

Россия в 2024 г. снизила добычу и экспорт нефти в условиях сокращения спроса на энергоресурсы в мире и роста предложения со стороны стран, не входящих в ОПЕК+. Уменьшились зарубежные отгрузки основных нефтепродуктов, в том числе из-за частых внеплановых ремонтов на НПЗ. Сделки по продаже нефти в России почти полностью перешли на ценовые формулы в отсутствие механизмов хеджирования. Спрос на дизтопливо в России усиливается благодаря экономическому росту. Бункерное топливо также пользуется высоким спросом в морских портах, а битум заметно подорожал, несмотря на небольшое снижение потребления. Растут цены и на нефтехимическую продукцию, но в основном из-за ослабления рубля. Поставки российского СУГ в Европу почти остановились из-за эмбарго ЕС, но рост поставок на внутренний рынок будет стимулировать потребление автогаза в стране. Угольные компании оказались, пожалуй, в наиболее сложном положении из-за падения мирового спроса на твердое топливо и сложной ситуации на сети РЖД. Железнодорожная компания принимает меры по повышению эффективности перевозок, в том числе такие спорные, как принудительное удаление парка, который РЖД считает лишним. Производители минеральных удобрений сохраняют амбициозные планы по выпуску продукции, но этому может помешать растущая конкуренция и усиление налоговой нагрузки.

Нефть медленно дешевеет

Мировые котировки нефти в 2024 г. достигли максимума 5 апреля в условиях ожидания роста спроса. Но прогнозы повышения потребления не сбылись из-за ухудшения экономической ситуации в западных странах и в Китае, который ранее долгое время был локомотивом роста спроса на энергоносители.

По этой причине основной тенденцией, царившей на рынке, стало удешевление нефти, хотя цены и продолжали колебаться из-за высокой геополитической напряженности, экономических неурядиц, а также политики ОПЕК+ по ограничению предложения сырья. Во второй половине года стало очевидным, что глобальное предложение нефти превышает спрос и такая тенденция нарастает. Из-за профицита нефти производители ОПЕК+ трижды в конце года переносили планы по постепенному отказу от добровольного сокращения квот на 2,2 млн барр./сут., решение о котором восемь стран ОПЕК+ приняли во второй половине 2023 г.

В начале года поддержку ценам оказали риски перебоев в поставках. В частности, йеменские хуситы усилили атаки на торговые суда, которые они связывают с Израилем, ведущим военные действия в секторе Газа. Многие компании предпочли более безопасный, но длительный маршрут через мыс Доброй Надежды, а поставки через Суэцкий канал и Красное море заметно снизились.

Снижение спроса в основном затронуло моторное топливо. Наибольшие опасения связаны с будущим использованием дизельного топлива в условиях замедления экономического роста во многих развитых странах, кризиса

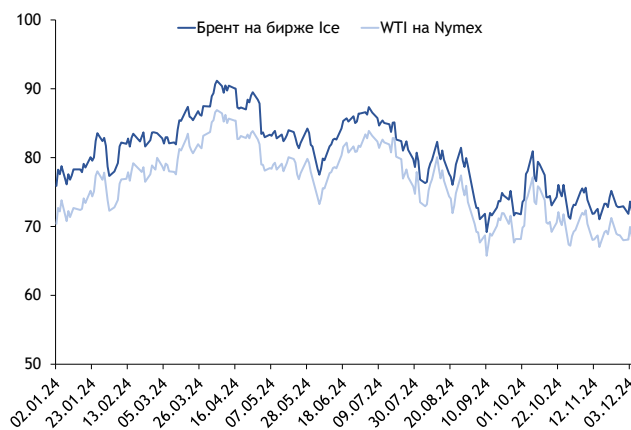
в строительном секторе Китая, массового перехода на использование электромобилей и повышения топливной эффективности двигателей внутреннего сгорания.

Между тем профицит предложения в мире нарастает. По ноябрьской оценке Argus Consulting, поставки нефти в мире в 2025 г. могут вырасти на 2,61 млн барр./сут., до 104,4 млн барр./сут., в то время как потребление увеличится на 1,17 млн барр./сут., до чуть более 103 млн барр./сут.

Такая ситуация подталкивает аналитиков к снижению ценовых прогнозов. По оценке аналитиков шести инвестиционных банков и Argus Consulting в начале декабря, стоимость Североморского датированного в 2025 г. составит \$71,67/барр., что на \$5,68/барр. ниже сентябрьского прогноза.

Стоимость фьючерсов на нефть

\$/барр.



Добыча и экспорт нефти снижаются

Производство нефти и газового конденсата в России по итогам 2024 г. сократится на 8,3 млн т по сравнению с предыдущим годом, до 521,3 млн т (10,4 млн барр./сут.), согласно сентябрьскому прогнозу Министерства экономического развития. Экспорт нефти из страны по системе «Транснефти» в дальнее зарубежье также может снизиться на 3,5 млн т, до 191 млн т, по предварительным данным аналитических компаний Vortexa, Kpler и участников рынка. Это существенно ниже уровня 2022 г., когда зарубежные поставки составили 248,2 млн т.

Основное уменьшение придется на поставки Юралс по магистральному трубопроводу «Дружба» — почти на 5 млн т. Экспорт из западных портов уменьшится менее заметно, тогда как поставки в восточном направлении, напротив, могут увеличиться благодаря росту экспорта Смеси ВСТО из Козьмино примерно на 2 млн т, до 45 млн т. Экспорт по магистральным трубопроводам в Китай останется на уровне 40 млн т в соответствии с контрактами.

Вне системы «Транснефти» экспорт нефти в дальнее зарубежье в январе — ноябре сократился на 1 млн т относительно аналогичного периода прошлого года, до 32 млн т, по данным Vortexa, Kpler и участников рынка.

Поддержку экспорту оказали многочисленные плановые и внеплановые ремонты на НПЗ России. По этой причине поставки на российские заводы по системе «Транснефти» могут уменьшиться по итогам года на 6,5 млн т по сравнению с 2023 г., до 234 млн т.

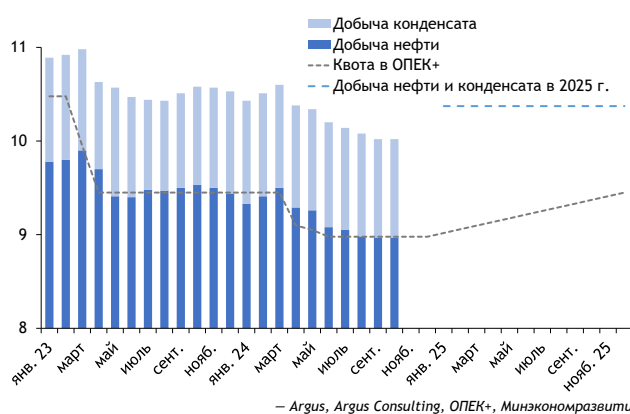
Вице-премьер Александр Новак заявил в начале декабря, что добыча нефти и конденсата в текущем году может составить 518–521 млн т (10,3–10,4 млн барр./сут.) и сохраниться на этом уровне и в 2025 г., по информации

ТАСС. Это минимальный уровень с 2020 г., когда показатель сократился до 512,8 млн т (10,23 млн барр./сут.) из-за падения спроса в условиях пандемии Covid-19.

В рамках соглашения ОПЕК+ Россия обязалась дополнительно уменьшить поставки нефти и нефтепродуктов за рубеж в I квартале 2024 г. на 200 тыс. барр./сут., доведя ограничение до 500 тыс. барр./сут. относительно показателей мая — июня 2023 г. Во II квартале страна должна была уменьшить добычу и экспорт нефти суммарно на 471 тыс. барр./сут. В июле — декабре ограничения в объеме 471 тыс. барр./сут. распространялись только на производство, как и добровольное сокращение добычи на 500 тыс. барр./сут., действующее с апреля 2023 г.

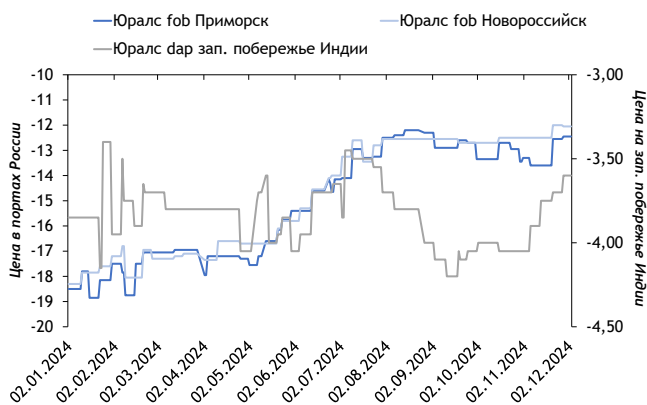
В марте — июле уровень добычи нефти в России превышал согласованную квоту, по оценке Argus. Но с августа страна выполняет взятые на себя обязательства, а также объявила о намерении компенсировать перепроизводство до конца сентября 2025 г. Действие соглашения ОПЕК+ не распространяется на газовый конденсат.

Добыча нефти и газового конденсата в России млн барр./сут.

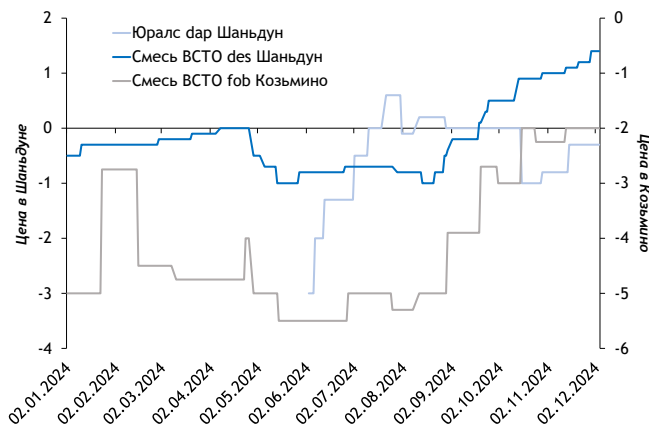


Скидки на Юралс к Североморскому дат.

\$/барр.



Скидки на российскую нефть на Дальнем Востоке \$/барр.



Снижение отгрузок и налаживание механизмов оплаты и транспортировки сырья способствовало удорожанию российской нефти в 2024 г. Так, цены на Юралс в портах отгрузки к концу ноября выросли до уровня скидок \$12–12,45/барр. (fob Приморск/Новороссийск) к Североморскому датированному по сравнению с дисконтами \$18,30–18,50/барр. – в начале января.

Несмотря на сокращение скидок, стоимость Юралс в 2024 г. иногда опускалась ниже уровня \$60/барр. (fob российские порты), обозначенного «Группой семи» (G7) в качестве ценового потолка. Такая ситуация наблюдалась в начале января, в сентябре и в конце октября – начале ноября из-за снижения стоимости североморского эталона в условиях слабого экономического роста в Европе и Китае, а также ожидаемого профицита предложения нефти.

Ослабление спроса в Китае оказало давление также на стоимость Смеси ВСТО в марте – августе, когда скидка на партии этого сорта находилась в диапазоне \$4–5,50/барр. (fob Козьмино) к своповым контрактам на сорт Дубай. Но с конца августа дисконт начал сокращаться в условиях активизации закупок китайскими госкомпаниями, а также новых стимулирующих мер со стороны властей. С середины октября скидка на Смесь ВСТО не превышала \$2,25/барр. (fob Козьмино).

Экспорт нефтепродуктов снизился

Морской экспорт нефтепродуктов из российских портов в январе – ноябре составил 101 млн т, уменьшившись с 112 млн т годом ранее, по данным аналитической компании Vortexa. Снижение стало следствием пониженной загрузки российских НПЗ из-за множества ремонтов, а также укрепления спроса на моторное топливо в стране.

Стоимость крекинг-мазута с содержанием серы 3,5% 6 декабря составила \$419,25/т (fob СЗЕ) по сравнению с \$412,50/т – 2 января. Партии мазута для поставок из балтийских портов России 2 декабря оценивались со скидкой \$110–150/т к средним из средних котировок мазута с содержанием серы 3,5% на базисах cif СЗЕ и fob Роттердам относительно \$149–190/т – в январе.

Экспорт мазута из портов России за 11 месяцев снизился до 36 млн т с 43 млн т – в 2023 г., по данным Vortexa. Продукт поступал преимущественно в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) для переработки и бункеровки. Крупные партии были направлены также в ОАЭ и Саудовскую Аравию, которые использовали продукт преимущественно для энергогенерации.

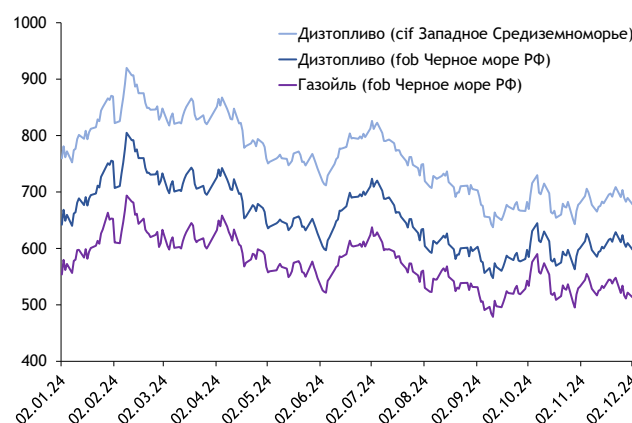
Котировки вакуумного газойля (ВГО) 6 декабря составили \$533,63/т (cif СЗЕ) по сравнению с \$543,13/т – 2 января. Скидки на продукт в северо-западных портах России к Североморскому датированному в конце 2024 г. сократились в среднем до \$136–150/т со \$153–221/т в начале года. Снижению скидок способствовало укрепление спроса со стороны переработчиков Индии, Китая и стран Ближнего Востока.

В 2025 г. эти страны останутся главным направлением для экспорта российских мазута и ВГО, полагают участники рынка. Однако рентабельность переработки в Китае может продолжить снижаться, в том числе из-за уменьшения субсидий на экспортные партии моторного топлива с 1 декабря. Экспорт ВГО в Израиль также сократится из-за ремонта на НПЗ Zazan в Хайфе, который продлится до конца I квартала 2025 г.

Цена на дизельное топливо с содержанием серы 10 ppm на базисе cif Амстердам – Роттердам – Антверпен (АРА)

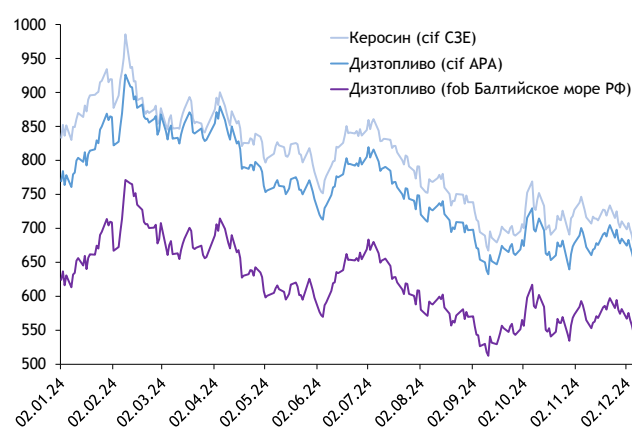
Стоимость ДТ и газойля на юге

\$/т



Стоимость керосина и ДТ на северо-западе

\$/т



6 декабря уменьшилась до \$633,75/т с \$766/т — 2 января. Партии российского дизтоплива в северо-западных портах в начале года предлагались со скидкой \$130–165/т к данным котировкам по сравнению со скидкой \$95–120/т — в декабре. В течение года дизтопливо в российских портах постепенно дорожало из-за удешевления фрахта и снижения отгрузок продукта. Экспорт дизтоплива всеми видами транспорта с российских НПЗ за 10 месяцев сократился до 35,1 млн т с 39 млн т — за аналогичный период 2023 г., по данным Argus.

Основными рынками сбыта российского дизтоплива стали Турция, Бразилия, страны Северной и Западной Африки, на долю которых за 11 месяцев пришлось 80% от общего экспорта газойля и дизтоплива из портов России. Отгрузки в Турцию в январе — ноябре выросли на 1,3 млн т за год, до 15,5 млн т, а в Бразилию — на 1,8 млн т, до 7,2 млн т, по данным Vortexa.

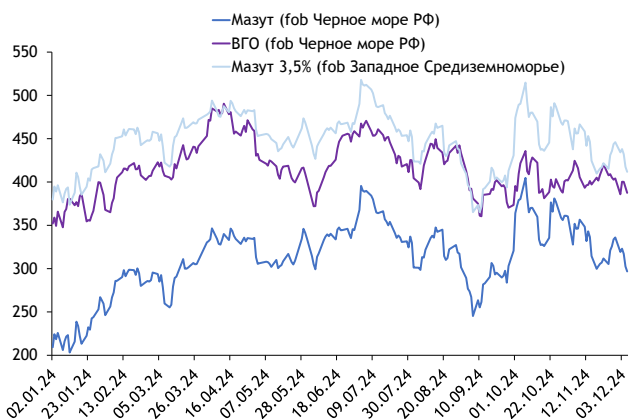
Цена на авиационный керосин в Европе 6 декабря составила \$676,25/т по сравнению с \$833,25/т (cif

Северо-Западная Европа) в начале года. Премия на продукт к ближайшим фьючерсам на Brent в начале года составляла \$29,54/бarr., тогда как 6 декабря — \$14,51/бarr. В следующем году ожидается рост спроса на устойчивый керосин (SAF), поскольку в ЕС и Великобритании начнут действовать обязательства по использованию этого топлива.

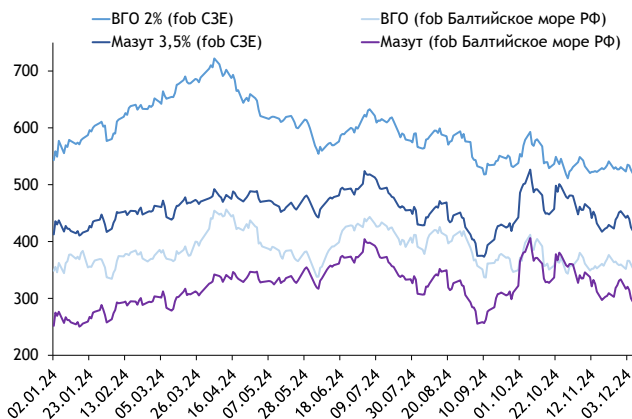
В 2024 г. авиакеросин морским транспортом из России вывозился исключительно в Турцию, по данным аналитической платформы Kpler. Основной объем поступал с терминала «Новатэка» в Усть-Луге. Ключевыми сухопутными направлениями были страны Средней Азии и Монголия.

Экспорт бензина с российских НПЗ снизился в 2024 г. в связи с запретом, действовавшим на его вывоз за некоторыми исключениями с 1 марта до 30 ноября. Но морские отгрузки были разрешены с конца мая по июль, чтобы распродать накопившиеся излишки. С 1 декабря до 31 января 2025 г. заводы, перерабатывающие не менее 1 млн т/год сырья, вновь получили возможность экспортировать бензин.

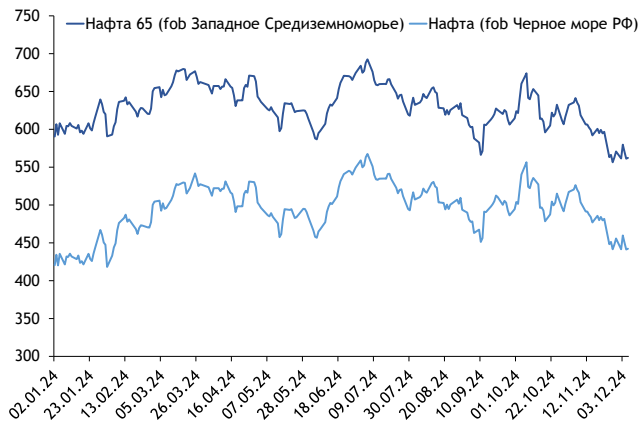
Стоимость темных нефтепродуктов на юге \$/т



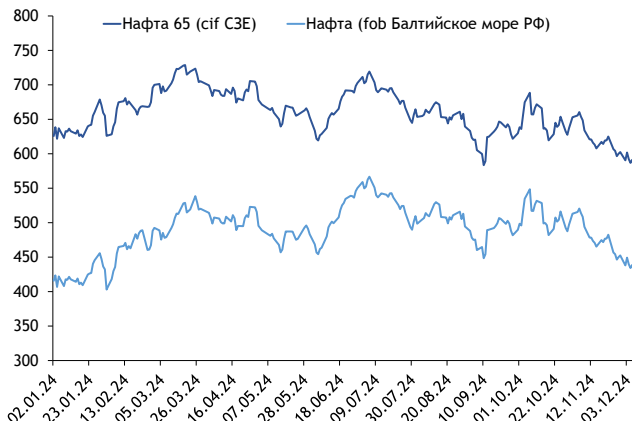
Стоимость темных нефтепродуктов на северо-западе \$/т



Стоимость нефти на юге \$/т



Стоимость нефти на северо-западе \$/т



Поставки этого топлива в морские порты в январе – ноябре с российских НПЗ сократились до 1,13 млн т с 2,45 млн т – за аналогичный период 2023 г., по данным железнодорожных экспедиторов. Вывоз продукта через сухопутные погранпереходы в этот период уменьшился на 120 тыс. т, до 2,51 млн т.

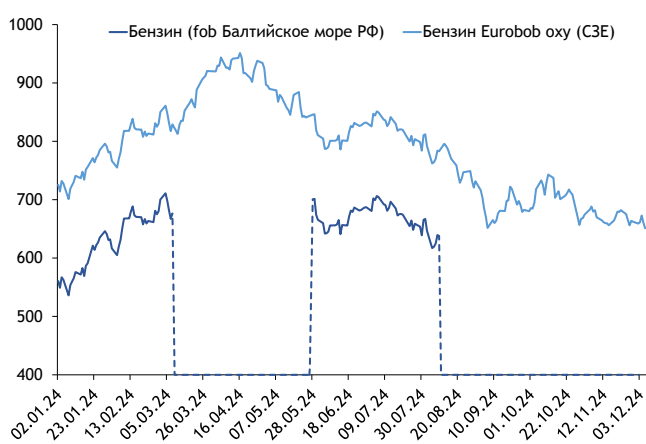
В начале декабря, как и в январе, участники рынка оценивали скидки на бензин в портах Балтики на уровне \$140–190/т к котировкам бензина Eurobob oхu (fob Амстердам – Роттердам). Среднее значение котировки Eurobob oхu в СЗЕ 6 декабря составило \$651/т против \$725,5/т – в начале года.

Партии российской нефти в северо-западных портах России в начале декабря предлагались со скидкой \$140–165/т к котировкам продукта в Северо-Западной Европе, а в начале года – со скидкой \$170–260/т. Стоимость нефти на базисе cif СЗЕ 6 декабря достигла \$591,25/т, тогда как 2 января составила \$625,75/т (cif СЗЕ).

Основными направлениями экспорта российской нефти стали страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Интерес к продукту здесь вырос осенью из-за удорожания альтернативного сырья – пропана. Морской экспорт нефти в январе – ноябре сократился до 14,8 млн т с примерно 16 млн т – годом ранее, по данным Vortexa. Поставки в АТР и Индию уменьшились до 10,8 млн т с 12,4 млн т – в 2023 г. Южная Корея в начале 2024 г. увеличила импорт нефти из России, но с мая прямые поставки прекратились из-за рисков санкций. Однако в страну может поступать часть объемов, отгружаемых в Сингапур, по данным участников рынка.

Кроме того, нефть поступала в Бразилию для блендинга бензина. Однако с осени отгрузки прекратились,

Стоимость бензина на северо-западе \$/м



поскольку правительство лишило местную компанию Сораре лицензии на блендинг бензина, операции на терминалах и внешнюю торговлю. Отгрузки нефти в Бразилию составили за 11 месяцев 1,2 млн т по сравнению с 916 тыс. т – годом ранее, по данным Vortexa.

Продажи в России перешли на формулу

Заметные колебания значения экспортной альтернативы, основного ориентира для цен на нефть на рынке России, а также отсутствие эффективных механизмов хеджирования после введения множества антироссийских санкций подтолкнули компании к тому, чтобы перейти на заключение сделок по ценовым формулам. Предложение нефти по фиксированным ценам вновь снизилось.

Продажи на таких условиях в текущем году составили лишь 675 тыс. т, снизившись за год на 75 тыс. т, по данным участников рынка. В 2021 г. этот показатель составлял 1,26 млн т, или почти вдвое больше, чем в текущем году. А в 2019 г., до введения карантинных ограничений в связи с Covid-19, продажи по фиксированным ценам на внутреннем рынке достигали 2 млн т.

Тем не менее некоторые переработчики, в основном независимые НПЗ Сибири, по-прежнему предпочитают такие закупки. Вследствие низкого предложения легкой малосернистой нефти на этих условиях поставщикам в течение всего 2024 г. удавалось добиваться крупных премий к экспортному паритету. Премии на декабрьские партии составили 3 344 руб./т, на июньские – 5 517 руб./т, а на сентябрьские объемы – и вовсе 6 702 руб./т, что оказалось абсолютным максимумом с 2009 г., когда Argus начал мониторинг этого рынка.

В среднем фиксированная цена на нефть с учетом НДС в текущем году составила 51 665 руб./т (fir Нижневартовск) по сравнению с 38 825 руб./т (fir Нижневартовск) – в 2023 г. и 33 917 руб./т (fir Нижневартовск) – в 2021 г. Такому увеличению способствовало ослабление курса рубля, поскольку цена определяется относительно экспортного паритета.

Покупатели неоднократно пытались добиться более низких цен, отмечая снижение доходности переработки, в том числе из-за удорожания кредитов. Ключевая ставка Центрального банка России была повышена в конце октября до рекордных 21% годовых с 16% – в январе. Очередной ее рост ожидается к концу декабря.

В связи с небольшим объемом продаж на таких условиях и сильными расхождениями сторон по ценам сделки в Западной Сибири стали заключаться уже в начале месяца

отгрузки. Снизилось и количество торговых дней — до одного-двух.

Закупки по ценовым формулам в Западной Сибири были выгоднее, чем по фиксированным ценам, в течение семи месяцев. Среднее значение котировки *Argus fir* Западная Сибирь ФОРМУЛА с начала 2024 г. составило 48 731 руб./т (*fir* Нижневартовск) с НДС без учета итогов декабря, по предварительным данным *Argus*. Но этот показатель может оказаться еще ниже, поскольку значение формулы продолжает уменьшаться в текущем месяце. Впрочем, фактическая стоимость партий, реализуемых по формулам, может быть выше чистого нетбэка из-за используемых премий, в том числе за качество нефти.

С начала 2024 г. кроме базовой ценовой формулы, рассчитываемой от цен на Юралс в российских портах, *Argus* предоставляет также расчет относительно цен на Юралс с доставкой в порты Индии, а также стоимости Смеси ВСТО. Эти показатели оказались выше, чем по традиционной формуле.

Котировка *Argus* Юралс *fir* Западная Сибирь ФОРМУЛА, рассчитываемая от стоимости экспортных партий сорта с доставкой в Индию, в текущем году составила в среднем 50 745 руб./т (*fir* Нижневартовск) с НДС, а для премиальной Смеси ВСТО — 57 016 руб./т (*fir* Нижневартовск) с НДС без учета декабря, по предварительным данным. *Argus* начал публикацию данных индексов в январе по причине переориентирования экспортных потоков после введения антироссийских санкций.

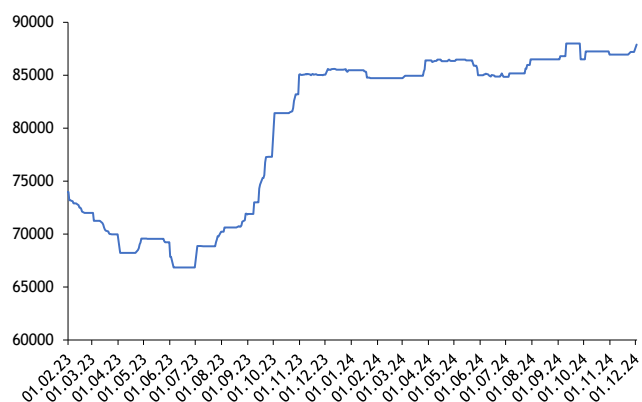
Дизтопливо востребовано в России

Спрос на дизтопливо на рынке России вырос благодаря усилению экономической активности. В январе — сентябре поставки продукта с российских НПЗ и нефтебаз потребителям внутреннего рынка увеличились примерно на 7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, хотя в последние месяцы стали снижаться ввиду замедления темпов роста экономики.

Тем не менее потребление в 2025 г. останется повышенным, хотя высокая стоимость кредитов приведет к снижению потребления в некоторых отраслях промышленности, прогнозируют участники рынка. Дополнительным стимулом для крупных поставок отечественным потребителям является госсубсидия в виде демпфера.

Активный спрос со стороны добывающих, промышленных и транспортных компаний привел к удорожанию дизтоплива в крупно- и мелкооптовом сегментах рынка в

Котировки керосина на Московском авиаузле* руб./т



* — на условиях франко-резервуар Внукова, Домодедова и Шереметьева с учетом НДС

большей степени, чем в рознице. Регулирующие органы продолжают следить за тем, чтобы увеличение цен на АЗС не превышало уровня инфляции.

Котировки летнего дизтоплива (ДТЛ) на Володарской нефтебазе (Московская обл.) 9 декабря составили в среднем 66 100 руб./т, что на 16% больше, чем в начале года. Между тем на АЗС Москвы средневзвешенная стоимость дизтоплива 9 декабря достигла 68,24 руб./л, что на 7,9% больше, чем в начале года, по информации Московской топливной ассоциации (МТА).

Выпуск авиатоплива на российских НПЗ в 2025 г., скорее всего, существенно не изменится после незначительного увеличения в текущем году. Спрос со стороны гражданской авиации сдерживается ограниченными возможностями по увеличению парка воздушных судов, отмечают участники рынка. Потребление иностранными авиакомпаниями также ограничено вследствие отсутствия планов значительного наращивания перелетов.

Котировки керосина на Московском авиаузле (МАУ) на условиях франко-резервуар в январе — ноябре составили в среднем 86 033 руб./т, что в среднем на 17,7% больше, чем годом ранее.

Продажи бункерного топлива на Балтике выросли

Объем реализации бункерного топлива в портах Балтики в январе — декабре вырос примерно на 400 тыс. т по сравнению с уровнем годом ранее, до 2,5 млн т, ввиду возросшей торговой активности в регионе. Основная часть этого объема пришлась на бункерный мазут, продажи которого составили около 2 млн т, тогда как светлых видов продуктов было продано около 500 тыс. т.

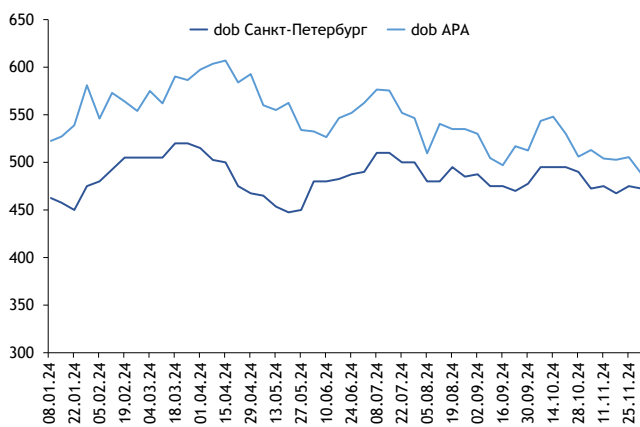
Оживленный спрос со стороны иностранных судовладельцев способствовал сокращению скидки на малосернистый мазут (VLSFO) в портах Балтики относительно европейских котировок этого продукта. Стоимость такого топлива в Санкт-Петербурге в среднем была на \$60/т ниже, чем в регионе Амстердам – Роттердам – Антверпен (АРА) (см. график). Годом ранее эта разница составляла \$96/т.

Битум заметно подорожал

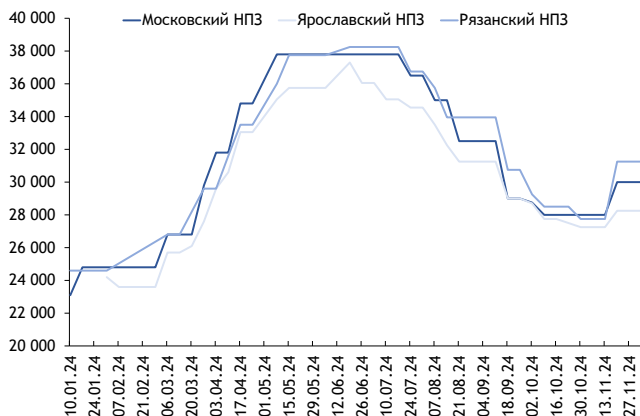
Стоимость дорожного битума производства крупных заводов России к концу 2024 г. значительно увеличилась: на заводах Центральной России цена выросла в среднем с начала года на 5 983 руб./т, до 28 250–31 250 руб./т (fot НПЗ), а в Поволжье – на 4 388 руб./т, до 23 250–30 750 руб./т (fot НПЗ).

Спрос на продукт в сезон дорожно-строительных работ был довольно высоким. Поддержку стоимости продукта оказали высокие цены на мазут, сырье для производства битума. Наиболее интенсивное удорожание битума отмечалось в середине мая благодаря началу сезона дорожно-строительных работ.

Цены на VLSFO dob Санкт-Петербург \$/т



Цены на битум в Центральной России fot НПЗ руб./т



Поддержку стоимости продукта в IV квартале оказал дефицит битума и высокие цены на мазут. Некоторые производители снизили выпуск этого продукта в пользу более маржинального мазута.

Европа отворачивается от российского СУГ

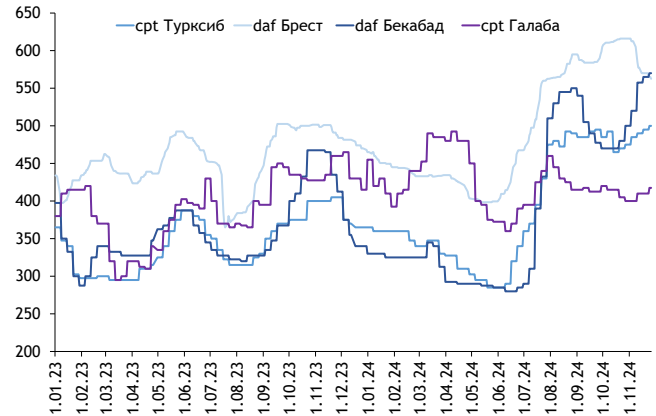
Российские производители прекратили железнодорожные поставки пропан-бутановой смеси и пропана в страны Евросоюза в преддверии вступления в силу 12 пакета санкций блока 20 декабря. Взамен экспортеры повысили поставки сжиженного углеводородного газа (СУГ) в страны Средней Азии и Китай, а также на внутренний рынок.

Экспорт СУГ из России в Европу сократился в январе – ноябре примерно на 600 тыс. т, до 1,6 млн т, тогда как в целом отгрузки из страны уменьшились на 240 тыс. т, до 3 млн т. Железнодорожные поставки в страны Средней Азии выросли за 11 месяцев на 152,1 тыс. т, до 520 тыс. т, а в Китай – на 80 тыс. т, до 270 тыс. т, по данным экспедиторов. Кроме того, китайские импортеры увеличили закупки продукта автотранспортом за этот период примерно на 100 тыс. т, до 160–170 тыс. т, по оценкам участников рынка.

Цены на пропан-бутановую смесь на белорусско-польской границе, самом премиальном экспортном направлении, 31 октября достигли максимального значения с декабря 2022 г. – \$630–632/т (daf Брест), так как польские компании спешили запастись российским продуктом перед введением эмбарго.

В конце года российские производители стали постепенно увеличивать в ЕС поставки н-бутана и изобутана, которые не подпадают под санкции. Ожидается, что такой экспорт может достичь 20–35 тыс. т/месяц, что позволит польским компаниям смешивать этот продукт с пропаном нероссийского производства. Для отражения

Цены на пропан-бутановую смесь \$/т



изменения торговых потоков Argus после консультаций с участниками рынка приступил с 4 декабря к публикации котировки бутана daf Брест на еженедельной основе.

Объем железнодорожных отгрузок СУГ потребителям в России тоже вырос в январе – ноябре – на 217,6 тыс. т по сравнению с аналогичным периодом 2023 г., до 6,7 млн т. Участники рынка ожидают увеличения таких поставок и в 2025 г., что положительно скажется на популярности использования СУГ в качестве моторного топлива. Во второй половине года цены на сжиженный газ в России держались на относительно высоком уровне, что сдерживает развитие рынка автогаза, считают трейдеры.

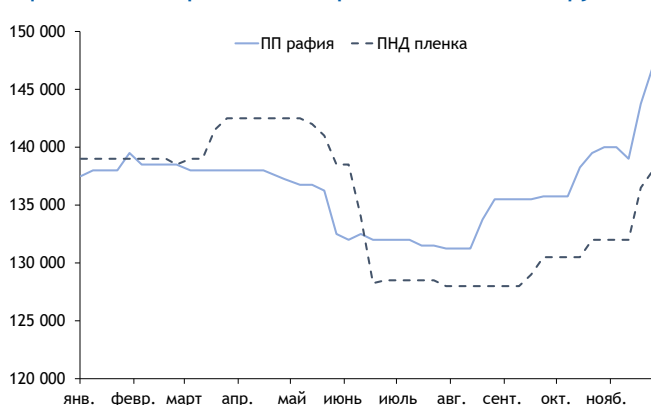
Котировки полимеров в России идут вверх

Цены на полипропилен (ПП) для рафии растут на российском рынке с конца августа, а на полиэтилен низкого давления (ПНД) для пленок – с конца сентября, что, впрочем, во многом связано с ослаблением курса рубля. В декабре полимеры продолжают дорожать из-за повышения железнодорожных тарифов с начала месяца на 13,8%, отмечают участники рынка.

«Сибур Холдинг», крупнейший производитель полиолефинов в России, в начале декабря поднял цены на ПНД и ПП. Вслед за этой компанией стоимость полимеров в декабре повысили и остальные производители. Трейдеры ожидают активного спроса в первой половине декабря, поскольку покупатели стремятся сформировать запасы полиолефинов до начала новогодних праздников.

Излишки полимеров в 2024 г. вывозились из России преимущественно в Турцию и Китай. Экспорт был переориентирован на эти рынки из-за введенного в 2022 г. полного запрета Евросоюза на их импорт и перевозки.

Цены на полимеры на базе срп Москва в 2024 г. руб./т



Интерес к минеральным удобрениям сохраняется

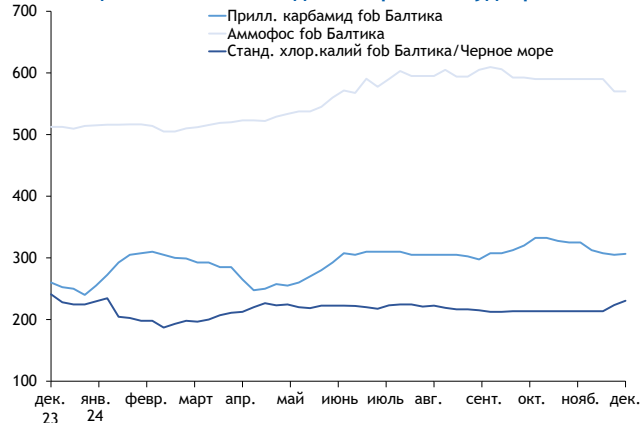
Увеличение мощностей по производству минеральных удобрений привело к очередному повышению объемов выпуска продукции в 2024 г. Но рост поставок приводит к увеличению конкуренции с другими странами-поставщиками. Кроме того, повысилась налоговая нагрузка на российских производителей.

В целом итоги года выглядят довольно позитивно. Так, котировки гранулированного карбамида выросли за год на \$31,50/т, до \$295–328/т (fob Балтика), аммофоса – на \$57/т, до \$570/т (fob Балтика). Котировки стандартного хлористого калия немного уменьшились за год – на \$10,50/т, до \$215–246/т (fob Балтика) в декабре. Удешевление этого продукта отмечалось в связи с возвращением «Беларуськалия» на мировой рынок с более чем 10 млн т хлористого калия, а также восстановление добычи на рудниках «Уралкалия» до 13 млн т в текущем году.

Инвесторы интересуются новыми проектами по выпуску аммиака и карбамида в связи с высоким предложением относительно недорогого природного газа в России. Но запуск ранее анонсированных проектов откладывается из-за возросшей налоговой нагрузки, ограниченной инфраструктуры и удорожания кредитов.

Ожидается, что в течение следующих восьми лет рост мощностей по производству карбамида может составить 10 млн т/год. Это станет возможным за счет проекта «Северо-Запад-2» компании «Еврохим» в Кингисеппе (Ленинградская обл.), предприятия «Аммоний-2» (Татарстан), инвестиций «Лукойла» в Ставропольском крае и «Отэко» – в Тамани (Краснодарский край).

Динамика цен на основные виды минеральных удобрений \$/т



Производство калийных удобрений будет расти также благодаря проектам трех основных производителей – «Еврохима», «Уралкалия» и «Акрона». Всего добыча хлористого калия может увеличиться к 2038 г. на 10 млн т/год.

Между тем предприятия столкнулись с необходимостью выплаты курсовой экспортной пошлины, которая была установлена в конце 2023 г. Несмотря на изначально заложенную в формулу расчета пошлины ликвидность в зависимости от среднемесячного значения курса рубля к доллару США, фактическое значение экспортной пошлины на протяжении всего 2024 г. соответствовало 10%.

С начала 2025 г. вводится формульный расчет ставки налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) для производителей фосфорной и калийной руды, а также природного газа, который перерабатывается в аммиак и карбамид. Для точного определения налоговой ставки планируется использовать экспортные котировки *Argus*.

Сложные времена на рынке угля

Российская угольная промышленность столкнулась с новыми вызовами в уходящем году. Цены на мировом рынке снижаются, тогда как в России угольные компании столкнулись с серьезными ограничениями поставок угля по железной дороге. Операционные затраты производителей и экспортеров угля растут высокими темпами из-за дополнительных издержек, обусловленных новыми санкциями, растущей фискальной нагрузкой и повышением себестоимости добычи.

В наиболее сложном положении оказались производители энергетического угля из-за существенного падения

спроса в Китае. Многие направления экспорта твердого топлива через порты юга России и Северо-Запада стали убыточными. Экспорт российского энергетического угля Д и бурого угля в январе-октябре снизился на 18% по сравнению с таким же периодом прошлого года, до 45,9 млн т.

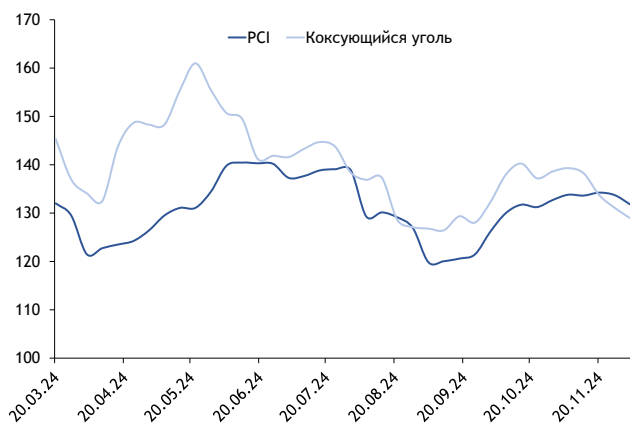
Экспортные цены на российский энергетический уголь низкой калорийности 6 000 ккал/кг уменьшились на 12%: в портах европейской части России - до \$76/т (fob порты Балтийского и Баренцева морей), на Дальнем Востоке – до \$104/т (fob порты Дальнего Востока). Цены на энергетический уголь низкой калорийности 6 000 ккал/кг в Австралии снизились на 22% в годовом соотношении, составив в среднем \$135/т (fob Ньюкасл), в Европе индекс упал на 12%, до \$113/т (cif порты Северо-Западной Европы).

Поставщики металлургического угля чувствовали себя лучше благодаря более высоким ценам, обеспечивающим прибыльность экспорта, несмотря на рост логистических затрат и операционных издержек.

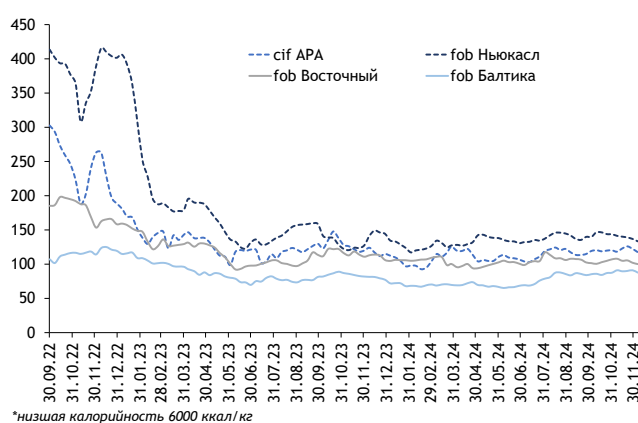
Поставки коксующегося угля из России за рубеж повысились на 1% за первые 10 месяцев года, до 26,6 млн т, по данным участников рынка.

Тем не менее экспортные котировки российского пылеугольного топлива и коксующегося угля в 2024 г. также снизились. Российский высоко-летучий коксующийся уголь к концу года подешевел до \$128,95/т (fob порты Дальнего Востока), что на 9% ниже уровня начала года. Цена на уголь PCI из России упала до \$131,80/т (fob порты Дальнего Востока) в декабре, что на 8% меньше январской котировки.

Цены на российский металлургический уголь, fob Восточный \$/т



Цены на энергетический уголь* \$/т



*низшая калорийность 6000 ккал/кг

Российские экспортеры угля по-прежнему сфокусированы на поставках в Азию, однако их позиции в этом ключевом регионе ослабевают. Импорт российского энергетического угля в Китай сократился в январе – октябре на 8,2 млн т за год, до 42,8 млн т. Помимо усложнившейся логистики и проблем с платежами, наблюдалось усиление конкуренции с Австралией, которая значительно повысила экспорт в Китай. Тем не менее экспорт российского коксующегося угля в Китай вырос на 3,9 млн т в годовом отношении, до 26,6 млн т.

Индия по итогам января – сентября снизила импорт угля из России на 300 тыс. т в годовом соотношении, до 18 млн т, по последним данным. Уменьшение пришлось на энергетический уголь вследствие роста добычи в стране. Но поставщики металлургического угля наращивают отгрузки в Индию. Россия стала самым крупным поставщиком пылеугольного топлива (PCI) в Индию, опередив Австралию. Экспорт коксующегося угля из России в Индию также растет, и в следующем году темпы роста могут ускориться.

Турция снизила импорт российского угля в январе – октябре на 3,3 млн т, до 19,7 млн т, уступив долю на рынке поставщикам из Колумбии и Казахстана. Одной из причин падения поставок в Турцию стала нехватка российского угля в северо-западных и южных портах из-за ограниченный отгрузок по железной дороге.

Выросли поставки российского угля на Тайвань – до 7 млн т в январе – сентябре, что на 900 тыс. т больше, чем годом ранее. Экспорт вырос, хотя несколько крупных потребителей угля, включая энергетическую компанию Taipower, отказались от российского угля.

Более чем на 1 млн т, до 4,6 млн т, удалось повысить экспорт во Вьетнам в январе – сентябре. Экономика страны стремительными темпами растет, что требует дополнительной выработки электроэнергии. Многие поставщики рассчитывают на сохранение этой тенденции.

Индонезия повысила закупки в России в январе – октябре до 4,4 млн т с 2,9 млн т – годом ранее, весь прирост пришелся на металлургический уголь.

Наступающий год может также оказаться сложным для российских угольных компаний из-за снижения цен и ограниченной пропускной способности РЖД. Тем не менее производители металлургического угля в Якутии могут существенно увеличить добычу и экспорт благодаря менее сложным условиям доступа к железнодорожной инфраструктуре и более высокой марже экспорта продукции.

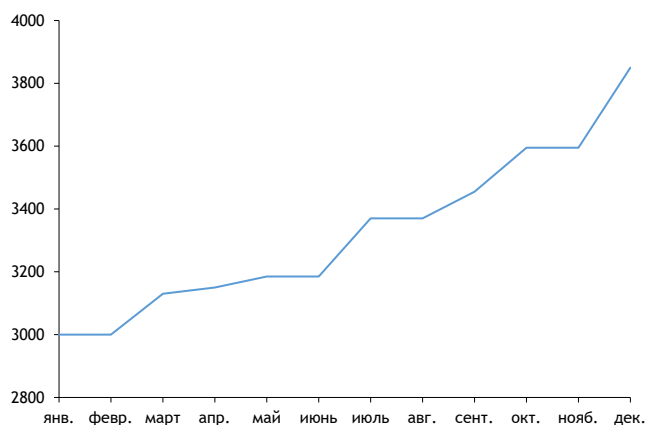
«Колесные» отгрузки снизились, а ставки – выросли

Стоимость аренды вагонов в России для перевозки нефтеналивных грузов в 2024 г. существенно выросла, достигнув в декабре 2 910–3 150 руб./сут. без НДС для нефтебензиновых и 3 640–4 060 руб./сут. – для газовых цистерн по сравнению с 2 090–2 310 руб./сут. без НДС и 2 910–3 090 руб./сут. в январе (см. графики).

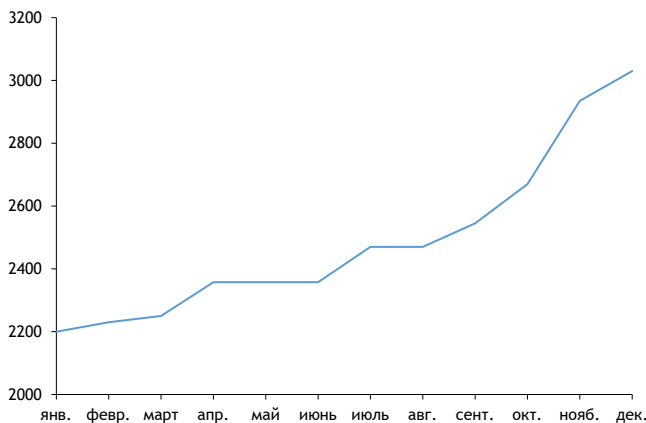
Перевозки подорожали, тогда как их объем снизился. Железнодорожная погрузка всех номенклатур грузов в январе – ноябре уменьшилась на 4,4% относительно аналогичного периода годом ранее, до 1,82 млрд т, а нефти и нефтепродуктов – на 1,1%, до 189,5 млн т, по данным РЖД.

Рост ставок обусловлен дефицитом парка ввиду замедления его оборота из-за скопления вагонов на разных участках сети и увеличения расстояний транспортировки, а также из-за роста издержек железнодорожных компаний.

Ставки аренды газовых цистерн в России в 2024 г. руб./сут.



Ставки аренды нефтебензиновых цистерн в России в 2024 г. руб./сут.



РЖД со второй половины октября на ежедневной основе начала регулировать количество согласований запросов-уведомлений о перемещении порожнего подвижного состава между железными дорогами в надежде разгрузить сеть, ускорить движение и улучшить показатель погрузки. Но пока влияние этой меры неоднозначно, а напряженная обстановка на железной дороге сохраняется.

Экспорт нефтяных грузов по железной дороге с учетом комбинированных отгрузок за 11 месяцев уменьшился на 1,61 млн т по сравнению с таким же периодом прошлого года, до 79,48 млн т, по информации экспедиторов. Основное сокращение поставок пришлось на российские северо-западные, дальневосточные порты и на маршруты в ближнее зарубежье. Рост отгрузок отмечался только в порты Азово-Черноморского бассейна, а также в Монголию и Китай.

Снижение вызвано уменьшением загрузки российских НПЗ, в том числе из-за внеплановых остановок и ремонтов на морских перевалочных комплексах. Кроме того, в течение года вводился запрет на экспорт бензина из России.

Аренда полувагонов резко подешевела

Стоимость аренды самого массового подвижного состава — полувагонов — начала резко снижаться к концу года вслед за сокращением погрузки и формированием профицита подвижного состава вследствие мер РЖД по расчистке путей от вагонов, которые госкомпания считает лишними.

Средняя цена на аренду типового парка на спотовом рынке в октябре — декабре составила 2 775 руб./сут. без НДС, что на 5,8% ниже, чем в III квартале, и лишь на 1,8% выше, чем годом ранее, по данным Argus. В декабре средняя ставка аренды опустилась до 2 575 руб./сут. без НДС, наименьшего уровня с сентября 2023 г.

Но до этого на рынке отмечался рост ставок: средняя стоимость аренды типового вагона на спотовом рынке составила в текущем году 2 877 руб./сут. без НДС, или на 18% больше, чем в 2023 г. По годовым контрактам аренда парка подорожала на 28%, чему способствовало подорожание кредитов и рост лизинговых платежей.

Фундаментальным фактором снижения ставок аренды в конце года стало сокращение перевозок насыпных грузов, отправляемых в полувагонах, — угля, строительных материалов, руды, черных металлов. По итогам января — ноября общий объем таких перевозок уменьшился на 50 млн т за год, или на 7,5%, до 619,6 млн т, по данным

РЖД. Отправители таких грузов сообщали о сложности согласования заявок на перевозку ГУ-12 в течение всего года.

Одной из причин стал дефицит локомотивной тяги и бригад. В РЖД оценивают нехватку машинистов и их помощников по состоянию на начало зимы примерно в 2 тыс. человек, но в последние месяцы дефицит сокращался. Однако скорость доставки грузов снижалась, оборот подвижного состава замедлялся, и отправители стройматериалов и черных металлов активнее использовали альтернативные виды транспорта — автомобильный, а также речной, в период навигации.

Оборот грузового вагона рабочего парка вырос в текущем году примерно на двое суток, до 20,5 суток, по данным РЖД. Повышение оборота на одни сутки требует дополнительно 50–60 тыс. вагонов, по оценке источника в отрасли. Замедление оборота подстегнуло закупки новых вагонов, выпуск которых в России вырос за 10 месяцев на 18,8%, до 61,1 тыс. единиц, из которых более 50 тыс. — для перевозки сухих грузов, по данным участников рынка. На 1 декабря рабочий парк полувагонов увеличился на 21 тыс. единиц за год, до 613,6 тыс. штук.

В РЖД связывают замедление движения с избыточным парком. В конце октября госкомпания ввела ограничения на перемещение порожних вагонов. Общее число таких вагоноотправок между различными дорогами жестко регламентируется, меняется ежедневно, но как правило, не превышает 45 тыс./сут., из которых на полувагоны приходится около половины разрешенного объема.

В начале декабря РЖД сообщила о перемещении 70 тыс. вагонов в отстой на пути необщего пользования.

Ставки на спотовом рынке типовых полувагонов руб./сут. без НДС



Одновременно средний оборот грузового вагона ускорился на 1,7 сут., по данным госкомпании. Для владельцев парка это означает прямые убытки, грозящие разорением, так как принудительный отстой означает выбытие парка из коммерческого оборота как минимум на три месяца при сохранении лизинговых или арендных платежей. Кроме того, владельцам вагонов придется также оплачивать стоянку – 150–300 руб./сут., по данным участников рынка.

Ставки фрахта колебались в течение года

Цены на морские перевозки нефтеналивных грузов из России колебались в течение 2024 г. в зависимости от уровня отгрузок и наличия свободных танкеров. Так, крупные перевозчики стран ЕС с готовностью предоставляли суда, когда цены на нефть и нефтепродукты из России снижались, что позволяло им выполнять условия «Группы семи» (G7).

Стоимость перевозки российской нефти крупнотоннажными танкерами из портов Балтийского, Баренцева и Черного морей на север Китая и западное побережье Индии оставались на довольно высоком уровне с января до середины апреля после их роста осенью 2023 г.

За этим последовало снижение стоимости транспортировки ввиду отмены ледовых ограничений на Балтике, сокращения экспорта сырья и наличия доступных танкеров. Минимальные значения цен на перевозку нефти отмечались в августе – сентябре, после чего ставки вернулись к сезонному росту из-за ухудшения погодных условий.

Стоимость доставки светлых нефтепродуктов среднетоннажными танкерами за рубеж в начале года сильно колебалась. Ухудшение ледовой обстановки в балтийских портах в первой половине марта способствовало росту ставок

Ставки фрахта балкеров для перевозки стальной заготовки и лома в Азово-Черноморском бассейне 2024 г. \$/т



до годовых максимумов. После этого ставки фрахта снижались из-за уменьшения отгрузок вследствие ремонтов на НПЗ и роста спроса на продукты на внутреннем рынке. Поставки топлива сократились также из-за запрета на экспорт бензина из России.

До минимальных значений стоимость аренды среднетоннажных судов опустилась в октябре. А со второй половины ноября ставки начали расти ввиду увеличения объемов экспорта после завершения ремонтов на НПЗ. Однако в первых числах декабря вновь отмечалось снижение стоимости фрахта.

Интерес к балкерным перевозкам слабеет

Стоимость морской транспортировки сухих грузов, в том числе продукции черной металлургии, малотоннажными сухогрузами из портов Азово-Черноморского бассейна к концу года снизилась по сравнению с январем. Спрос фрахтователей на суда во втором полугодии ослабевал из-за снижения торговой активности на зерновом и угольном рынках.

Транспортировка стальной заготовки партиями по 8–10 тыс. т из Новороссийска (Краснодарский край) в турецкие порты Зонгулдак и Искендерун в декабре подешевела на \$4/т и \$8/т по сравнению с началом года, до \$16/т и \$26,50/т соответственно. Доставка заготовки из Новороссийска в Александрию (Египет) подешевела за указанный период на \$7,50/т, до \$28/т, по данным Argus (см. график).

Наиболее существенно стоимость перевозки сухих грузов снизилась в сегменте судов класса «река-море» в портах Азовского моря. Транспортировка лома черных металлов партиями по 3–5 тыс. т из Ростова-на-Дону (Ростовская обл.) и Ейска (Краснодарский край) в турецкие порты Мраморного моря подешевела до \$26/т по сравнению с \$62,50/т – в начале года.

Заметное уменьшение ставок фрахта сухогрузов этого типа началось на маршрутах из азовских портов в начале мая и усилилось в июне после введения запрета на импорт пшеницы со стороны Турции, который продлился до 15 октября. В сентябре – октябре цены начали восстанавливаться, чему способствовало увеличение экспорта зерна из России в Северную Африку, в том числе через накопители на рейде порта Кавказ (Краснодарский край).

В Дальневосточном бассейне стоимость морской перевозки продукции черной металлургии партиями по 25–30 тыс. т в порты Северного Китая и Тайваня в первом

полугодии сохранялась в пределах \$15–18/т. В марте – апреле ставки достигли максимума в текущем году, но затруднение железнодорожных поставок в восточном направлении привело к падению таких отгрузок, поскольку приоритет отдавался углю и нефтепродуктам. Снижение объемов экспорта привело к приостановке с сентября оценки *Argus* ставок фрахта Handysize (дедвейт – 15–35 тыс. т) для стальной заготовки.

Представители отрасли не рассчитывают на позитивные изменения в 2025 г. Несмотря на согласование РЖД перевозок продукции крупного экспортера на Дальний Восток в ноябре – впервые за второе полугодие, отправка так и не состоялась из-за неподачи тяги и введений конвенции по данному направлению.

Котировки и аналитика

Исследования

Конференции

illuminating the markets®