

*Минувший год стал сложным для экономики всех стран. Ограничительные меры в связи с пандемией Covid-19 крайне негативно повлияли на спрос на многие сырьевые товары. В первую очередь упало потребление энергоресурсов, в особенности моторного топлива и авиатоплива. Это повлияло и на рынок фрахта: после значительного роста ставок весной они заметно снизились в связи со слабым спросом. Вырос только интерес к минеральным удобрениям, что привело к повышению цен.*

Argus Consulting понизил оценку потребления нефти в этом и следующем году в связи с введением нового строгого карантина в западных странах. Теперь ожидается, что спрос в 2020 г. снизится на 8,9% относительно прошлого года, до 91,6 млн барр./сут., но повысится на 5,5% в следующем году, до 96,7 млн барр./сут.

После ожидаемого роста потребления в текущем квартале на 730 тыс. барр./сут. по сравнению с III кварталом благодаря усилению спроса в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), прежде всего в Китае и Индии, в I квартале будущего года этот показатель останется без особого изменения. Рост потребления прогнозируется в апреле – июне, когда Argus Consulting ожидает повышения спроса на 1,13 млн барр./сут. относительно уровня января – марта, до 96,13 млн барр./сут. Тем не менее этот показатель будет на 3,8 млн барр./сут. ниже, чем годом ранее.

## Беспрецедентные скачки цен

Цены на нефть в текущем году характеризовались высокой волатильностью из-за геополитических факторов, развала прежней сделки ОПЕК+ и пандемии Covid-19. Стоимость фьючерсов Brent на бирже Ice уменьшалась с максимального в 2020 г. уровня \$68,91/барр. по состоянию на 6 января до минимальных \$19,33/барр. – 21 апреля. Новые договоренности ОПЕК+, снижение добычи в других странах по экономическим причинам, а также восстановление спроса способствовало росту цен в середине декабря до \$50/барр.

Еще более резкие изменения произошли с ценой на американский маркер WTI на бирже Nymex. Контракты резко подешевели 20 апреля, примерно до минус \$37,63/барр. в условиях паники, но на следующий день подорожали до \$10,01/барр.

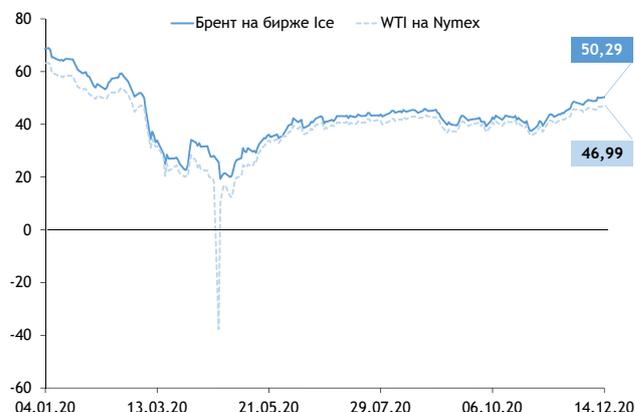
Котировки оставались неустойчивыми и в начале года из-за обострения геополитических проблем. В начале января стоимость нефти выросла после сообщений об убийстве иранского генерала Касема Сулеймани американскими военными. Участники рынка опасались ответных мер Тегерана, в том числе блокады Ормузского пролива, по которому осуществляется более 20% поставок нефти, а также атак на объекты нефтяной инфраструктуры в Саудовской Аравии. Но сторонам удалось не допустить эскалации конфликта.

Во второй половине января нефтяные котировки начали снижаться вследствие ожидаемого роста добычи в США и других странах вне ОПЕК+, а также после сообщений об эпидемии Covid-19 в Китае. Но уже в середине февраля нефть подорожала из-за фактической остановки экспорта из Ливии, где обострился вооруженный конфликт.

Самым знаковым событием для рынка стал распад сделки ОПЕК+ с 1 апреля и решение ближневосточных производителей, прежде всего Саудовской Аравии, наводнить рынок нефтью. Это совпало с усилением пандемии Covid-19, что привело к рекордному росту запасов нефти и нефтепродуктов, в том числе в плавучих хранилищах, и беспрецедентному падению цен.

С конца апреля наступил период постепенного восстановления нефтяных цен благодаря вступлению в силу с 1 мая нового соглашения ОПЕК+, предполагающего сокращение производства на 9,7 млн барр./сут. Переработчики в АТР увеличили закупки сырья, пользуясь низкими ценами.

Стоимость фьючерсных контрактов эталонных сортов \$/барр.



## год большого карантина

Котировки восстанавливались вплоть до сентября, когда возникли опасения наступления второй волны Covid-19, оказавшиеся справедливыми. Но в декабре цены стали довольно быстро расти благодаря началу массовой вакцинации в нескольких странах.

Перспективы развития нефтегазовой отрасли пока не радужны. Компании резко сократили капвложения в разведку, разработку и запуск новых месторождений. Снижены инвестиции в переработку, а загрузка НПЗ за редким исключением сохраняется на уровне, не превышающем 80% от проектных мощностей.

### Россия снижает добычу нефти в рамках ОПЕК+

Правительство России согласилось на резкое снижение добычи в стране в соответствии с соглашением ОПЕК+, вступившим в силу в мае. Уже в июне Минэнерго уменьшило прогноз по добыче нефти и конденсата на текущий год до 510–520 млн т против первоначального объема 560–570 млн т.

Согласно последним оценкам министерства, производство нефти и конденсата в России по итогам 2020 г. может снизиться на 8%, примерно до 514 млн т. Ведомство придерживается от прогнозов добычи жидких углеводородов на 2021 г.

Энергетическая стратегия России на период до 2035 г., которую правительство одобрило в июне, предусматривает добычу нефти и конденсата в объеме 555–560 млн т/год до 2024 г., а затем в объеме 490–555 млн т/год в последующие 10 лет. Но эти целевые ориентиры не учитывают ограничения добычи по соглашению ОПЕК+, действующему до конца апреля 2022 г.

С 1 января суммарные квоты стран ОПЕК+ увеличатся на 482 тыс. барр./сут., и Россия сможет повысить добычу нефти на 126 тыс. барр./сут., до 9,119 млн барр./сут. (1,26 млн т/сут.) нефти. Соглашение не ограничивает добычу газового конденсата.

Впрочем, Россия фактически превышала свою квоту в мае–ноябре в среднем на 80 тыс. барр./сут. Таким образом, для полного соблюдения квоты в январе увеличение добычи в России должно составить не более 50 тыс. барр./сут. по сравнению с ноябрем.

Учитывая роль России в качестве ключевого участника соглашения ОПЕК+, партнеры по сделке не предъявляют к стране публичных требований компенсации имевших место в этом году объемов перепроизводства дополнительными ограничениями добычи.

Вице-премьер Александр Новак, который по-прежнему курирует работу в рамках ОПЕК+, заявил после встречи в начале декабря, что считает целесообразным увеличение добычи странами ОПЕК+ в первые месяцы 2020 г. примерно на 500 тыс. барр./сут. ежемесячно, до тех пор пока общее ослабление ограничений не достигнет 2 млн барр./сут. Но у стран ОПЕК+ есть возможность и сокращать квоты, если этого потребует рыночная ситуация, добавил он.

### Падение закупок нефти в России

Объем закупок нефти независимыми переработчиками в Западной Сибири в 2020 г. составил 24,8 млн т, по предварительным данным, что на 2,46 млн т меньше, чем годом ранее. Это минимальный показатель за период с начала мониторинга *Argus* в 2009 г. По сравнению с 2018 г. продажи в текущем году упали на 4,88 млн т, а по сравнению с 2017 г. — на 8,71 млн т.

Наибольший объем реализации нефти в Западной Сибири отмечался в 2014 г. — 44,77 млн т. Это почти на 20 млн т больше, чем ожидается на рынке России по итогам текущего года.

Объем продаж западносибирской нефти на рынке России с поставкой в декабре, по предварительным данным, повысился по сравнению с ноябрем лишь на 300 т/сут. (78 тыс. т), до 68,2 тыс. т/сут. (2,11 млн т). В прошлые годы общий объем поставок — по формуле и фиксированным ценам — в декабре был обычно выше этого значения.

Объем декабрьских продаж западносибирской нефти за всю историю мониторинга *Argus* был ниже только в декабре 2018 г., когда этот показатель снизился до 64 тыс. т/сут. (1,98 млн т), что было вызвано резким уменьшением закупок компанией «Новый Поток», испытывавшей финансовые трудности.

Объем закупок западносибирского сырья на рынке России снижался в течение последних шести лет. Налоговый маневр правительства, начавшийся в конце 2014 г., привел к уменьшению рентабельности переработки. Заметному сокращению спроса на сырье в текущем году способствовало резкое ослабление спроса на нефтепродукты из-за пандемии Covid-19.

Дополнительным фактором снижения потребления стало и вступление в силу с начала 2020 г. новых требований Международной морской организации (ИМО) об ограничении содержания серы в судовом топливе до 0,5%.

## год большого карантина

**Экспорт нефти из России на минимуме с 2004 г.**

Отгрузки нефти из России и транзит по системе «Транснефть» по итогам текущего года снизятся до минимального уровня с 2004 г. вследствие заметного уменьшения добычи в рамках ОПЕК+. Поставки сократятся примерно на 26,91 млн т по сравнению с прошлым годом, до 195 млн т, по предварительным данным.

Участники рынка затрудняются с оценкой объемов экспорта и транзита из России в следующем году, поскольку страны ОПЕК+ намерены ежемесячно пересматривать квоты на добычу как минимум в течение I квартала. «Транснефть» в декабре сообщила, что в 2021 г. суммарный объем прокачки по трубопроводной системе останется примерно на уровне текущего года – 440–450 млн т. По данным компании, в 2020 г. этот показатель может снизиться на 9% относительно прошлого года, до 441,5 млн т.

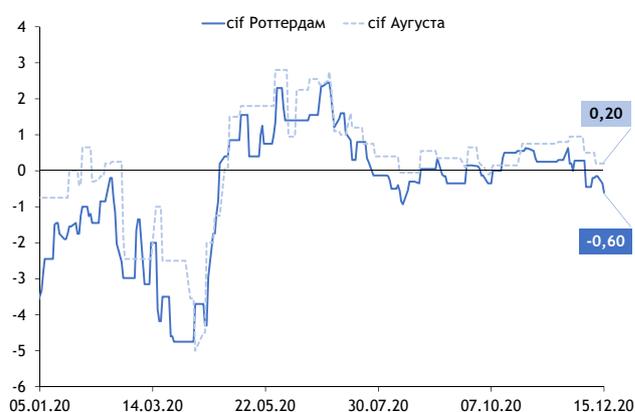
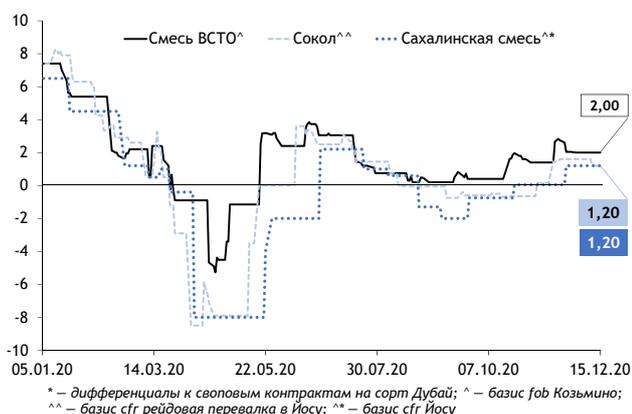
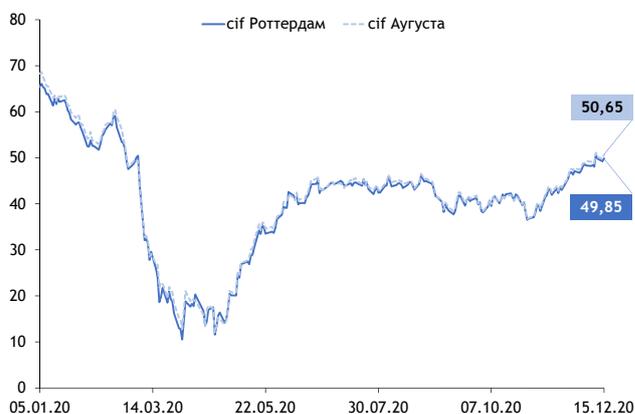
Стоимость Юралс в Северо-Западной Европе (СЗЕ) 15 декабря в абсолютном выражении сократилась на \$11,58/барр. по сравнению с началом января, до \$49,85/барр. (cif Роттердам). Цена на сорт 10 декабря достигла уровня \$50/барр. впервые с начала марта. В начале апреля стоимость Юралс в СЗЕ обвалилась до \$10,54/барр. – минимального уровня с марта 1999 г.

Тем временем значительное сокращение предложения среднетяжелой нефти на мировом рынке заметно поддержало цены на Юралс относительно Североморского датированного. С конца апреля российский сорт продавался в основном с премией к эталону: в конце июня премия достигла максимума за всю историю мониторинга Argus с сентября 1994 г. – \$2,45/барр. (cif Роттердам) по сравнению с максимальной с июня 2008 г. скидкой в конце марта – \$4,75/барр. По состоянию на 15 декабря цена снизилась до скидки \$0,60/барр., но это на \$3,95/барр. выше по сравнению с уровнем начала января.

В Средиземноморье партии Юралс объемом по 80–100 тыс. т 15 декабря предлагались с премией \$0,20/барр. (cif Аугуста) к эталону по сравнению со скидкой \$0,75/барр. – в начале года. В конце мая премия выросла до рекордного уровня \$2,80/барр. после падения цены в начале апреля до максимальной с июля 2008 г. скидки – \$5/барр.

В абсолютном исчислении этот сорт в Средиземноморье с начала года подешевел на \$14,58/барр. вслед за эталоном, до \$50,65/барр. (cif Аугуста). Минимальная цена отмечалась в конце апреля – \$12,09/барр., это наименьший уровень с марта 1999 г.

Ограниченный спрос на легкие сорта в АТР вследствие больших запасов сырья оказал давление и на стоимость Смеси ВСТО. Премия на партии этой нефти с поставкой в январе 2021 г. снизилась до \$2/барр. (fob Козьмино) по сравнению с премией на сорт в начале года на уровне \$7,40/барр. В конце апреля, во время торгов июньскими партиями, стоимость Смеси ВСТО снизилась до минимума

**Дифференциал Юралс к Североморскому дат. \$/барр.****Стоимость дальневосточных сортов нефти\* \$/барр.****Стоимость Юралс в абсолютном выражении \$/барр.**

## год большого карантина

за всю историю мониторинга *Argus* с декабря 2009 г. – скидки \$5,27/барр.

**Интерес к нефтепродуктам невысок**

Стоимость экспортных партий нефтепродуктов снизилась в текущем году из-за ограничений международных и внутренних перевозок и передвижений с целью сдерживания распространения Covid-19.

Наиболее значительно цены на нефтепродукты упали в марте - апреле. Из-за приостановки авиасообщения котировки керосина в СЗЕ в марте – сентября впервые были ниже не только стоимости дизельного, но и печного топлива (см. график).

Вследствие ослабления спроса на моторное топливо российские НПЗ с апреля стали сокращать производство (см. диаграмму). Если в I квартале 2020 г. переработка нефти составляла в среднем 24,43 млн т/месяц, то в апреле – октябре – 21,61 млн т/месяц. Минимальная

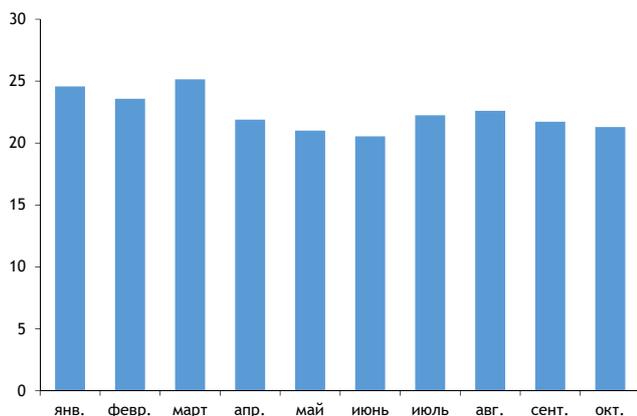
загрузка заводов была в июне. Объем переработки сырья в 2019 г. в прошлом году была выше, составив в среднем 23,76 млн т/месяц.

Во втором полугодии мировой спрос стал оживать благодаря смягчению ограничительных мер в некоторых регионах. Однако участники рынка не ждут серьезного восстановления рынка до середины 2021 г., когда население многих стран может быть вакцинировано, либо переболит коронавирусом.

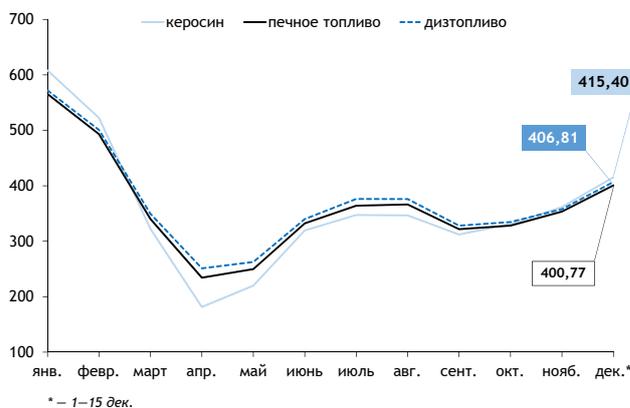
Стоимость **бензина** Eurobob оху 15 декабря составила \$422,75/т по сравнению с \$595,50/т (cif СЗЕ) – 2 января. Наиболее значительное снижение стоимости бензина отмечалось в апреле, когда средняя цена упала до \$161,21/т с \$269,22/т (cif СЗЕ) – в марте.

К концу года бензин в Европе стал дорожать вслед за ростом цен на нефть. Однако в середине декабря маржа производства бензина в СЗЕ вновь стала отрицательной

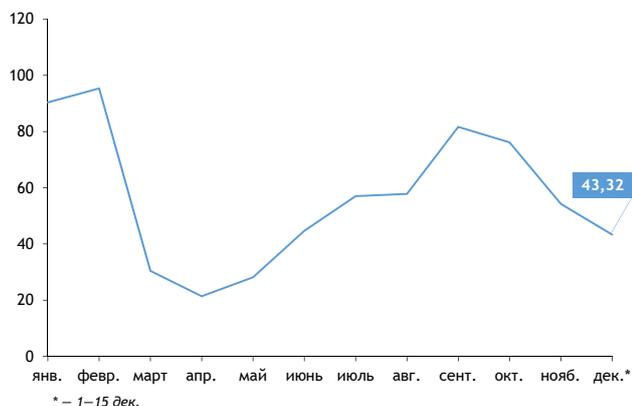
Загрузка российских НПЗ сырьем в 2020 г. млн т



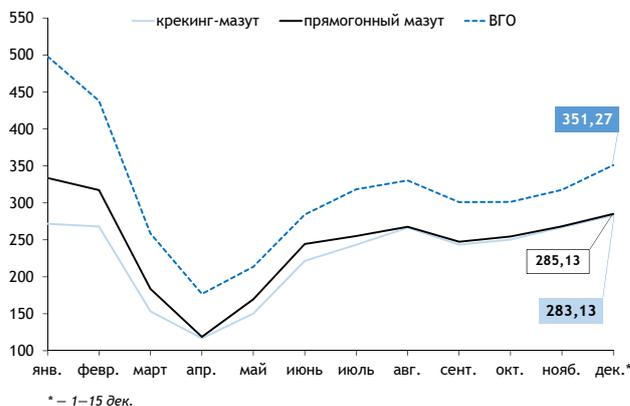
Стоимость средних дистиллятов на базисе cif СЗЕ в 2020 г. \$/т



Дифференциал бензина Eurobob оху к Североморскому датированному в 2020 г. \$/т



Котировки темных нефтепродуктов на базисе cif СЗЕ в 2020 г. \$/т



## год большого карантина

из-за повторного введения карантина во многих европейских странах в преддверии Рождества. Международное энергетическое агентство прогнозирует относительно быстрое восстановление спроса на моторное топливо в 2021 г. Потребление бензина и дизтоплива в следующем году может составить 97–99% к показателям 2019 г. Однако возможная третья волна Covid-19 может негативно отразиться на объеме спроса и замедлить восстановление рынка.

Цена на **нафту** 15 декабря составила \$437,75/т против \$534,75/т (сif C3E) – 2 января, из-за слабого интереса к продукту для блендинга бензина в Европе. Минимальная стоимость нефти в этом году отмечалась в апреле, когда средняя стоимость продукта составила \$140,25/т (сif C3E).

В первой половине декабря котировки нефти значительно выросли по сравнению с ноябрем благодаря повышению цен на нефть, а также активному спросу на европейский продукт со стороны нефтехимических производителей в АТР. Интерес к нефти проявляют и европейские нефтехимические компаний.

Стоимость прямогонного **мазута** М-100 с содержанием серы 3% 15 декабря составила \$294,75/т (сif C3E) против \$310,25/т – в начале года. Мазут с содержанием серы 1% 15 декабря оценивался на уровне \$326,50/т по сравнению \$474,25/т – 2 января.

Российский мазут был в этом году более востребованным для дальнейшей переработки, чем для поставки на бункерный рынок. Спрос на судовое топливо со стороны бункерных компаний в 2020 г. сильно уменьшился с введением Международной морской организацией ограничений по содержанию серы в судовом топливе до 0,5% с 1 января. Между тем переработчики США активно закупали

высокосернистый мазут для его использования на установках замедленного коксования. Эта страна стала основным импортером сернистого мазута в 2020 г., поскольку была вынуждена заместить поставки тяжелой нефти из Венесуэлы. Устойчивый спрос на мазут в США оказал поддержку стоимости продукта (см. график).

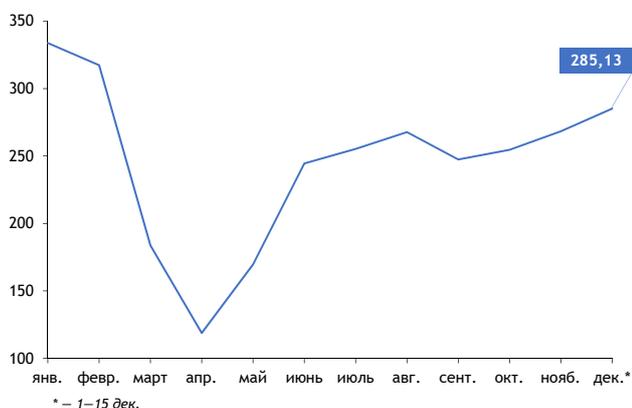
Спред между котировками мазута с содержанием серы 3,5% и продукта с серой 1% на базисе сif C3E в текущем году сократился вопреки ожиданиям рынка. Судовые компании, которые рассчитывали на удешевление сернистого продукта после IMO-2020, установили на своих судах скрубберы. При спреде между высоко- и малосернистым мазутом \$200–300/т окупить инвестиции в оборудование можно было бы менее чем за год, однако при текущей ситуации этот срок увеличится.

В 2020 г. российские НПЗ увеличили производство малосернистого мазута из-за роста спроса на этот продукт на бункерном рынке. Доля экспорта мазута с содержанием серы до 1,5% в общем объеме танкерных отгрузок российского мазута за рубеж в январе – ноябре увеличилась примерно до 22% с 7% в прошлом году, по данным Vortexa.

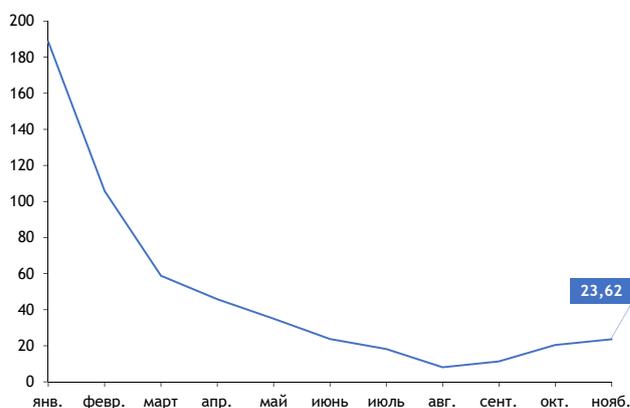
Стоимость **вакуумного газойля (ВГО)** 15 декабря составила \$368,13/т (сif C3E) против \$512/т – 2 января. Интерес к импорту ВГО из России в C3E был относительно высоким: предложение ВГО в регионе было ограничено из-за сокращения загрузки заводов, в связи с чем переработчики закупали продукт для использования на установках вторичной переработки.

Применение малосернистого ВГО в Европе снизилось, но спрос на такой продукт увеличился со стороны бункерного рынка. В то же время импорт российского ВГО в США в январе – ноябре немного вырос относительно аналогичного периода 2019 г. – на 150 тыс. т, до 4,2 млн т.

Котировка прямогонного мазута с серой 3% сif C3E в 2020 г. \$/т



Спред между котировками мазута с серой 3,5% и 1% сif C3E \$/т



## год большого карантина

Котировки **авиакеросина** 15 декабря составили \$436,75/т по сравнению с \$652,50/т (cif C3E) – в начале января. Спрос на продукт в начале марта резко снизился вслед за сокращением рейсов, но в середине мая спрос стал понемногу восстанавливаться после ослабления карантинных мер.

С середины сентября котировки вновь оказались под давлением, так как правительства европейских стран возобновили карантинные меры. Между тем маржа выпуска керосина осенью стала расти из-за ограниченного предложения продукта в Европе вследствие большого количества ремонтов на НПЗ.

В бельгийской авиакомпании Brussel Airlines считают, что спрос на авиаперелеты в 2021 г. будет на 25% меньше, чем до начала кризиса, а вернуться к показателям 2019 г. авиакомпаниям удастся только в 2023 г.

По оценкам Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), достижение докризисного объема международных пассажирских авиаперевозок возможно не ранее 2024 г., хотя восстановление внутренних авиаперевозок может произойти раньше.

Стоимость **дизтоплива** в Северо-Западной Европе 15 декабря составила \$422/т по сравнению с \$623/т – 2 января. Несмотря на ослабление спроса вследствие карантина, поддержку котировкам продукта в C3E оказывало потребление моторного топлива службами доставки.

Летом мировой спрос на дизтопливо стал восстанавливаться: многие люди предпочитали путешествовать на личном транспорте. Однако осенью спрос на дизтопливо вновь сократился из-за повторного карантина во многих странах Европы.

### Цены и продажи бункерного топлива снизились

Валютные котировки всех типов бункерного топлива в российских портах Балтики с начала года снизились на треть из-за ослабления торговой активности в условиях пандемии Covid-19. Наибольший спад цен отмечался в первой половине мая: тогда стоимость мазута с содержанием серы до 0,5% (VLSFO) в Санкт-Петербурге упала до \$90/т (dob Санкт-Петербург) по сравнению с \$445/т в начале года.

Во второй половине года наметилось постепенное восстановление цен на малосернистый мазут вслед за повышением мировых котировок нефти и нефтепродуктов. По состоянию на 15 декабря стоимость топлива увеличилась в среднем на \$232,50/т, до \$315–330/т (dob Санкт-Петербург).

Тем не менее интерес к российскому топливу со стороны иностранных судовладельцев остается невысоким. Многие покупатели предпочитали закупать мазут в портах Северо-Западной Европы, где цены на продукты на условиях отсрочки платежа порой соответствовали стоимости топлива в балтийских портах.

Так, скидка на VLSFO в Санкт-Петербурге в середине декабря уменьшилась до \$49,50/т к котировкам в нидерландском порту Роттердаме, тогда как в начале года эта разница иногда превышала \$100/т, по данным *Argus*.

### Бензин в России подорожал

Национальный индекс цен на Аи-95 на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже (СПбМТСБ) в январе – ноябре составил в среднем 48 992 руб./т, а на Аи-92 – 46 483 руб./т, что соответственно на 6,4% и на 6,1% больше, чем за аналогичный период 2019 г.

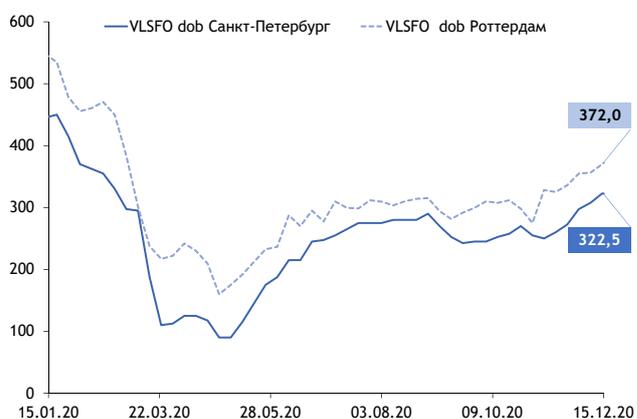
Росту цен способствовал устойчивый спрос на продукт, поскольку в условиях Covid-19 население предпочло личный транспорт общественному. Интерес к бензину поддержал загрузку крупных НПЗ в России, особенно в летний период.

Тем не менее производство Аи-95 и Аи-92 в России сократилось из-за снижения переработки сырья, что также поддержало цены на бирже. Железнодорожные отгрузки бензина с российских НПЗ и нефтебаз на внутренний рынок в январе – ноябре составили около 21,5 млн т, что на 7,3% меньше, чем за аналогичный период 2019 г., по данным экспедиторов.

Заметно сократили биржевые продажи «Роснефть», а также «Татнефть» со своего завода «Танеко» в Нижнекамске (Татарстан). Это во многом связано с ростом потребностей

Цены на VLSFO dob Санкт-Петербург

\$/т



## год большого карантина

АЗС этих переработчиков в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

«Роснефть» летом 2019 г. купила Петербургскую топливную компанию, которая владеет двумя нефтебазами и 141 АЗС в северной столице и соседних регионах.

«Татнефть» во второй половине прошлого года приобрела у финской Neste 75 заправок, а также нефтебазу «Несте Санкт-Петербург».

В высокий сезон потребление у сбытовых предприятий «Татнефти» составляло почти 100 тыс. т/месяц высокооктанового бензина при максимальном производстве на НПЗ «Танеко» около 110 тыс. т/месяц. В первом полугодии предприятие выпускало крупные объемы Аи-80 для продаж на российском крупнооптовом рынке ввиду сравнительной доходности таких поставок в условиях отрицательного топливного демпфера.

Национальный индекс цен на летнее дизтопливо (ДТЛ) в январе – ноябре снизился на 3%, до 45 181 руб./т. Между тем продажи продукта на СПбМТСБ по итогам девяти месяцев года выросли на 35,8%, что можно объяснить выходом на биржу дополнительных конечных потребителей, а также относительно невысокой доходностью экспорта продукта.

Национальные индексы рассчитываются на основе средних цен на продукты на всех крупных НПЗ России с учетом доли каждого производителя в поставках на рынок.

### Цены на МТБЭ пока не восстановились

Стоимость метил-трет-бутилового эфира (МТБЭ) в России к концу года так и не смогла восстановиться до уровня, предшествующего началу пандемии Covid-19. Это было обусловлено сокращением производства бензина в стране, а также снижением котировок МТБЭ в Северо-Западной Европе. Весной цены на МТБЭ в России упали до минимального значения с начала мониторинга рынка Argus в ноябре 2013 г. (см. график).

В последующие месяцы цены начали восстанавливаться. Но в декабре спотовые партии МТБЭ на российском рынке вновь немного подешевели на фоне сезонного ослабления спроса на бензин и высокооктановые компоненты. Так, «Эктос» снизил цены на партии продукта в декабре по сравнению с прошлым месяцем на 1 000 руб./т, до 48 000–49 000 руб./т (fca/fot Волжский, fca Каучук). В то же время объемы МТБЭ производства Стерлитамакского НХЗ продаются по 47 000 руб./т (fca/fot Косяковка)

по сравнению с 46 000–49 000 руб./т (fca/fot Косяковка) – во второй половине ноября.

Поддержку ценам не смогло оказать снижение предложения продукта из-за остановки 12 ноября производства МТБЭ на заводе «Эктос-Волга» (Волжский, Волгоградская обл.) мощностью 160 тыс. т/год. Предприятие прекратило выпуск компонента на неопределенный срок из-за слабого интереса к МТБЭ, а также высоких цен на сырье, изобутан. «Эктос» продолжает выполнять контрактные обязательства по поставкам МТБЭ за счет отгрузок со второго завода, «Уралоргсинтеза» (Чайковский, Пермский край). В декабре производитель предлагает также автомобильные партии продукта производства «Эктос-Волги» из объемов, накопленных в хранилищах.

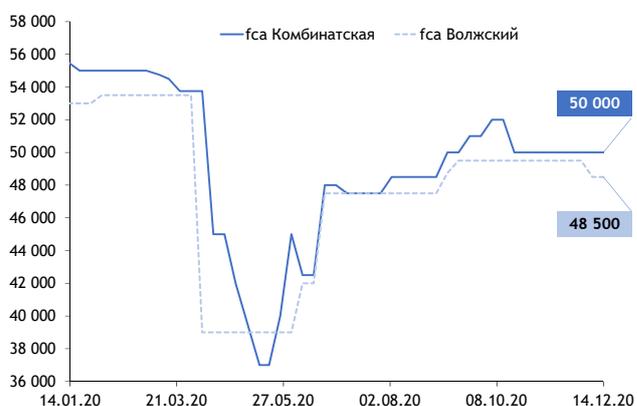
### Производство СУГ и цены снизились

Выпуск сжиженного углеводородного газа (СУГ) России в этом году заметно снизился вследствие Covid-19, а также в связи с выходом на полную мощность нефтехимического комплекса «Запсибнефтехим» компании «Сибур Холдинг», ставшего крупным потребителем газа. Несмотря на уменьшение экспорта, стоимость газа на белорусско-польской границе существенно понизилась (см. график).

Товарный выпуск СУГ в России сократился в январе – сентябре на 418,8 тыс. т, или на 3,9%, по сравнению с аналогичным периодом 2019 г., до 10,34 млн т, по данным Минэнерго. Сокращение связано с запуском «Запсибнефтехима», снижением объемов добычи нефти и попутного нефтяного газа (ПНГ) в рамках соглашения ОПЕК+, а также с уменьшением загрузки НПЗ из-за последствий пандемии Covid-19.

До минимального значения выработка товарного СУГ в России снизилась в мае – 1,01 млн т. Апрель стал самым сложным месяцем для рынка: спрос на внутреннем рынке

Цены на спотовые партии МТБЭ в России руб./т



## год большого карантина

резко снизился, и российские производители стали при-  
страивать объемы за рубежом. Так, «Газпром» резко уве-  
личил экспорт, отправив крупные партии через черномор-  
ский порт Тамань, а также в Китай.

Однако летом спрос на внутреннем рынке восстановился,  
в том числе и за счет роста загрузки сырьем «Запсибнеф-  
техима», который к декабрю заработал на полную мощ-  
ность. Всего, по оценкам участников рынка, в январе –  
сентябре «Запсибнефтехим» переработал 1,2–1,3 млн т  
товарного пропана и бутана и около 500 тыс. т широкой  
фракции легких углеводородов (ШФЛУ).

В условиях снижения выпуска СУГ при восстановлении  
потребления в стране экспорт СУГ сократился в январе –  
ноябре на 1,7 млн т относительно показателя за такой же  
период годом ранее, до 3,9 млн т (см. график). Самое за-  
метное сокращение пришлось на менее привлекательные  
направления – через порты Черного и Балтийского мор-  
ей. Экспорт через Усть-Лугу сократился более заметно,  
поскольку единственным поставщиком на этом маршруте

является «Сибур Холдинг», который использовал объемы  
для собственной переработки.

Цены на СУГ в целом повторяли динамику на других рын-  
ках энергоресурсов: после падения весной они неуклон-  
но росли летом благодаря восстановлению спроса и се-  
зонным ремонтам на предприятиях. Но снижение спроса  
осенью отразилось и на этом сегменте рынка: в начале  
сентября цены стабилизировались, а затем наметилось их  
снижение (см. график).

**Экспорт угля и цены поступательно растут**

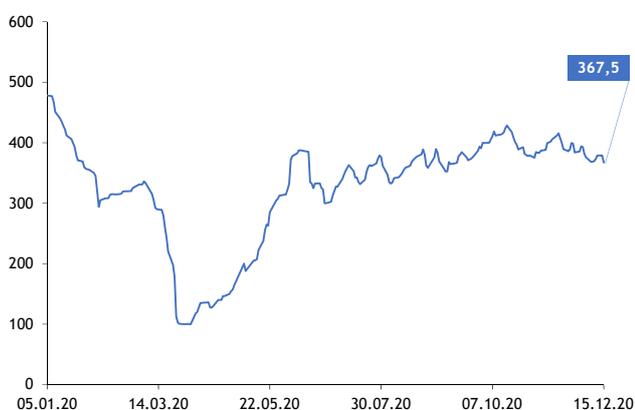
Цены на российский энергетический уголь на мировом  
рынке оставались низкими в течение всего 2020 г. в свя-  
зи со спадом промышленного производства, вызванным  
Covid-19, и начали расти лишь к декабрю благодаря воз-  
обновлению спроса на топливо в Китае. При этом россий-  
ские экспортеры смогли занять лидирующие позиции в  
Европе, а также увеличить поставки в Азию через дальне-  
восточные и черноморские порты.

В 2021 г. ожидается дальнейший рост экспорта угля из  
России благодаря снижению конкуренции на рынке Евро-  
пы и возобновлению роста спроса в Азии.

Стоимость энергетического угля калорийностью  
6 000 ккал/кг повысилась в первой половине декабря на  
27% по сравнению с аналогичным периодом ноября, при-  
мерно до \$64,50/т (cif Северо-Западная Европа). Наи-  
меньший уровень цен был отмечен в мае – менее \$38/т  
(cif Северо-Западная Европа) ввиду высоких складских  
запасов и минимальной торговой активности. Стоимость  
топлива превысила \$50/т только к сентябрю. В связи с  
этим многие российские экспортеры угля ограничили от-  
грузки в адрес северо-западных портов в течение первых  
трех кварталов, ссылаясь на низкую маржу и существен-  
ные финансовые риски.

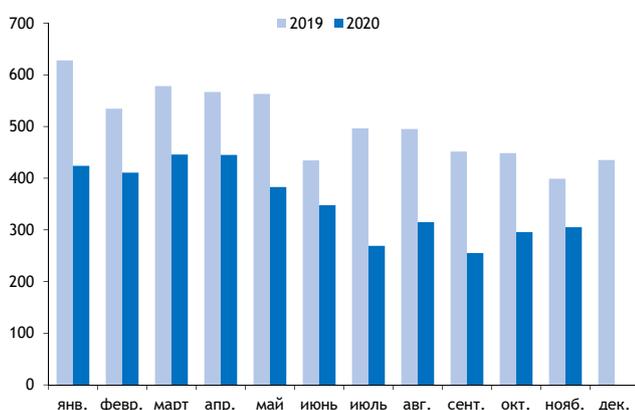
Цены на СУГ daf Брест

\$/т



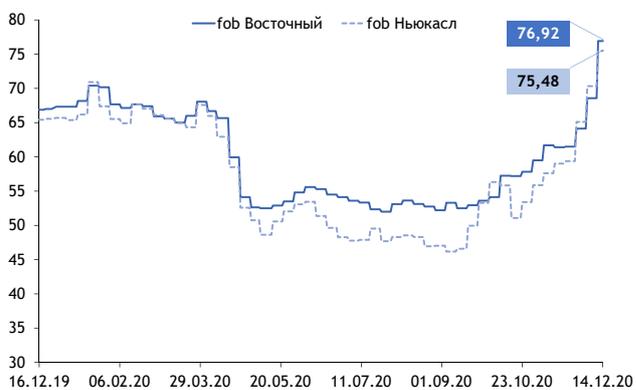
Экспорт СУГ из России

тыс. т



Цены на российский и австралийский уголь\*

\$/т



\* – энергетический уголь калорийностью 6 000 ккал/кг

## год большого карантина

Увеличению цен в последующие месяцы способствовало резкое сокращение складских запасов в хранилищах региона Амстердам – Роттердам – Антверпен (АРА) – до 4,6 млн т в декабре, что является минимальным значением с мая 2018 г.

Стоимость российского энергетического угля калорийностью 6 000 ккал/кг при поставках из Кузбасса в страны Азии к середине декабря превысила \$76/т (fob порты Дальнего Востока) по сравнению с \$67/т в начале года и около \$54/т – в середине года. Участники рынка ожидают, что цены продолжат расти и в начале 2021 г. благодаря повышенному спросу на уголь в Китае, Южной Корее и Тайване. Так, Китай продолжает ограничивать из-за политических разногласий импорт угля из Австралии, и российское топливо остается для местных покупателей основной заменой таких поставок.

Некоторые российские поставщики намерены в 2021 г. повысить отгрузки угля в АТР не только через порты Дальнего Востока, но и через черноморский глубоководный терминал Тамань, а также через северо-западные порты.

**Сверхдоходы судовладельцев сменились убытками**

Судоходные компании переживают непростые времена. Конец года не принес им ожидаемого роста ставок фрахта. Стоимость аренды танкеров различного типоразмера, напротив, уменьшилась до минимального уровня с начала 2019 г. Новые карантинные ограничения негативно влияют на спрос и транспортировку. Декабрьское решение стран ОПЕК+ об увеличении добычи нефти почти на 500 тыс. барр./сут. не смогло поменять ситуацию на фрахтовом рынке.

Получив сверхприбыли во II квартале, после разрыва сделки ОПЕК+ и ажиотажного спроса на суда всех типоразмеров, в IV квартале крупнейшие игроки фрахтового рынка

фиксируют убытки и прогнозируют падение доходности в I квартале 2021 г. из-за сокращения морских перевозок крупнотоннажными судами, снижения спроса на использование танкеров в качестве плавучих нефтехранилищ, а также замедления мировой торговой активности.

Объем хранения нефти в крупнотоннажных танкерах к 17 декабря уменьшился до 10,2 млн т с почти 30 млн т в конце июня, по данным аналитической компании Vortexa. Ситуация бэквардации, которая установилась на рынке в последней декаде ноября, привела к падению интереса к хранению сырья и нефтепродуктов.

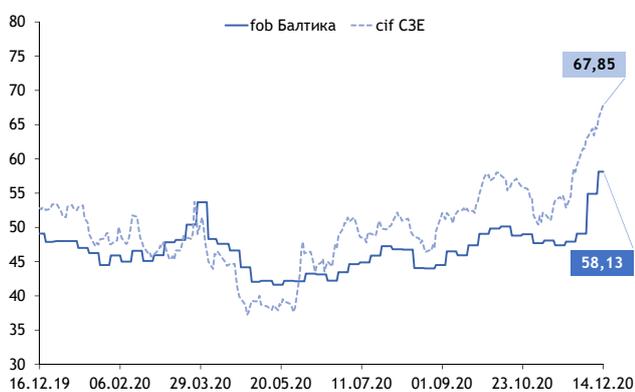
Факторы, которые традиционно влияют на рост фрахта в конце года, не сработали. Ни торговое оживление в преддверии рождественских и новогодних праздников, ни увеличение длительности рейсов из-за ухудшения погоды в портах, ни задержки в турецких проливах не повлияли на стоимость фрахта. «На рынке наблюдается профицит наливного флота. Судовладельцы берутся за любую работу», – отметил один из брокеров.

Стоимость фрахта судов на условиях годового тайм-чартера продолжает снижаться после достижения максимальных значений в апреле. Так, средние ставки аренды судов класса VLCC (дедвейт – 200–320 тыс. т) в ноябре составили \$26 098/сут., снизившись по сравнению со средним значением апреля на \$48 710/сут. Средняя стоимость аренды Suezmax (дедвейт – 120–200 тыс. т) на условиях тайм-чартера уменьшилась на \$26 723/сут., до \$18 644/сут., а Aframax (дедвейт – 80–120 тыс. т) – на \$16 659/сут., до \$16 633/сут. Средний ноябрьский тайм-чартер судов аналогичного класса в 2019 г. обходился в \$46 906/сут., \$35 792/сут. и \$25 422/сут. соответственно.

Стоимость транспортировки нефти танкерами класса VLCC из портов Ближнего Востока в Сингапур и порты Северо-Западной Европы во второй декаде декабря составила 35 и 20 пунктов Международной фрахтовой шкалы Worldscale (WS), или \$5,31/т и \$5,89/т, снизившись с 225 и 145 пунктов, или с \$34,16/т и \$42,73/т, в первых числах апреля, когда были зафиксированы максимальные годовые значения.

Прошлогодний пик роста ставок на этих направлениях отмечался во второй декаде октября, когда для судов дедвейтом 270–280 тыс. т на указанных направлениях они достигали WS325 (\$41,34/т) и WS180 (\$40,23/т). Тогда фрахт резко подорожал из-за санкций США против дочерних структур крупнейшей судоходной компании Китая China Ocean Shipping Company (Cosco) и атак на объекты саудовской госкомпании Saudi Aramco. В то же время

Цены на энергетический уголь в Европе\* \$/м



\* – калорийность 6 000 ккал/кг

## год большого карантина

наблюдалось временное выбывание крупного тоннажа из эксплуатации для установки скрубберов.

Спотовые ставки фрахта судов на маршрутах из российских портов демонстрировали схожую динамику, снизившись в декабре 2020 г. до минимальных значений с начала прошлого года.

Стоимость аренды танкеров Suezmax и Aframax для транспортировки Юралс партиями по 135 тыс. т и 80 тыс. т из портов Черного моря в Средиземноморье во второй декаде декабря составила WS55 (\$5,48/т) и WS60 (\$5,98/т). В текущем году самые высокие значения фрахта были зафиксированы в марте и апреле – WS230 (\$22,93/т) и WS250 (\$24,93/т).

Удорожание бункерного топлива, а также ограниченное предложение мазута с содержанием серы до 0,5% в портах Черного и Балтийского морей после вступления в силу

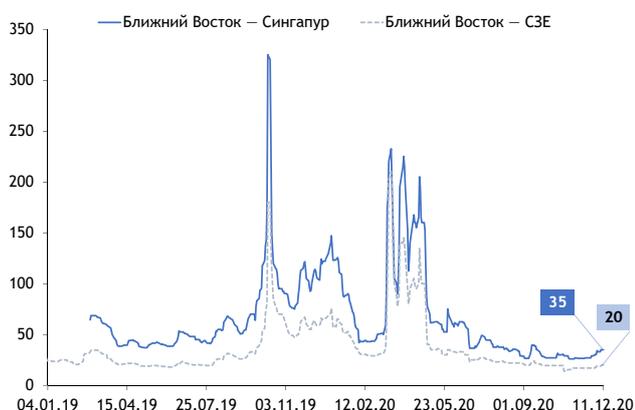
требований Международной морской организации (IMO) об ограничении содержания серы в судовом топливе до 0,5% стали причиной резкого роста стоимости фрахта на аналогичных маршрутах в конце прошлого года и в начале текущего, до WS175 (\$15,54/т) и WS245 (\$21,76/т), а также привели к увеличению стоимости фрахта судов меньшего размера в тот же период. Так, аренда танкеров для транспортировки 30 тыс. т светлых нефтепродуктов из портов Черного моря в Средиземноморье и портов Балтийского моря в СЗЕ в конце прошлого года обходилась в WS325 (\$32,14/т) и WS220 (\$20,31/т).

Но ко второй декаде декабря стоимость перевозок таких партий упала до WS100 (\$11,16/т) и WS110 (\$9,96/т), снизившись по сравнению с пиковыми значениями апреля на WS575 (\$64,17/т) и WS325 (\$29,41/т).

Транспортировка партий Смеси ВСТО объемом по 100 тыс. т на судах Aframax из Козьмино (Приморский

Ставки фрахта VLCC (270 – 280 тыс. т)  
с Ближнего Востока в Сингапур и СЗЕ

WS



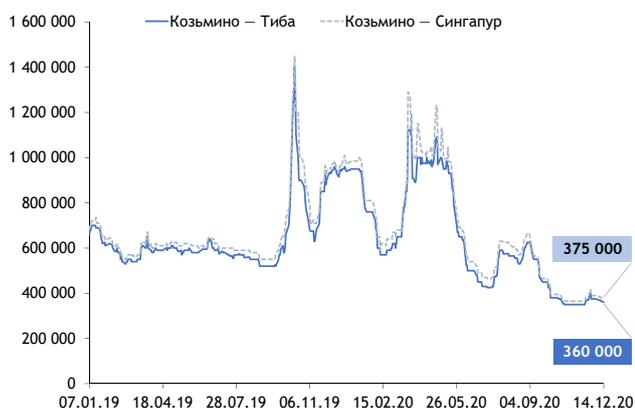
Ставки фрахта Suezmax (135 тыс. т) и Aframax (80 тыс. т)  
из портов Черного моря в Средиземноморье

WS



Ставки фрахта Aframax (100 тыс. т)  
из Козьмино в Тибу и Сингапур

\$/рейс



Ставки фрахта MR (30 тыс. т) из портов Черного моря  
в Средиземноморье и портов Балтики в СЗЕ

WS



## год большого карантина

край) в Тибу (Япония) и Сингапур в конце текущего года подешевела до \$360 000 и \$375 000 за рейс соответственно с наивысших значений в \$1 125 000 и \$1 270 000 за рейс в конце марта.

Прошлогодний пик роста ставок на этих направлениях был зафиксирован в октябре, когда стоимость фрахта достигала \$1 400 000 и \$1 450 000 за рейс соответственно.

**Минудобрения — светлое пятно на рынке**

Мировой рынок удобрений с началом пандемии Covid-19 не только не испытал заметных потрясений, а напротив, активно развивался: спрос на удобрения вырос, оказывая поддержку ценам. Отрасль оказалась наименее подверженной общемировому кризису благодаря высокому спросу на продовольствие.

Российские производители в январе — октябре увеличили отгрузки основных видов минеральных удобрений на внутренний рынок на 11,5%, до 8,2 млн т, на экспорт — на 2%, до 27,5 млн т.

Стоимость экспортных партий удобрений в портах Балтийского моря по итогам года преимущественно выросла: **аммиачная селитра** подорожала на 23%, до \$165–170/т (fob), **гранулированный карбамид** — на 16%, до \$245–250/т (fob), а **аммофос** — на 40%, до \$357/т (fob).

**Объем приобретения минеральных удобрений в действующем веществе**

**Хлористый калий** стал единственным продуктом, стоимость которого по итогам года снизилась на 11%, до \$159–256/т (fob Балтика). Избыточное предложение этого удобрения привело к заключению нового контракта с Китаем в апреле по ценам на \$70/т ниже, чем по предыдущему соглашению: \$220/т (cfr). Данная сделка стала долгосрочным индикатором для стоимости хлористого калия на мировом рынке.

Несмотря на ослабление курса рубля к доллару на 18% в течение года и повышение экспортных цен, по итогам 2020 г. российские аграрии, как ожидается, приобретут более 3,8 млн т минеральных удобрений в действующем веществе, а рост потребления за последние 10 лет составит 73%.

Отгрузки аммиачной селитры по железной дороге в адрес сельхозпроизводителей и покупателей в промышленном секторе в январе — ноябре увеличились на 18% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 4,6 млн т. Активным спросом на внутреннем рынке стали пользоваться сульфат аммония и карбамидо-аммиачная смесь (КАС).

Высокая стоимость фосфорных удобрений способствовала укреплению тренда на увеличение потребления NPK-удобрений. В январе — ноябре по железной дороге было отгружено 1,2 млн т комплексных удобрений по сравнению с 1 млн т — за аналогичный период 2019 г. Только железнодорожные отгрузки аммофоса сократились на 3%, до 625 тыс. т.

**Динамика цен на базисе fob Балтика**

\$/т



Котировки и аналитика

Исследования

Конференции

Мы освещаем рынки