0,92	0,54	0,38
Всего Березкагаз				7,70	6,14	1,56
Роснефть	Самарская группа заводов	Фенолы	Расплавленный фенол	3,03	3,78	-0,75
Роснефть	Самарская группа заводов	Кислоты	Серная кислота	3,00	2,64	0,37
Роснефть	Ангарская НХК	Ароматические соединения	Стирол	1,42	1,56	-0,14
Всего Роснефть				7,46	7,98	-0,52
Никохим	Каустик	Неорганические соединения	Каустическая сода	7,06	10,05	-2,99
Всего Никохим				7,06	10,05	-2,99

– по данным ж.-д. экспедиторов

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Фрахт нефтяных танкеров вырос в конце года

Стоимость транспортировки российской нефти из портов Черного, Балтийского и Баренцева морей на западное побережье Индии и в Северный Китай в течение декабря постепенно снижалась, но в последние дни месяца стала резко расти. Это привело к увеличению среднемесячных показателей стоимости фрахта крупных танкеров, которые на некоторых направлениях превысили ноябрьский уровень.

Так, перевозка нефти судами класса *Aframax* (дедвейт – 80–120 тыс. т) из *Новороссийска* (Краснодарский край) в *порты западного побережья Индии* и в *порты Северного Китая* в среднем в декабре составила \$6,80 млн и \$8,72 млн относительно \$6,60 млн и \$8,68 млн в ноябре, по данным *Argus*.

Стоимость фрахта судов *Aframax* для перевозки 100 тыс. т Юралс из *Приморска* (Ленинградская обл.) в *порты западного побережья Индии* в декабре увеличилась в среднем на \$331 250 относительно уровня ноября, до \$8,55 млн за рейс, а в *порты Северного Китая* – на \$442 500, примерно до \$10,88 млн, по данным *Argus*.

Свободного крупнотоннажного флота, готового к перевозке российской нефти, до рождественских праздников по григорианскому календарю было достаточно. По информации участников рынка, некоторые греческие судовладельцы возобновили транспортировку российского сырья после снижения цен на Юралс ниже потолка, установленного «Группой семи» (G7). Поэтому,

Среднемесячные ставки фрахта танкеров для перевозок российской нефти в декабре						\$/рейс	
Маршрут	Объем партии, тыс. т	Нижняя граница	Верхняя граница	Среднее значение	±	\$/т	
Черное море							
Новороссийск – западное побережье Индии	80	6 240 000	7 360 000	6 800 000	200 000	85,00	
Новороссийск – северный Китай	80	8 300 000	9 140 000	8 720 000	45 000	109,00	
Новороссийск – западное побережье Индии	140	6 880 000	8 400 000	7 640 000	-416 250	54,57	
Новороссийск – северный Китай	140	8 800 000	10 300 000	9 550 000	-225 000	68,22	
Балтийское море							
Приморск – западное побережье Индии	100	7 700 000	9 400 000	8 550 000	331 250	85,50	
Приморск – северный Китай	100	9 800 000	11 960 000	10 880 000	442 500	108,80	
Баренцево море							
Мурманск – западное побережье Индии	140	8 300 000	9 980 000	9 140 000	-160 000	65,29	
Мурманск – северный Китай	140	10 300 000	12 200 000	11 250 000	137 500	80,36	

Среднемесячная расчетная стоимость фрахта танкеров для перевозок российской нефти в декабре					\$/рейс	
Маршрут	Объем партии, тыс. т			Среднее значение	±	\$/т
Черное море						
Новороссийск – западное побережье Индии	80			2808468	-1271214	35,11
Новороссийск – северный Китай	80			3989730	-2036844	49,87
Новороссийск – западное побережье Индии	140			4049806	-624131	28,93
Новороссийск – северный Китай	140			5667496	-1119060	40,48
Балтийское море						
Приморск – западное побережье Индии	100			3901873	-2056665	39,02
Приморск – северный Китай	100			5067191	-2700492	50,67
Баренцево море						
Мурманск – западное побережье Индии	140			5719062	-1051285	40,85
Мурманск – северный Китай	140			7268784	-1525337	51,92

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

несмотря на рост объемов экспорта нефти из России в дальнее зарубежье, стоимость перевозки не увеличивалась, а, наоборот, постепенно снижалась. К началу третьей декады месяца на рынке танкерных перевозок и вовсе наблюдалось затишье в преддверии рождественских праздников.

Стоимость фрахта судов класса *Suezmax* (120–200 тыс. т) из *Новороссийска до западного побережья Индии* в декабре снизилась в среднем на \$416 250 по сравнению с ноябрем, до \$7,64 млн, а в *порты Северного Китая* – на \$225 000, до \$9,55 млн за рейс.

Из-за частых штормов на Черном море на декабрь была перенесена отгрузка восьми ноябрьских партий Юралс и Сибирской легкой суммарным объемом около 880 тыс. т, а также трех партий Смеси КТК из ресурсов российских производителей объемом примерно 400 тыс. т. Из-за этого экспорт российской нефти из черноморских портов, включая отгрузки Смеси КТК из ресурсов российских компаний, в декабре повысился на 154 тыс. барр./сут. (712 тыс. т) относительно ноября, до 602 тыс. барр./сут. (2,51 млн т). Отгрузки Юралс и Сибирской легкой из Новороссийска повысились на 114 тыс. барр./сут. (535 тыс. т), до 400 тыс. барр./сут. (1,71 млн т), по данным *Argus*.

По итогам декабря экспорт Юралс из балтийских портов увеличился на 2 тыс. барр./сут. (200 тыс. т) относительно уровня месяцем ранее, до 1,41 млн барр./сут. (6,08 млн т), по данным судовых агентов и аналитической компании *Vortexa*. Рост пришелся на поставки сорта из Усть-Луги (Ленинградская обл.): на 49 тыс. барр./сут. (290 тыс. т), до 613 тыс. барр./сут. (2,63 млн т). Поставки из Приморска, напротив, снизились на 47 тыс. барр./сут. (86 тыс. т), до 800 тыс. барр./сут. (3,46 млн т).

Перевозка партий российской нефти по 140 тыс. т судами класса *Suezmax* из *Мурманска* (Баренцево море) в *порты западного побережья Индии* в среднем в декабре подешевела на \$160 000, до \$9,14 млн за рейс, а в *порты Северного Китая*, наоборот, подорожала на \$137 500, до \$11,25 млн, по данным *Argus*.

Экспорт нефти «Лукойла» и «Газпром нефти» с накопителей в Мурманске в декабре увеличился на 132 тыс. барр./сут. (590 тыс. т) по сравнению с ноябрем, до 372 тыс. барр./сут. (1,57 млн т), по данным *Argus*.

Удорожание под конец года

В последних числах декабря стоимость вывоза российской нефти крупными танкерами заметно повысилась после публикации министерством финансов США очередного списка компаний, которые подпали под вторичные санкции за перевозку российской нефти по ценам, превышающим потолок G7 в размере \$60/барр. (fob российские порты).

Среднемесячные изменения ставок фрахта танкеров для перевозок российской нефти

Маршрут	Объем партии, тыс. т	декабрь 23, %	ноябрь 23, %	октябрь 23, %	сентябрь 23, %
Новороссийск – западное побережье Индии	80	3	31	23	5
Новороссийск – северный Китай	80	1	26	13	4
Новороссийск – западное побережье Индии	140	-5	43	27	1
Новороссийск – северный Китай	140	-2	30	14	3
Приморск – западное побережье Индии	100	4	31	20	7
Приморск – северный Китай	100	4	30	14	1
Мурманск – западное побережье Индии	140	-2	35	20	3
Мурманск – северный Китай	140	1	29	15	2

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Это привело к острому дефициту танкеров класса *Suezmax*, аренда которых в последнюю неделю года существенно подорожала. Например, стоимость фрахта таких судов из *Новороссийска до западного побережья Индии* 29 декабря выросла до \$8,10 млн за рейс по сравнению с \$7,25 млн недель ранее, а в *порты Северного Китая* повысилась на \$350 000, до \$9,75 млн за рейс, по данным Argus.

Более существенно в последних числах декабря подорожала аренда *Suezmax* для вывоза партий российской нефти из *Мурманска*. Перевозка в *порты западного побережья Индии* за неделю подорожала на \$750 000, составив 29 декабря \$9,50 млн, а в *порты Северного Китая* – на \$1 млн, до \$11,75 млн за рейс, по данным Argus.

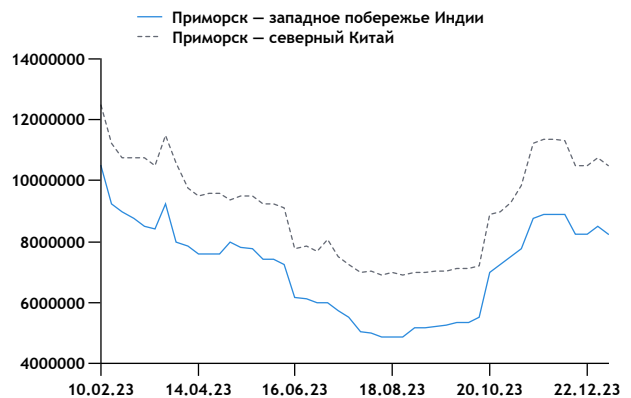
Впереди непростые времена

Транспортировка российской нефти из портов Черного, Балтийского и Баренцева морей на западное побережье Индии и в Северный Китай в начале текущего года немного подешевела относительно ставок в конце декабря. Но участники рынка полагают, что это лишь временное затишье.

Стоимость перевозок нефти из Новороссийска танкерами класса Aframax \$/рейс



Стоимость перевозок нефти из Приморска танкерами класса Aframax \$/рейс



Стоимость перевозок нефти из Мурманска танкерами класса Suezmax \$/рейс



Стоимость перевозок нефти из Новороссийска танкерами класса Suezmax \$/рейс



МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Рост стоимости фрахта судов на Балтике ожидается в связи с наступлением морозов, которые ухудшат ледовую обстановку. Это ограничит возможность использования танкеров без ледового усиления, а следовательно, вызовет дефицит флота для поставок российской нефти.

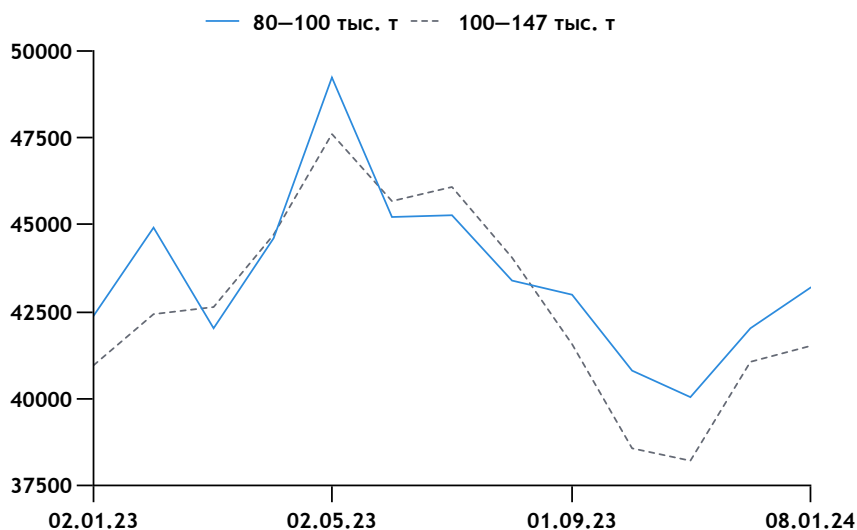
Согласно распоряжению капитана порта Приморск, с 1 февраля буксирно-баржевые составы не допускаются к плаванию во льдах; суда без ледового усиления и ледового класса допускаются к плаванию во льдах только под проводкой ледокола; суда ледового класса Ice 1 и выше (в соответствии с классификацией Российского морского регистра судоходства) допускаются к плаванию во льдах под проводкой ледокола или самостоятельно.

Ситуация остается сложной и на Ближнем Востоке, в том числе из-за атак йеменских хуситов на суда, которые атакующие связывают с Израилем. Это также может способствовать удорожанию морских перевозок российской нефти.

Между тем спрос на сырье со стороны покупателей в Китае остается устойчивым благодаря высокой маржинальности нефтепереработки в стране в преддверии празднования Нового года по лунному календарю, который наступит 10 февраля. Кроме того, независимые переработчики могут увеличить экспорт топлива после получения первой порции квот на вывоз топлива в текущем году. Интерес к российской нефти остается высоким и в Индии.

Ставки фрахта танкеров на условиях годового тайм-чартера		\$/сум.	
Дедвейт, тыс. т	дек. 23	нояб. 23	
80–100	43170	42020	
100–147	41500	41060	

Ставки аренды танкеров на условиях годового тайм-чартера \$/сум.



МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Расчетный фрахтовый индекс для поставок нефти в пределах Черного моря					\$/рейс
Дата	Размер партии				
	80 тыс. т		140 тыс. т		
	мин.	макс.	мин.	макс.	
28.12.2023	1523100	1590600	1893900	1951400	
27.12.2023	1523100	1590600	1893900	1951400	
22.12.2023	1613500	1681000	1893900	1951400	
21.12.2023	1613500	1681000	1893900	1951400	
20.12.2023	1636000	1696000	1893900	1951400	
19.12.2023	1545600	1605600	1893900	1951400	
18.12.2023	1394000	1444000	1893900	1951400	
15.12.2023	1325300	1367800	1933100	1990600	
14.12.2023	1340300	1377800	1933100	1990600	
13.12.2023	1340300	1377800	1933100	1990600	
12.12.2023	1340300	1377800	1918100	1980600	
11.12.2023	1476300	1513800	1957300	2019800	
08.12.2023	1567500	1605000	1957300	2019800	
07.12.2023	1560000	1600000	1957300	2019800	
06.12.2023	1605600	1645600	1957300	2019800	
05.12.2023	1605600	1645600	1957300	2019800	
04.12.2023	1590600	1635600	1997900	2060400	
01.12.2023	1590600	1635600	1997900	2060400	

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Страховые премии за военные риски, рассчитанные для перевозок нефти из российских портов					
Регион	Величина премии, \$/танкер		% от стоимости танкера		Средняя стоимость Aframax на вторичном рынке, \$/танкер
	мин.	макс.	мин.	макс.	
15 января					
Черное море	591 250	886 875	1,00	1,50	59 125 000
Балтийское море	59 125	147 812	0,10	0,25	59 125 000
10 января					
Черное море	591 250	886 875	1,00	1,50	59 125 000
Балтийское море	59 125	147 812	0,10	0,25	59 125 000
25 декабря					
Черное море	577 500	866 250	1,00	1,50	57 750 000
Балтийское море	57 750	144 375	0,10	0,25	57 750 000
18 декабря					
Черное море	577 500	866 250	1,00	1,50	57 750 000
Балтийское море	57 750	144 375	0,10	0,25	57 750 000

Страховые премии за военные риски, рассчитанные для перевозок нефти из российских портов					
Регион	Величина премии, \$/танкер		% от стоимости танкера		Средняя стоимость Suezmax на вторичном рынке, \$/танкер
	мин.	макс.	мин.	макс.	
15 января					
Черное море	666 250	999 375	1,00	1,50	66 625 000
Баренцево море	66 625	166 562	0,10	0,25	66 625 000
10 января					
Черное море	666 250	999 375	1,00	1,50	66 625 000
Баренцево море	66 625	166 562	0,10	0,25	66 625 000
25 декабря					
Черное море	651 250	976 875	1,00	1,50	65 125 000
Баренцево море	65 125	162 812	0,10	0,25	65 125 000
18 декабря					
Черное море	651 250	976 875	1,00	1,50	65 125 000
Баренцево море	65 125	162 812	0,10	0,25	65 125 000

ЭКСПОРТ НЕФТИ

Экспорт по «Транснефти» в декабре восстановился

Объем прокачки сырья в дальнее зарубежье по системе «Транснефти» в декабре повысился на 191 тыс. барр./сут. (1,36 млн т) относительно уровня месяцем ранее, до 4,11 млн барр./сут. (17,45 млн т), по данным Argus. В декабре 2022 г. показатель был ниже – 3,91 млн барр./сут. (16,64 млн т).

Транспортировка в прошлом месяце увеличилась после заметного снижения показателей в ноябре, когда экспорт 11 танкерных партий Юралс, Кебсо и Сибирской легкой из Новороссийска (Краснодарский край) в объеме 1,18 млн т был отложен из-за шторма. Поставки в прошлом месяце могли быть еще выше, но отгрузка семи декабрьских партий Юралс, Кебсо, Сибирской легкой и Смеси ВСТО объемом 785 тыс. т была перенесена на январь.

Кроме того, производители увеличили прокачку на НПЗ России после завершения сезонных ремонтов и частичной отмены запрета на экспорт моторного топлива. Отгрузки на российские заводы по системе «Транснефти» в декабре выросли на 93 тыс. барр./сут. (1,05 млн т) по сравнению с ноябрем, до 4,86 млн барр./сут. (20,64 млн т), по данным участников рынка.

Поставки сырья по системе «Транснефти» из ресурсов *российских* производителей за месяц выросли на 95 тыс. барр./сут. (924 тыс. т), до 3,82 млн барр./сут. (16,22 млн т). *Транзит* из Казахстана увеличился на 96 тыс. барр./сут. (437 тыс. т), до 287 тыс. барр./сут. (1,23 млн т).

Экспорт и транзит нефти из России в декабре 2023 г.				тыс. т
Направление	дек. 23	± нояб. 23*, %	январь–дек. 23	± январь–дек. 22*, %
Новороссийск	2395,6	43,1	28877,7	2,9
Всего черноморские порты	2395,6	43,1	28877,7	2,9
Приморск	3456,8	-5,6	44490,5	6,7
Усть-Луга	3025,6	15,4	33995,2	8,9
Всего балтийские порты	6482,3	3,2	78485,7	7,6
Германия	150,0	-5,7	993,9	-93,4
Польша	0,0	–	501,1	-94,4
Чехия	250,0	0,8	4189,9	-0,1
Словакия	495,0	4,1	4655,6	-8,8
Венгрия	410,0	1,7	4939,8	0,8
Всего «Дружба»	1305,0	1,5	15280,4	-60,0
Всего западное направление	10182,9	10,2	122643,8	-11,9
Козьмино	3799,6	-3,0	42805,2	9,4
Китай	2607,4	0,0	30000,0	0,0
Китай (Атасу – Алашанькоу)	858,3	0,0	10000,0	0,0
Всего восточное направление	7265,3	-1,6	82805,2	4,6
Итого	17448,2	4,9	205449,0	-5,8

* – сравнение основано на среднесуточных объемах

📄 скачать данные из [Argus direct](#)

ЭКСПОРТ НЕФТИ

Существеннее всего выросли отгрузки в *западном* направлении – на 219 тыс. барр./сут. (1,24 млн т), до 2,37 млн барр./сут. (10,18 млн т). Заметно увеличились поставки из *Новороссийска* – на 167 тыс. барр./сут. (776 тыс. т), до 559 тыс. барр./сут. (2,4 млн т). Весь рост пришелся на экспорт *Юралс* и *Кебсо* – на 199 тыс. барр./сут. (896 тыс. т), до 497 тыс. барр./сут. (2,14 млн т). Из-за штормов отгрузка ноябрьских партий этих сортов в объеме 1,1 млн т была перенесена на декабрь. В то же время отправка двух декабрьских партий из Новороссийска объемом 280 тыс. т была перенесена на текущий месяц.

Экспорт *Сибирской легкой* из Новороссийска, наоборот, снизился на 32 тыс. барр./сут. (120 тыс. т), до 62 тыс. барр./сут. (260 тыс. т). «Русснефть» прервала поставки сорта в декабре, тогда как месяцем ранее отгрузила 80 тыс. т. «Лукойл» снизил отгрузки сорта на 200 тыс. т, до 100 тыс. т. Между тем первая отгрузка партии сорта из ресурсов «Газпрома» в объеме 80 тыс. т была перенесена на начало января из-за штормов.

Объем транспортировки нефти из *балтийских* портов в декабре увеличился на 47 тыс. барр./сут. (403 тыс. т) относительно предыдущего месяца, до 1,51 млн барр./сут. (6,48 млн т). Экспорт сырья из *Усть-Луги* (Ленинградская обл.) вырос на 94 тыс. барр./сут. (489 тыс. т), до 706 тыс. барр./сут. (3,03 млн т). В основном повысились отгрузки из ресурсов «Роснефти» – примерно на 500 тыс. т, до 1,5 млн т. Поставка еще 100 тыс. т сырья компании была перенесена на январь.

Транзит нефти казахстанских производителей через Усть-Лугу вырос вдвое, до 400 тыс. т. Это обусловлено накоплением танкерной партии с отгрузкой в начале декабря.

«Газпром нефть» прервала поставки Юралс из Усть-Луги, тогда как месяцем ранее отправила 100 тыс. т впервые с июня 2019 г. «Татнефть» снизила экспорт на 123 тыс. т, до 300 тыс. т, повысив загрузку собственного завода «Танеко» в Нижнекамске (Татарстан).

Экспорт Юралс из *Приморска* (Ленинградская обл.) снизился лишь на 47 тыс. барр./сут. (86 тыс. т), до 800 тыс. барр./сут. (3,46 млн т). Это обусловлено переносом отгрузки на январь двух декабрьских партий сорта объемом 225 тыс. т из ресурсов «Роснефти» и «Зарубежнефти» из-за опоздания танкеров.

Кроме того, «Татнефть» прервала отгрузки из порта, тогда как в ноябре отгрузила 200 тыс. т. «Газпром нефть» сократила экспорт Юралс из Приморска на 200 тыс. т, до 100 тыс. т, а «Сургутнефтегаз» – на 105 тыс. т, до 600 тыс. т, перенаправив объемы в Новороссийск.

Прокачка Юралс и Кебсо по трубопроводу *«Дружба»* за месяц почти не изменилась, повысившись примерно на 5 тыс. барр./сут. (60 тыс. т), до 304 тыс. барр./сут. (1,31 млн т).

Транспортировка Юралс на завод венгерской Mol в Сазхаломбатте (*Венгрия*) увеличилась на 2 тыс. барр./сут. (20 тыс. т), до 96 тыс. барр./сут. (410 тыс. т), а на НПЗ компании в Братиславе (*Словакия*) – на 5 тыс. барр./сут. (35 тыс. т), до 115 тыс. барр./сут. (495 тыс. т). Объемы отгрузок «Роснефти» в *Чехию* не изменились – 58 тыс. барр./сут., повысившись в абсолютном исчислении на 10 тыс. т, до 250 тыс. т.

Экспорт Кебсо в *Германию* снизился лишь на 2 тыс. барр./сут. (4 тыс. т), до 35 тыс. барр./сут. (150 тыс. т). Сырье поставляется на НПЗ в Шведте из ресурсов казахстанской компании Karachaganak Petroleum Operating (КРО), разрабатывающей месторождение Карачаганак. Власти Германии отказались от закупок нефти в России с начала прошлого года.

ЭКСПОРТ НЕФТИ

Прокачка сырья по системе «Транснефти» в **восточном** направлении в прошлом месяце немного сократилась – на 28 тыс. барр./сут. по сравнению с ноябрем, до 1,74 млн барр./сут. (7,27 млн т), но в абсолютном выражении выросла на 121 тыс. т из-за большего количества дней в декабре.

Все снижение в посуточном исчислении пришлось на экспорт Смеси ВСТО из порта **Козьмино** (Приморский край) – на 28 тыс. барр./сут., до 907 тыс. барр./сут., тогда как в абсолютном выражении поставки остались на уровне 3,8 млн т.

«Роснефть» уменьшила отгрузки сорта на 200 тыс. т, до 800 тыс. т, в том числе из-за переноса одной декабрьской партии на текущий месяц. «Газпром» возобновил танкерные поставки сорта в объеме 100 тыс. т после месячной паузы. «Лукойл» увеличил отгрузки из Козьмина на 100 тыс. т, до 400 тыс. т.

Экспорт Смеси ВСТО «Роснефти» в адрес китайской CNPC по ответственности из **Сковородина** (Амурская обл.) остался на уровне 623 тыс. барр./сут. (2,61 млн т), но в абсолютном исчислении вырос на 84 тыс. т. Компания также сохранила транзитные поставки через Казахстан по трубопроводу **Атасу – Алашанькоу** на уровне 210 тыс. барр./сут. (858 тыс. т), увеличив их в абсолютном выражении на 28 тыс. т. Российская и китайская стороны согласуют ежемесячные объемы отгрузок на заводы CNPC на год вперед с учетом плановых ремонтов.

«Колесный» экспорт сырья на полугодовом минимуме

Железнодорожные поставки нефти из России за рубеж в декабре снизились на 6,8 тыс. барр./сут. (22,9 тыс. т) по сравнению с предыдущим месяцем, до 37,9 тыс. барр./сут. (161,8 тыс. т), по данным экспедиторов. Последний раз объем перевозок был ниже в июне, составив 35,9 тыс. барр./сут. (148,5 тыс. т). Годом ранее «колесный» экспорт из России был выше – 46,1 тыс. барр./сут. (196,8 тыс. т).

Основное сокращение в прошлом месяце пришлось на транспортировку объемов по железной дороге для **Каспийского трубопроводного консорциума (КТК)** – на 34,8 тыс. т, до 60,3 тыс. т. «Роснефть» приостановила отгрузки в КТК со станции Новосергиевской (Оренбургская обл.), тогда как месяцем ранее поставила по этому маршруту 23 тыс. т.

Ж.-д. экспорт и транзит нефти в декабре 2023 г.				тыс. т
Направление	дек. 23	± нояб. 23*, %	январь–дек. 23	± январь–дек. 22*, %
Таллин	0,0	–	0,7	–
Всего балтийские порты	0,0	–	0,7	-99,6
КТК	60,3	-38,6	1013,4	32,3
Всего черноморские порты	60,3	-38,6	1013,4	-0,6
Белоруссия	101,0	9,1	922,4	-3,3
Казахстан	0,2	–	0,3	24,6
Узбекистан	0,3	–	9,1	29,4
Всего сухопутные переходы	101,5	9,7	931,8	-5,3
Итого	161,8	-15,2	1945,9	-10,0

* – сравнение основано на среднесуточных объемах

– по данным ж.-д. экспедиторов

📄 скачать данные из [Argus direct](#)

ЭКСПОРТ НЕФТИ

Кроме того, прервались отгрузки сырья из ресурсов неназванной торговой компании со станции Тихорецкой (Краснодарский край), тогда как в ноябре они составили 12,9 тыс. т.

«Центргеко холдинг», наоборот, увеличил поставки из ресурсов собственных подразделений «Ставропольнефтегаз», «Дагнефть» и «Ингушнефть» суммарно лишь на 876 т, до 54,9 тыс. т. «Газпром нефть» повысила перевозки в КТК сырья своего добывающего подразделения «Южуралнефтегаз» со станции Платовка (Оренбургская обл.) на 265 т, до 5,4 тыс. т.

«Центргеко холдинг» и торговая компания Whemco накапливают и отгружают из Южной Озереевки (Краснодарский край) сборные партии Смеси КТК.

Транспортировка российской нефти в **Белоруссию** за месяц выросла на 11,4 тыс. т, до 101 тыс. т. Весь объем поступил на Мозырский НПЗ, как и месяцем ранее. Российские компании пока не согласовали с Минэнерго поставки в Белоруссию по железной дороге в текущем году, тогда как в предыдущие два года квота составляла около 1 млн т/год малосернистой нефти, по данным участников рынка. В то же время фактический объем в 2023 г. оказался немного ниже: на Мозырский НПЗ было отгружено 856,7 тыс. т, а на Новополюцкий завод – 65,7 тыс. т, по данным железнодорожных экспедиторов.

В декабре, после двухмесячного перерыва, возобновился экспорт нефти по железной дороге из России в **Узбекистан** в объеме 259 т.

ЭКСПОРТ ГАЗОВОГО КОНДЕНСАТА

«Колесный» экспорт конденсата вновь снизился

Объем отгрузок российского конденсата по железной дороге за рубеж в декабре сократился второй месяц подряд, составив 35,4 тыс. барр./сут. (135,4 тыс. т) по сравнению с 39,3 тыс. барр./сут. (145,5 тыс. т) – в ноябре и 42,1 тыс. барр./сут. (161,1 тыс. т) – в октябре, когда был зафиксирован наибольший показатель транспортировки в 2023 г. Поставки уменьшились почти по всем экспортным маршрутам.

Железнодорожные перевозки конденсата для прокачки по маршруту *Каспийского трубопроводного консорциума (КТК)* за месяц снизились на 8,3 тыс. т, до 103,3 тыс. т, по информации экспедиторов. Основное сокращение отгрузок отмечалось со станции Бузулук (Оренбургская обл.), откуда объемы отправляет неназванная торговая компания, – на 13,7 тыс. т, до 39,3 тыс. т. Объем перевозок сырья «Новатэка» с Пуровского завода по переработке газового конденсата (Пуровский ЗПК) в КТК, напротив, повысился на 7,7 тыс. т, до 33,3 тыс. т, а независимого производителя «Саратовнефтегеофизика» – на 2,5 тыс. т, до 19,1 тыс. т.

Транспортировка конденсата из России по железной дороге транзитом через Казахстан в *Узбекистан* в декабре понизилась на 4,1 тыс. т относительно предыдущего месяца, до 19,4 тыс. т, по данным экспедиторов. Рост отгрузок в адрес Бухарского НПЗ вдвое, до 10 тыс. т, был нивелирован сокращением поставок на Ферганский НПЗ на 9,1 тыс. т, до 9,4 тыс. т.

Ж.-д. экспорт и транзит конденсата в декабре 2023 г.				
Направление	дек. 23	± нояб. 23*, %	январь-дек. 23	± январь-дек. 22*, %
Ванино	12,6	18,3	104,4	—
Всего дальневосточные порты	12,6	18,3	104,4	—
Вентспилс	0,0	—	1,2	-53,0
Всего балтийские порты	0,0	—	1,2	-98,9
КТК	103,3	-10,4	907,2	823,3
Грузия	0,0	—	6,9	457,0
Всего черноморские порты	103,3	-10,4	914,1	818,2
Азербайджан	0,0	—	11,8	-92,6
Киргизия	0,0	—	12,3	720,1
Казахстан	0,0	—	1,0	—
Узбекистан	19,4	-20,0	348,9	117,6
Монголия	0,0	—	3,6	328,6
Всего сухопутные переходы	19,4	-20,0	377,6	15,6
Нариманов	0,0	—	9,6	—
Итого	135,4	-9,9	1406,9	161,9

* – сравнение основано на среднесуточных объемах

– по данным ж.-д. экспедиторов

ЭКСПОРТ ГАЗОВОГО КОНДЕНСАТА

Единственным направлением, по которому в прошлом месяце отмечался небольшой рост перевозок конденсата, был порт **Ванино** (Хабаровский край). «Газпром» повысил отгрузки через этот порт на 2,3 тыс. т, до 12,6 тыс. т. Из Ванина конденсат экспортируется в Китай, по данным участников рынка.

По итогам 2023 г. железнодорожный экспорт и транзит конденсата из России составил 1,41 млн т, что является максимумом за последние четыре года, согласно данным экспедиторов. В 2022 г. перевозки были на уровне 537,3 тыс. т, в 2021 г. — 762,1 тыс. т, а в 2020 г. — 1,18 млн т. Но в 2019 г. показатель был выше — почти 1,57 млн т.

ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Экспорт нефтепродуктов из России сократился

Железнодорожные поставки нефтепродуктов с российских НПЗ в 2023 г. уменьшились на 2,95 млн т относительно 2022 г., почти до 79,5 млн т, по данным экспедиторов. Это связано с введением эмбарго Евросоюза (ЕС) на импорт российских нефтепродуктов с февраля, а также с ограничением экспорта российского бензина и дизельного топлива минувшей осенью.

В декабре объем перевозок наливных грузов по железной дороге вырос на 455,5 тыс. т по сравнению с предыдущим месяцем, до 6,91 млн т. Увеличились в основном зарубежные поставки бензина и дизтоплива, нивелировав сокращение отгрузок мазута и нефти (см. *гистограмму*).

Наибольшее снижение по итогам года пришлось на железнодорожный экспорт **дизельного топлива** и **газойля** – на 1,63 млн т, до 15,5 млн т. До сих пор действует запрет на «колесные» отгрузки морозостойкого дизтоплива. Кроме того, крупные объемы продукта поставляются в морские порты для экспорта трубопроводным транспортом.

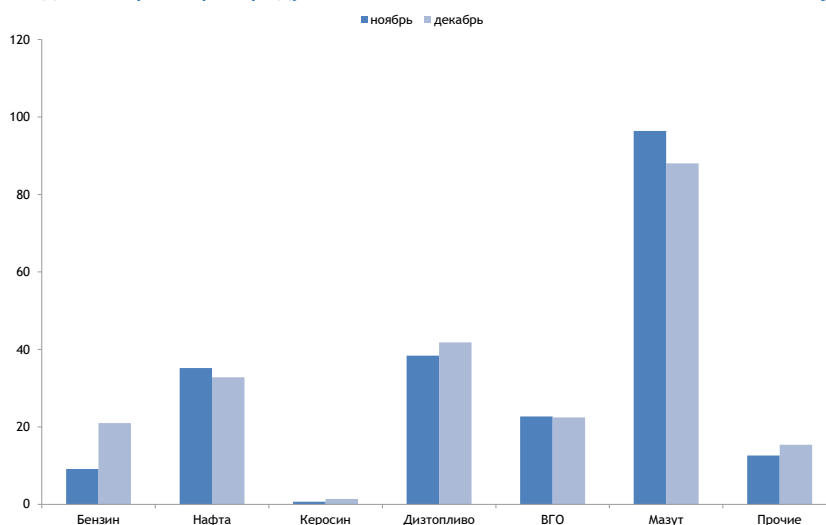
Железнодорожные отгрузки топлива в Большой порт Санкт-Петербурга уменьшились в прошлом году на 1,7 млн т, до 265,2 тыс. т, из-за снижения поставок и перенаправления объемов различных грузоотправителей. Более половины (59%) всех экспортных партий газойля поступило в южные порты России – Новороссийск, Тамань и Туапсе (Краснодарский край).

«Колесный» экспорт **мазута** сократился в прошлом году почти на 1 млн т, до 30,1 млн т. Наибольшее снижение пришлось на поставки продукта по железной дороге в порт Тамани (Краснодарский край) – примерно на 1,2 млн т, до 1,75 млн т. Существеннее всего уменьшил поставки мазута в этот порт Афицкий НПЗ: до 448,8 тыс. т с 1,16 млн т – в 2022 г. Завод перенаправил часть объемов в Новороссийск (Краснодарский край) с целью оптимизации расходов, по информации участников рынка.

Наибольший объем мазута в 2023 г. был отправлен в Усть-Лугу (Ленинградская обл.). Экспортные поставки в этот порт увеличились почти на 1,4 млн т, до 17,62 млн т. Основной рост пришелся на Киришский НПЗ «Сургутнефтегаза» – на 832 тыс. т, до 6,6 млн т.

Ж.-д. экспорт нефтепродуктов из России

тыс. т/сут.



ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Отгрузки российского мазута в Узбекистан повысились более чем в три раза, до 717,5 тыс. т. Рост обусловлен активным спросом на данный продукт для энергогенерации, по данным участников рынка. Основные поставки в Узбекистан отмечались с Саратовского, Орского и Салаватского НПЗ.

Экспорт *вакуумного газойля (ВГО)* в 2023 г. сократился на 699,7 тыс. т, до 9 млн т, по данным железнодорожных экспедиторов. Существенно уменьшились поставки в Новороссийск: до 1,27 млн т с 2,47 млн т – в 2022 г. Прекратились перевозки по железной дороге в страны ЕС и их порты, что также сказалось на снижении отгрузок ВГО.

Транспортировка *нафты* из России за рубеж по железной дороге в годовом исчислении сократилась на 775,8 тыс. т, почти до 13,7 млн т. Поставки в российские северо-западные порты уменьшились на 656,7 тыс. т, до 6,95 млн т. Отгрузки в южные и дальневосточные порты немного выросли – 143,6 тыс. т и 142,2 тыс. т, до 5,16 млн т и 1,23 млн т соответственно.

«Колесный» экспорт *бензина* в 2023 г. увеличился лишь на 141,2 тыс. т по сравнению с предыдущим годом, до 5,73 млн т, по информации экспедиторов. Четверть объема отгрузок пришлась на страны Центральной Азии, в то время как годом ранее их доля составляла 18%. Второе крупное направление – Монголия, отгрузки в эту страну выросли на 75,5 тыс. т, до 712,7 тыс. т. Кроме того, заметно увеличились поставки в Афганистан: на 210,3 тыс. т, до 328,3 тыс. т.

Наибольшее снижение отгрузок бензина пришлось на северо-западные порты Усть-Лугу и Высоцк (Ленинградская обл.) – на 458,2 тыс. т и 373,4 тыс. т, до 1,29 млн т и 264,1 тыс. т.

Крупнейшим поставщиком бензина в 2023 г. был Киришский НПЗ, как и годом ранее. Зарубежные отгрузки с этого завода в минувшем году уменьшились на 219,9 тыс. т относительно предыдущего года, до 1,3 млн т. Другие крупные экспортеры, Салаватский и Орский НПЗ, наоборот, увеличили перевозки.

Железнодорожный экспорт *керосина* с российских НПЗ в 2023 г. вырос на 40,8 тыс. т по сравнению с уровнем годом ранее, до 553,3 тыс. т. Основным направлением отгрузок продукта был Казахстан. Поставки в эту страну повысились на 105 тыс. т, до 245,9 тыс. т. Основная часть керосина, как и в 2022 г., поступила в Казахстан из ресурсов Орского НПЗ.

Российский керосин используется преимущественно в аэропорту Алматы, по информации участников рынка. Однако экспорт продукта из России в Казахстан может снизиться. Казахстанская компания Air Astana и PetroChina International Kazakhstan в октябре подписали меморандум о стратегическом партнерстве. Кроме того, в сентябре министерство транспорта Казахстана сообщило о планах импортировать 350–500 тыс. т/год авиакеросина с заводов, которые находятся в Синьцзян-Уйгурском автономном округе Китая.

НОВОСТИ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

У Globaltrans новый акционер

Инвестиционная компания AQNIET Capital, зарегистрированная в Казахстане, приобрела у трех основных акционеров Globaltrans Investment долю компании в размере 26,19%, сообщил Globaltrans 15 января.

Бенефициаром AQNIET является казахстанский предприниматель Кайрат Итемгенов, которому принадлежат разнообразные активы, в том числе казахстанская аптечная сеть Europharma, несколько отелей и гостиниц, логистическая компания Satti Logistics, которая управляет собственным парком грузовиков и фургонов, а также KBI Energy, специализирующаяся на ремонте и установке крупного энергетического оборудования.

Сейчас AQNIET является владельцем 26,19% выпущенного акционерного капитала и контролирует 30,65% голосующих акций Globaltrans. После закрытия сделок AQNIET будут принадлежать в общей сложности 31,62% выпущенного акционерного капитала компании и голосующих акций.

AQNIET приобрела 100% акций Onyx Investments, бенефициарным владельцем которой являлся Никита Мишин, 100% акций Maple Valley Investments, принадлежавшей Константину Николаеву, а также 100% акций Goldriver Resources Сергея Мальцева, согласно сообщению Globaltrans. Мальцев, занимающий в настоящее время пост председателя совета директоров компании, намерен остаться в Globaltrans и добиваться переизбрания в совет директоров после редомициляции (*смена государства регистрации*) компании на Абу-Даби (Объединенные Арабские Эмираты) с Кипра.

Андрей Филатов – единственный сооснователь Globaltrans, сохранивший пакет. «Уверен, что приход нового акционера продолжит укрепление позиций компании на российском рынке железнодорожных перевозок. Инвестирование в российскую экономику, в том числе в транспортный сектор, – ключевое направление в моей работе, я не планирую и никогда не планировал выходить из бизнеса Globaltrans. Это качественный и перспективный актив», – прокомментировал Филатов Argus.

Новый акционер также подписал обязывающие соглашения о покупке всех акций Litten Investments независимого директора и соучредителя Globaltrans Александра Елисеева и пакета акций несвязанного акционера. До закрытия этих сделок, которое ожидается не позднее второй половины года, AQNIET будет располагать экономическими правами в отношении всех акций и глобальных депозитарных расписок, участвующих в сделках, и нотариально заверенной доверенностью в отношении 4,45% голосующих акций компании.

В настоящее время 56,2% акций Globaltrans находятся в свободном обращении, 26,2% принадлежат AQNIET Capital, еще 11,5% – Marigold Investments, которая принадлежит Филатову, 5,1% – Litten Investments Елисеева, 0,9% – Transportation Investments Management, контролируемого Филатовым, Мишиным и Николаевым, а еще 0,1% сосредоточены у директоров и менеджмента.

НОВОСТИ

Итемгенов заявил, что покупка предоставляет ему уникальную возможность как диверсифицировать бизнес в привлекательном секторе, так и приобрести значительную долю в бизнесе, который имеет проверенную операционную модель, отличные перспективы, заметную позицию на рынке и сильную систему корпоративного управления, говорится в сообщении компании. Он подчеркнул, что рад решению Мальцева добиваться переизбрания в совет директоров Globaltrans и намерен его поддержать.

Суммарный парк вагонов Globaltrans, по данным на конец июня 2023 г., включал 65,9 тыс. единиц, из которых 46,1 тыс. – полувагоны, 18,2 тыс. – цистерны, 1,5 тыс. – платформы, 66 единиц – локомотивы.

Покупка акций Globaltrans не единственная сделка в секторе железнодорожных перевозчиков. Так, в конце прошлого года владельцы сменились в группе компаний «Нефтетранссервис» (НТС).

НОВОСТИ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Цистерна ФГК прошла первые испытания

Проект Федеральной грузовой компании (ФГК) по созданию восьмиосной цистерны грузоподъемностью 150 т прошел предварительные испытания, сообщила компания 14 декабря. Инновационный вагон ФГК с двумя котлами, соединенными полужестким сцепом, разработан по заказу оператора в соответствии с поручением РЖД и предназначен, в первую очередь, для перевозок нефтяных грузов на лимитирующих направлениях Восточного полигона.

Следующими этапами этого проекта станут приемочные испытания на полигоне Северо-Кавказской железной дороги и сертификация, которые планируется завершить в этом году, сообщил гендиректор ФГК Виктор Воронович. По его данным, компания также приступила к разработке инновационных восьмиосных полувагонов.

Цистерна нового поколения универсальна для эксплуатации на существующей инфраструктуре, заявил Воронович, согласно сообщению. Каждая из двух секций восьмиосного вагона-цистерны обладает увеличенным объемом котла 92 м³, грузоподъемностью 75 т и за счет улучшенных технических характеристик может суммарно на вагон перевезти на 13,5% больше как светлых, так и темных нефтепродуктов в сравнении с существующими моделями цистерн в составе условного поезда длиной 988 м.

Первый опытный образец будет изготовлен на заводе «Рузхиммаш» (Мордовия), входящем в вагоностроительный холдинг «РМ Рейл» («Argus Нефтетранспорт», 14 сент. 2023 г., стр. 6–8). По завершении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) ФГК планирует приобрести в 2024–2026 гг. до 10 тыс. восьмиосных цистерн, согласно сообщению ФГК в августе прошлого года.

НОВОСТИ

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Грузооборот СМП немного превысил план

Объем перевозок грузов по Северному морскому пути (СМП) в 2023 г. превысил целевой показатель более чем на 250 тыс. т, составив 36,254 млн т, сообщила госкорпорация «Росатом», ответственная за организацию судоходства по СМП и управляющая атомным ледокольным флотом. В 2022 г. грузопоток по СМП превысил целевой показатель сразу на 2 млн т, достигнув 34,117 млн т.

Гендиректор «Росатома» Алексей Лихачев заявил, что достичь рекордных показателей грузопотока по СМП удалось, в первую очередь, благодаря компании «Новатэк», сжиженный природный газ (СПГ) которой составляет больше половины грузопотока. «Большую роль в увеличении объема перевозок сыграли также „Газпром нефть“, „Лукойл“ и „Норникель“, которые перенаправили свои грузы с западного на восточное направление. В результате мы достигли плановой цифры 36 млн т еще до Нового года», – отметил он, говорится в сообщении компании.

Транзитные (включающие всю трассу СМП от ее западной до восточной границы) перевозки на СМП не только вернулись к уровню 2021 г., но и достигли нового исторического максимума: 2,129 млн т, включая нефть, железорудный концентрат, СПГ.

В 2023 г. было выдано 1 218 разрешений на следование в акватории СМП по сравнению с 1 163 в 2022 г., в том числе 115 – иностранным компаниям относительно 55 в 2022 г. Транзит по СМП в 2023 г. составил 80 рейсов против 47 – годом ранее. «Росатом» не уточняет, был ли это международный транзит.

Дважды совершена проводка крупных судов неледového класса, которые прошли по СМП в августе и октябре: балкер *Gingo* (дедвейт – 169,2 тыс. т) и балкер *Platos* (дедвейт – 171,3 тыс. т) из порта Мурманск прошли по СМП в порты Циндао и Далянь (оба – в Китае). В прошлом году также были выполнены три регулярных каботажных рейса по СМП из северо-западной части России в регионы Дальнего Востока и в обратном направлении.

СТАТИСТИКА

Экспорт и транзит нефтяных грузов из России по железной дороге в декабре 2023 г.														тыс. т	
	Нефть	Газоконденсат	Бензин	Нафта	Керосин	Дизтопливо	ВГО	Мазут	Битум и гудрон	Масла	Сжиженный газ	Прочие	Ароматические соединения	Нефтяной кокс	Всего
Абхазия			3,50		0,06	1,26									4,82
Азербайджан			4,09							2,13	4,88	3,15			14,25
Азов						29,29		5,37							34,66
Архангельск				28,92				5,89							34,80
Афганистан			48,95								43,56				92,51
Батуми								54,60		4,50	16,62				75,72
Белоруссия	100,98		0,12			5,02	0,29		1,32	2,13	20,55	1,56			131,97
Ванино		12,62					117,71								130,33
Восточный				21,41					2,21	2,08		7,62			33,32
Выборг										2,81					2,81
Высоцк			8,66	47,75			79,40	203,92							339,73
Грузия			45,19		2,16	11,76			2,95		1,46				63,53
Ейск							22,87								22,87
Кавказ			31,44				4,33	24,84			4,00			24,65	89,26
Казахстан	0,24		2,94	4,97	11,63	21,95		0,98	14,92	5,90	7,07	0,46		17,02	88,08
Киргизия			65,92	0,24	14,72	70,13			3,21	0,90	13,52	0,62			169,26
Китай									4,02	0,14	25,77	0,06		16,59	46,58
КНДР			1,72			0,24					0,32				2,28
КТК	60,28	103,35													163,63
Кулеви							19,01	3,82							22,83
Латвия										0,47	35,04	8,46			43,97
Литва										0,29	6,42				6,71
Монголия			74,89		8,08	126,77				0,61	3,56	0,06			213,98
Мурманск			73,10	6,23								17,41		104,64	201,38
Находка				51,92		212,35		74,12							338,40
Новороссийск			16,64	213,83		384,57		299,49		13,47					928,01
Польша											80,14	0,47			80,61
Ростов-на-Дону						5,54						57,19		14,18	76,91
Санкт-Петербург			75,21	18,41		164,44	131,47	292,13		29,73		5,01		51,71	768,11
Славянка				7,92			70,30								78,22
Таганрог							8,41								8,41
Таджикистан			39,96	0,33	7,01	37,46			1,40	0,91	3,92	0,18			91,17
Тамань				115,10		230,90	192,30	97,93							636,22
Темрюк										15,28	17,73				33,01
Туапсе				46,03		157,41		116,31							319,74
Туркмения										0,39		0,08			0,48
Узбекистан	0,26	19,42	79,60	32,35	2,95	2,94	10,96	230,57	4,69	3,23	4,84	2,85			394,65
Усть-Луга			358,94	426,76		4,97	57,85	1515,85			49,81			60,78	2474,94
Финляндия											1,49				1,49
Эстония				0,79			6,43				2,97	2,74	0,06		12,99
Южная Осетия			0,35												0,35
Итого	161,76	135,38	931,23	1022,95	46,61	1467,00	721,32	2925,80	34,73	84,96	343,66	107,91	0,06	289,56	8272,94

— по данным ж.-д. экспедиторов

Уважаемые подписчики!

Детальные данные о железнодорожном экспорте и транзите нефтяных грузов из России доступны на платформе **Argus Direct** в разделе **Библиотека данных (Data&Downloads)**.

 скачать данные из [Argus direct](#)

СТАТИСТИКА

Экспорт и транзит нефти из России по системе «Транснефти» в декабре 2023 г.											тыс. т
Экспортер/ресурсы											
	Новороссийск	Германия	Словакия	Чехия	Венгрия	Козьмино	Приморск	Усть-Луга	Китай (Сквордино)	Китай (Атасу – Алашанькоу)	Всего
Итого через Россию	2395,58	150,00	495,00	250,00	410,00	3799,57	3456,76	3025,59	2607,43	858,32	17448,25
Российская нефть	1714,69		495,00	250,00	410,00	3799,57	3456,76	2625,59	2607,43	858,32	16217,35
Роснефть	577,98			250,00		799,94	1363,14	1499,90	2607,43	858,32	7956,71
Лукойл	577,43					399,93	900,04				1877,40
Сургутнефтегаз	279,86					899,87	600,00	725,34			2505,07
Газпром нефть	279,42					399,92	99,82				779,16
Татнефть								300,35			300,35
Нефтиса							102,50	100,00			202,50
Прочие нефтедобывающие организации*			495,00		410,00	1299,91	391,25				2596,16
Транзит через Россию	680,89	150,00						400,00			1230,89
Казахстан	680,89	150,00						400,00			1230,89

* – по направлениям «Дружбы» в том числе вышеуказанные компании

– по данным участников рынка

 скачать данные из [Argus direct](#)



Argus Нефтетранспорт выпускается Argus Media group

Юридический адрес

Argus Media Limited, Lacon House,
84 Theobald's Road, London, WC1X 8NL
Тел.: +44 20 7780 4200
sales@argusmedia.com

ISSN: 1478-6370

Copyright notice

Все права защищены © 2024 Argus Media group. Все интеллектуальные права на данный отчет и включенную в него информацию принадлежат Argus и/или его лицензиарам и могут быть использованы исключительно на основании лицензионного договора, заключенного с Argus. Копирование или иное воспроизведение материалов, полностью или частично, включая отдельные цены или данные, в любой форме и для любых целей, может производиться только при наличии предварительного письменного разрешения Argus. Чтение отчета разрешено только в случае Вашего согласия с этим правилом.

Сведения о товарных знаках

ARGUS, ARGUS MEDIA, логотип ARGUS, ARGUS НЕФТЕТРАНСПОРТ и другие наименования продуктов и сервисов ARGUS и индексов ARGUS являются товарными знаками, принадлежащими Argus Media Ltd. Для получения дополнительной информации, пожалуйста, посетите страницу сайта www.argusmedia.com/trademarks.

Ограничение ответственности

Все материалы и информация, включенные в продукты и сервисы (далее совместно именуются – Информация), предоставляются на условиях принципа «как есть». Argus не гарантирует точность, полноту, достоверность или актуальность какой-либо Информации, содержащейся в любом из продуктов и сервисов, или ее пригодность для использования в определенных целях. Argus не несет ответственности за причинение любого ущерба или убытков, возникших в связи с тем, что лицо полагалось на возможность использования Информации в определенных целях, и исключает любую другую ответственность, возникшую в связи с использованием Информации или связанную с ней. Все личные контактные данные хранятся и используются в соответствии с «Политикой конфиденциальности Аргус Медиа» www.argusmedia.com/ru/privacy-policy

Argus Rus Limited

Россия, 107045, Москва
Последний пер., 11, стр. 1
Тел.: +7 495 232 0110
Факс: +7 495 925 6484

Председатель совета директоров и главный исполнительный директор
Эдриан Бинкс

Управляющий директор
Мэтью Беркли

Глава московского филиала
Михаил Дубик

Вице-президент по развитию бизнеса в России, странах СНГ и Балтии
Виктор Парно

Коммерческий директор
Антон Григорьев

Директор ценового и аналитического департамента
Екатерина Дербилова

Главный аналитик
Олег Кирсанов

Argus Нефтетранспорт
Артем Свирюков
Александра Пономарева
Анна Черкизова
Артем Куприянов
feedbackru@argusmedia.com

Отдел продаж
moscowsales@argusmedia.com

Транспортировка

illuminating the markets®

