

Резкое увеличение спотовых цен на природный газ в условиях недостаточных запасов в Европе привело к росту интереса потребителей к нефтяному топливу и углю, что вызвало заметное удорожание всех энергоносителей. Повысились цены также на нефтехимическую продукцию, в частности на полиэтилен. Выросли потребности и в российских минеральных удобрениях, поскольку многие производители в Европе вынуждены снизить или остановить их выпуск. А участники фрахтового рынка надеются, что всплеск спроса приведет к удорожанию морских перевозок.

Природный газ ведет в росте цен

Стоимость природного газа в нидерландском газовом хабе ТТФ с поставкой на месяц вперед в течение 1–12 октября в среднем возросла до €94,90/МВт·ч, тогда как в начале года цена составляла лишь €20,40/МВт·ч.

Столь значительному росту цен способствовало несколько факторов. Затяжной отопительный сезон прошлого года, как в Европе, так и в России, привел к значительному снижению запасов газа в хранилищах и сдвигу сезона закачки. Запасы природного газа в европейских хранилищах по состоянию на 1 апреля 2021 г. составляли 439 тераватт в час (ТВт·ч), что значительно ниже среднего аналогичного показателя за три предыдущих года – 519 ТВт·ч.

Высокий спрос на закачку газа летом совпал со стремительным восстановлением потребления после снятия карантинных мер, вызванных пандемией Covid-19. Между тем значительная часть запланированных на 2020 г. ремонтов на производственных площадках в Северном море и в России была перенесена из-за карантинных ограничений на текущий год.

Кроме того, предложение ресурса оказалось ниже ожиданий рынка в связи с тем, что «Газпром» в условиях низких цен на газ в 2019 г. уменьшил инвестиции в разработку участков. Так, в 2018 г. компания планировала, что Бованенковское месторождение на Ямале выйдет на проектную мощность уже в текущем году, но позже сроки были перенесены на 2025 г.

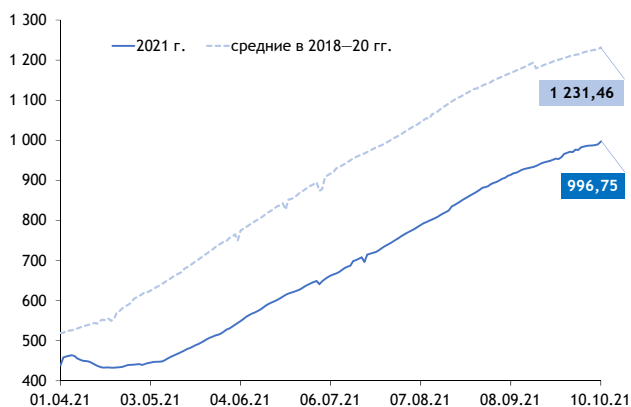
Свою роль в росте цен сыграло и установление системы торговли квотами на выбросы (ETS). Вице-президент Европейской комиссии (ЕК) Франс Тиммерманс заявил ранее в этом месяце, что ETS ответственна не более чем за 20% от общего роста стоимости энергоносителей.

Быстрый рост спроса на газ в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) определил это направление как приоритетное для поставок сжиженного природного газа (СПГ). Котировки Argus спотовых партий СПГ в Северо-Восточной Азии Argus Northeast Asia (ANEA) с поставкой на месяц вперед были заметно выше индекса цен на газ в нидерландском хабе ТТФ, что и определило направление отгрузок (см. график).

В результате запасы газа в странах Северо-Западной Европы 1 октября оставляли 977 ТВт·ч, что ниже среднего аналогичного показателя за три последних года – 1,213 ТВт·ч. Относительно небольшие запасы газа спровоцировали высокую премию за поставки этого топлива в осенне-зимнем сезоне. Цена газа на ТТФ с поставкой в IV квартале в последний торговый день сентября была равна €90,80/МВт·ч, что значительно выше цены на поставку ресурса через год – €44,20/МВт·ч.

Запасы природного газа в Европе

ТВт·ч



Цены на природный газ в Европе и АТР

€/МВт·ч



Резкий рост цен на газ стал причиной проблем для многих предприятий. Так, в Великобритании часть поставщиков газа обанкротилась, а некоторые промышленные предприятия, такие как Yara, крупнейший в Европе производитель удобрений, были вынуждены снизить производство.

Украинский рынок природного газа, который ориентируется на европейские цены, также столкнулся с резким ростом цен. Стоимость природного газа на виртуальной торговой точке в стране с поставкой на месяц вперед в течение 1–12 октября в среднем составила €106,50/МВт·ч с учетом НДС по сравнению с €23,20/МВт·ч — в начале этого года.

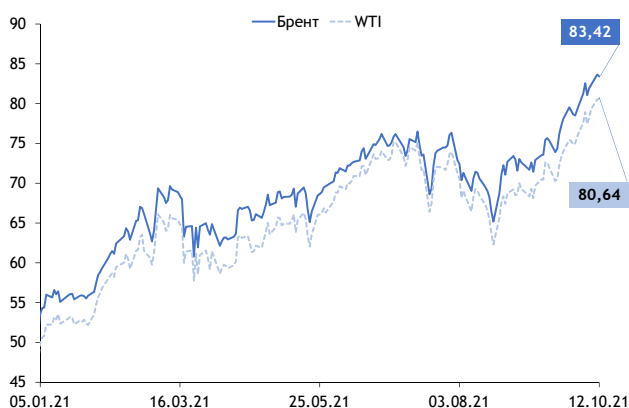
Нефть стремится к вершинам

Цена на Североморский датированный 11 октября превысила \$83,50/барр., что является самым высоким показателем за три года. Американский эталон WTI подорожал до \$80,52/барр. — максимума за семь лет.

Стоимость фьючерсных контрактов на Brent и WTI с начала года выросла более чем на \$30/барр. Многие участники рынка ожидают дальнейшего удорожания сырья из-за увеличения потребления нефтяных видов топлива в зимний период в условиях рекордной стоимости природного газа.

Нефть дорожает благодаря восстановлению экономики во многих странах и постепенному ослаблению карантинных ограничений после массовой вакцинации. Восстановление потребления нефтепродуктов способствовало росту маржи процессинга сырья, что стимулировало переработчиков планомерно повышать загрузку своих НПЗ. Так, предприятия в США к 1 октября были задействованы в среднем на 89,6% по сравнению с 77,1% — годом ранее. В августе загрузка НПЗ в Европе достигла самого высокого уровня с начала пандемии.

Стоимость фьючерсов на Brent и WTI \$/барр.



Между тем добыча в странах — участницах соглашения ОПЕК+ и в США остается пониженной. Так, суммарная квота для стран ОПЕК+ в сентябре составляла 37,14 млн барр./сут., но фактическое производство было меньше — 36,51 млн барр./сут. В США добыча 1 октября составляла в среднем 11,3 млн барр./сут., увеличившись с 10,5 млн барр./сут. годом ранее. Однако в феврале — марте 2020 г., до начала пандемии Covid-19, этот показатель достигал 13 млн барр./сут., по данным министерства энергетики страны (EIA).

Недостаточное предложение нефти привело к снижению запасов во всех основных центрах потребления. Так, объем остатков в коммерческих хранилищах США к 1 октября составил 420,9 млн барр., что на 72 млн барр. меньше, чем годом ранее, по данным EIA.

Высокое потребление поддержит цены на нефть. Через год фьючерсы на Brent могут стоить \$75–90/барр., полагают в ведущих международных торговых компаниях. Годом ранее главы Gunvor, Trafigura и Vitol ожидали, что в текущем месяце цены на нефть будут лишь на уровне \$50–55/барр.

Россия пока превышает квоту в ОПЕК+

Добыча жидких углеводородов в России в сентябре достигла 43,86 млн т, или примерно 10,7 млн барр./сут. Из этого объема на нефть пришлось, по оценке Argus, 9,81 млн барр./сут., что на 100 тыс. барр./сут. превысило квоту страны по условиям соглашения ОПЕК+.

В июле страны ОПЕК+ договорились о том, что будут увеличивать совокупную добычу нефти примерно на 400 тыс. барр./сут. ежемесячно в период с августа 2021 г. по апрель 2022 г., а затем в течение еще нескольких месяцев будут повышать производство на 432 тыс. барр./сут. В рамках этих договоренностей квота России с июля ежемесячно увеличивается на 100 тыс. барр./сут., а фактическая добыча нефти в стране растет примерно на этот объем и продолжает превышать квоту.

Для каждой страны ОПЕК+ в соглашении установлен базовый уровень добычи, и участники альянса планируют ежемесячно повышать свои квоты до тех пор, пока они не сравняются с базовыми показателями. В целом для альянса это дает возможность в IV квартале 2022 г. вернуть производство нефти к тому уровню, на котором оно находилось до пандемии Covid-19. Сделка ОПЕК+ ограничивает добычу нефти, но не распространяется на газовый конденсат.

Россия может вернуться к докризисным объемам производства нефти уже весной 2022 г. Базовый показатель для России в соглашении ОПЕК+ изначально был установлен

на более высоком уровне, чем фактическая добыча. Это было сделано для того, чтобы обеспечить паритет России и ее ключевого партнера в ОПЕК+, Саудовской Аравии. С мая 2020 г. по апрель 2022 г. базовый уровень для каждой из этих стран составляет 11 млн барр./сут., а с мая 2022 г. он увеличится до 11,5 млн барр./сут. Вместе с тем в I квартале 2020 г., до начала действия сделки ОПЕК+, Россия добывала лишь 10,5 млн барр./сут. нефти без учета конденсата, по оценкам Министерства энергетики. Квота России в ОПЕК+ достигнет значения 10,5 млн барр./сут. в мае 2022 г., а фактическое производство может выйти на данный уровень и раньше, если страна будет продолжать добывать нефть сверх квоты.

Но остается открытым вопрос о том, смогут ли российские компании продолжать наращивать добычу после выхода на докризисные показатели. Энергетическая стратегия России на период до 2035 г., которую правительство страны разрабатывало до пандемии и утвердило в июне 2020 г., не предусматривала существенного роста производства по сравнению с показателями 2018–2019 гг., а напротив, рисовала сценарий стабильной добычи в период до 2024 г. и ее снижения в последующие 10 лет.

Из-за дефицита предложения члены альянса ОПЕК+ получают призывы нарастить добычу быстрее. Участники соглашения рассматривали возможность повысить совокупную добычу в ноябре сразу на 800 тыс. барр./сут. с сохранением стабильного уровня в декабре, но решили придерживаться прежнего плана и увеличить производство нефти на 400 тыс. барр./сут.

Министры стран ОПЕК+ принимают решения об уровне квот ежемесячно. Следующее заседание, когда будут определен уровень для декабря, должно состояться 4 ноября.

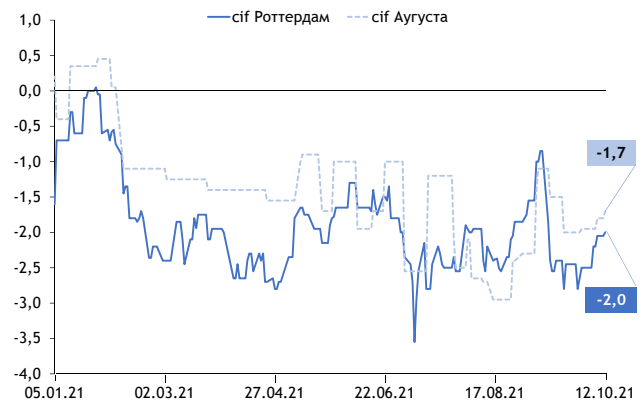
Юралс стоит дороже \$80/барр. впервые за три года
Стоимость Юралс в Северо-Западной Европе (СЗЕ) и Средиземноморье в абсолютном выражении в начале октября превысила \$80/барр. впервые с октября 2018 г. В июне цена на Юралс впервые оказалась выше уровня до начала пандемии Covid-19, достигнув максимального с мая 2019 г. значения — \$70/барр.

Цена на Юралс в СЗЕ 11 октября повысилась на \$33,86/барр. по сравнению с началом года, до \$82,24/барр. (cif Роттердам). В Средиземноморье этот сорт также подорожал — на \$32,31/барр. вслед за эталоном, до \$82,49/барр. (cif Аугуста).

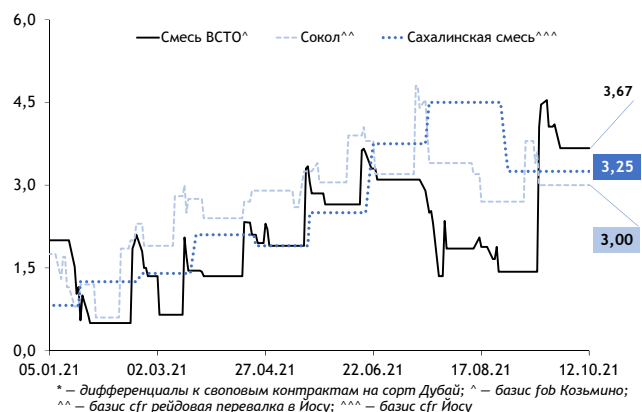
Юралс дорожает в абсолютном выражении, хотя скидки повысились в условиях возросшего предложения

среднетяжелой нефти в мире. Дисконт на сорт в СЗЕ относительно Североморского датированного вырос на \$0,45/барр. по сравнению с уровнем начала года, до \$2,05/барр. (cif Роттердам). Но максимальный уровень скидки с апреля прошлого года отмечался в начале июля — \$3,55/барр.

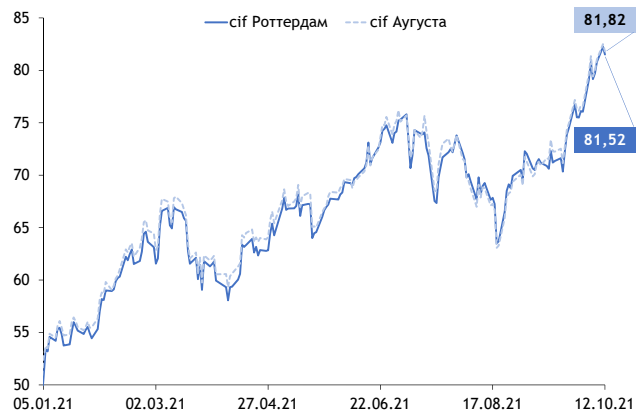
Дифференциал Юралс к Североморскому дат. \$/барр.



Стоимость дальневосточных сортов нефти* \$/барр.



Стоимость Юралс в абсолютном выражении \$/барр.



В Средиземноморье партии Юралс объемом по 80–100 тыс. т 11 октября также предлагались со скидкой к эталону — \$1,80/барр. (cif Аугуста). В начале года сорт продавался с премией \$0,20/барр. В середине августа скидка выросла до наибольшего уровня с апреля 2020 г. — \$2,95/барр.

Рост спроса на легкие сорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе в условиях повышения объемов переработки, а также удорожание североморского эталона относительно ближневосточного маркера Дубай оказали поддержку стоимости Смеси ВСТО. В сентябре, во время торгов ноябрьскими партиями сорта, премия повысилась до \$4,54/барр. (fob Козьмино) к своповым контрактам на Дубай, тогда как в начале года премия составляла \$2/барр. (см. график). Но впоследствии премия снизилась из-за сдержанного спроса, и 11 октября этот показатель составил \$3,67/барр.

Цены на нефть в России зашкаливают

Стоимость нефти в России продолжает повышаться в связи с ростом мировых котировок сырья в начале октября более чем до \$80/барр. Мировые цены на нефть в долларах США в прежние годы были выше текущего уровня, но из-за ослабления многих валют по сравнению с американским долларом стоимость нефти в местных валютах бьет рекорды.

Значение котировки Argus Юралс fir Западная Сибирь ФОРМУЛА по результатам семи рабочих дней октября составило в среднем 40 819 руб./т (fir Нижневартовск), что на 3 869 руб./т превышает стоимость октябрьских партий, закупленных по фиксированным ценам. Более того, поставщики обычно включают в формулу премию, в том числе за качество нефти.

Столь высокий уровень формульных цен может подтолкнуть покупателей к отказу от части объемов, не исключают трейдеры. Но пока поставщикам удается повышать

продажи на этих условиях. По предварительным данным участников рынка, такие закупки октябрьских партий повысились на 4,5 тыс. т/сут. (219 тыс. т) по сравнению с сентябрем, до 84,1 тыс. т/сут. (2,6 млн т).

В результате суммарный объем продаж октябрьских партий западносибирской нефти в России увеличился на 3,4 тыс. т/сут. (190 тыс. т) относительно сентября, до 87,3 тыс. т/сут. (2,7 млн т), а доля продаж по формуле в октябре повысилась до 96,3% против сентябрьских 94,9%.

Росту продаж по формуле способствовало сокращение объемов реализации в октябре по фиксированным ценам до минимума за весь период мониторинга Argus этого рынка с 2010 г.: на 1,1 тыс. т/сут. (29 тыс. т), до 3,2 тыс. т/сут. (100 тыс. т).

Сырье по фиксированным ценам среди крупных поставщиков продолжают продавать «Новатэк» и «Русснефть». Исключительно по ценовым формулам объемы реализуют все крупные производители — «Сургутнефтегаз», «Лукойл», «Роснефть» и «Газпром нефть».

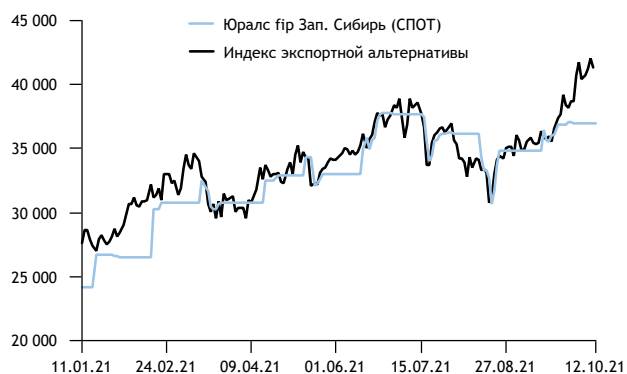
Средние дистилляты и мазут вновь востребованы

Мировые котировки нефтепродуктов также быстро растут. Цены на средние дистилляты, которые в первой половине года увеличивались весьма сдержанно, начали быстро повышаться по мере усиления интереса к этим продуктам, в том числе как к альтернативному топливу для энергогенерации. Растет также спрос на мазут со стороны электростанций, тогда как ВГО стал менее востребованным из-за удорожания его переработки.

Котировки *печного топлива* (cif C3E) увеличились 11 октября в среднем до \$723/т с \$421,75/т — 4 января. Трейдеры ожидают укрепления спроса на продукт в преддверии

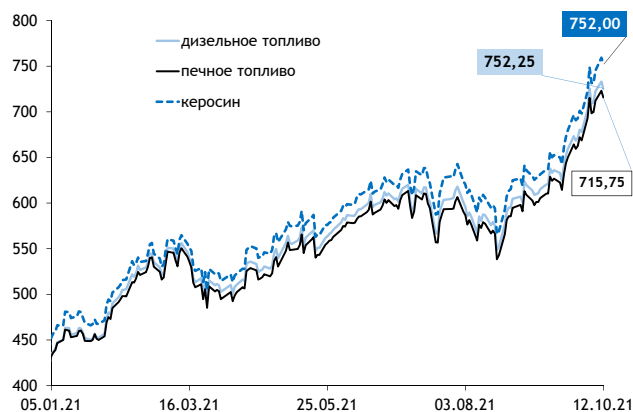
Цены на нефть в России

руб./т



Стоимость средних дистиллятов на базисе cif C3E

\$/т



зимнего сезона, когда его потребление для теплогенерации растет.

Повышается в октябре и предложение сернистого газойля из черноморских портов России, что может привести к снижению экспорта низкосернистого топлива по менее привлекательным направлениям, например из портов Дальнего Востока, по информации участников рынка. Это связано с увеличением производства сернистого продукта на некоторых НПЗ и с высокими крекинг-спредами в Европе.

Стоимость **дизельного топлива** на базе cif Северо-Западная Европа выросла 11 октября в среднем до \$733/т с \$423/т — 4 января вслед за удорожанием нефти и укреплением спроса на продукт в регионе.

По данным Euroilstock, запасы средних дистиллятов в хранилищах 15 европейских стран и в Норвегии в прошлом месяце достигли минимума с марта 2020 г. — 433 млн барр., что на 6,1 млн барр. меньше, чем в августе, и на 32,9 млн барр. ниже, чем в сентябре 2020 г. Запасы уменьшаются с лета, отражая усиление спроса на топливо в Европе. Объем хранения продукта в регионе до пандемии Covid-19, в 2015–2019 гг., составлял в среднем 426 млн барр.

Между тем участники рынка полагают, что предложение продукта на рынке может увеличиться. Так, российские компании в октябре планируют повысить экспорт дизельного топлива из Приморска (Ленинградская обл.), крупнейшего порта для отгрузок этого продукта, почти до 1,2 млн т, или на 100 тыс. т по сравнению с сентябрем.

Партии **керосина** на базе cif СЗЕ подорожали на \$318,50/т с начала года, до \$759,25/т, вслед за увеличением стоимости фьючерсов на газойль и ростом потребления топлива. США в начале ноября открывают границы для туристов из Европы. Великобритания также смягчила

требования к перелетам, убрав из «красного списка» восемь стран.

Однако в начале октября Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) пересмотрела свой прогноз спроса на авиаперевозки в 2022 г. Теперь IATA ожидает, что в следующем году в мире грузопоток составит 3,4 млрд пассажиров — около 75% докризисного значения, хотя в мае ассоциация прогнозировала данный показатель на уровне 86%. Пониженный спрос на международные поездки сохраняется из-за ограничений, действующих во многих странах. Прогноз на текущий год остался без изменений — около 52% от показателя 2019 г.

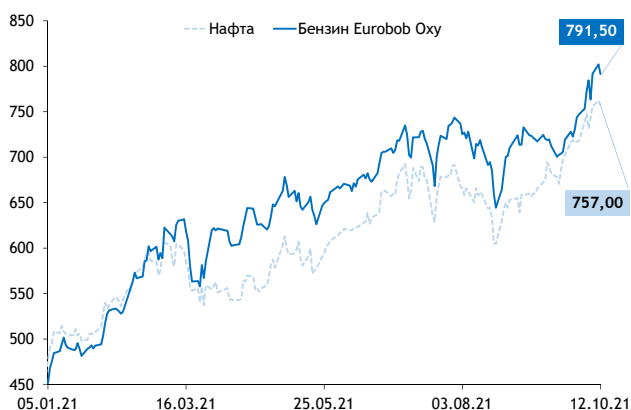
В наибольшей степени с начала года подорожал **бензин**. Котировки Eurobob оху в Северо-Западной Европе (СЗЕ) к 11 октября впервые с 2014 г. достигли \$802/т по сравнению с \$461,75/т — 4 января, по данным Argus. В регионе наблюдается высокий спрос на моторное топливо, в том числе для последующего экспорта, в условиях уменьшения выпуска продукта на европейских НПЗ. Запасы бензина в 15 странах Евросоюза и Норвегии в сентябре снизились на 4,9% относительно августа, до 107,3 млн барр. — двухлетнего минимума, по данным Euroilstock.

Стоимость бензина в США в начале октября приблизилась к максимальному значению за два месяца благодаря высокому спросу. Поставки бензина из Европы в этом направлении снижаются из-за ограниченного объема продукта в СЗЕ. Предложение бензина в США также меньше обычного из-за высокой стоимости бутана, компонента для блендинга топлива зимней спецификации. Прямые поставки бензина из России в США в сентябре — начале октября не осуществлялись, по данным аналитической компании Vortexa.

Российские компании с начала весны снизили экспорт бензина в связи с рекомендациями правительства обеспечить

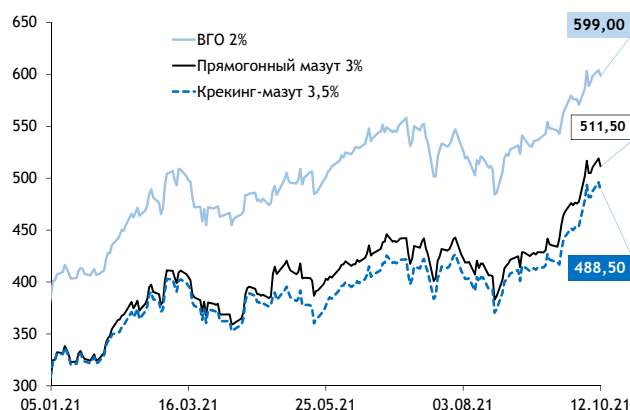
Котировки нефти и бензина в Европе

\$/т



Котировки темных продуктов cif СЗЕ

\$/т



топливом внутренний рынок. Зарубежные поставки бензина из России в октябре могут уменьшиться до 153 тыс. т по сравнению со 163 тыс. т в прошлом месяце, по данным экспедиторов. В июне – августе компании отгружали в среднем 208 тыс. т/месяц продукта, а в январе – мае – 421 тыс. т/месяц.

Выпуск бензина в России продолжает увеличиваться благодаря повышению глубины переработки. В текущем месяце «Газпром нефтехим Салават» планирует ввести в эксплуатацию установку каталитического крекинга мощностью 1,095 млн т/год, вследствие чего завод повысит производство бензина. Выпуск этого топлива на российских заводах в январе – августе составил 27,2 млн т по сравнению с 26 млн т – за аналогичный период 2020 г. и 26,97 млн т – за восемь месяцев 2019 г., по данным ЦДУ ТЭК – филиала ФГБУ «РЭА» Минэнерго России ©.

Стоимость **нафты** на базисе cif C3E 11 октября выросла до \$762,25/т с \$461,75/т – 4 января. Спрос на продукт со стороны блендинговых компаний растет вследствие удорожания альтернативного компонента топлива – бутана. Стабильный интерес к продукту проявляют также нефтехимические предприятия из-за роста цен на пропан. Многие европейские нефтепереработчики вместо природного газа, стоимость которого в последнее время резко увеличилась, используют сжиженный углеводородный газ для процессов гидрокрекинга и гидроочистки. Это, в свою очередь, привело к повышению стоимости бутана и пропана.

Вследствие высокого интереса к нефти в Европе поставки продукта в Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР), куда, как правило, экспортируется основной объем российской нефти, стали менее привлекательными. В сентябре отгрузки российского продукта в АТР снизились почти в два раза относительно августа, до 446 тыс. т, по данным Vortexa. Кроме того, заводы в Китае были вынуждены приостановить либо уменьшить выпуск нефтепродуктов в прошлом месяце, в том числе из-за перебоев в энергоснабжении.

Стоимость **крекинг-мазута** с содержанием серы 3,5% 11 октября составила \$496/т (cif C3E) против \$298,25/т – 4 января. **Прямогонный мазут М-100** с содержанием серы 3% 11 октября оценивался на уровне \$519/т по сравнению с \$296,75/т – в начале года.

Высокосернистый мазут остается востребованным со стороны переработчиков США, где сократилось производство среднетяжелой нефти. Ожидается, что в октябре в эту страну может поступить до 500 тыс. т мазута по сравнению с 440 тыс. т – в сентябре, по данным судовых брокеров.

Кроме того, с сентября наблюдается высокий спрос на мазут и со стороны покупателей в АТР из-за активного использования этого продукта в энергогенерации вследствие дороговизны природного газа.

Запасы мазута в независимых хранилищах региона Амстердам – Роттердам – Антверпен (ARA) к 6 октября сократились на 10% относительно конца сентября, до 1,04 млн т – минимального значения за 11 недель. Запасы продукта могут уменьшиться еще больше из-за устойчивого роста отгрузок, которые в первую неделю октября достигли 640 тыс. т, по данным Vortexa. Это недельный максимум за последние 20 месяцев.

Котировки **вакуумного газойля (ВГО)** 11 октября составили \$604/т (cif C3E) по сравнению с \$374,50/т – 4 января. Интерес к импорту ВГО из России в C3E находится на пониженном уровне, поскольку удорожание природного газа привело к росту затрат на эксплуатацию установок гидрокрекинга, что способствовало уменьшению их загрузки.

Экспорт российского ВГО в США в последние месяцы также невелик. Общий объем танкерных поставок продукта из российских портов 1–12 октября сократился до 23,56 тыс. т/сут. с 26,37 тыс. т/сут., в частности – вследствие снижения его производства, по данным Vortexa.

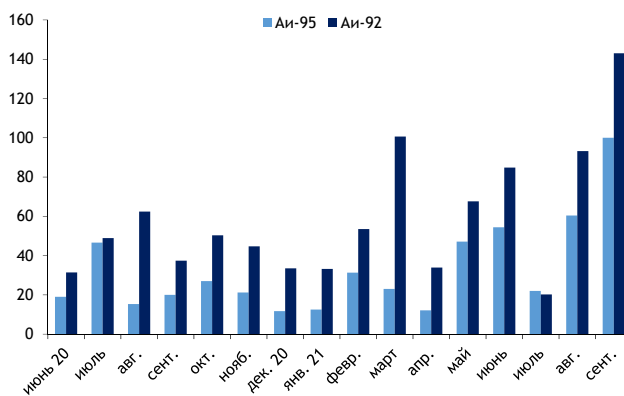
Демпфер сдерживает цены на бензин в России

Стоимость **бензина** на торгах Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи (СПбМТСБ) в начале октября оставалась довольно стабильной в условиях противоречивых факторов.

С одной стороны, котировки растут из-за высоких индексов экспортной альтернативы и пониженного предложения вследствие ремонтов на многих НПЗ. С другой стороны,

Продажи бензина в допессии СПбМТСБ*

тыс. т



* – на условиях fca российские НПЗ по данным биржи

рост стоимости ограничен стремлением переработчиков сохранить государственные субсидии в рамках демпферного механизма. В случае превышения территориальным биржевым индексом Аи-92 для европейской части страны отметки 57 530 руб./т демпфер для бензина и, следовательно, для дизтоплива, становится равным нулю, а производители лишаются господдержки.

Трейдерам рассчитывают на рост предложения бензина после возобновления его производства на Астраханском ГПЗ в октябре. Капитальный ремонт на заводе продолжается с мая, что во многом обусловило диспаритет крупнооптовых и розничных цен на рынке, а также нехватку предложения на бирже.

Правительство рекомендовало производителям повысить продажи бензина в стране за счет снижения экспорта. Это позволило властям не вводить запрет на экспорт продукта. Так, «Сургутнефтегаз» повысил выпуск Аи-95 и продавал дополнительные партии Аи-95 и Аи-92 в первую очередь сбытовым предприятиям «Роснефти» и «Газпром нефти» за счет снижения экспорта.

Благодаря этому фактору в сентябре реализация железнодорожных партий Аи-95 и Аи-92 на биржевых дополнительных сессиях, на которых продукт продается в адрес крупных нефтяных компаний, увеличилась более чем в 1,5 раза по сравнению с предыдущим месяцем, до 243 тыс. т, что является рекордным месячным показателем.

В целом из-за активного спроса на внутреннем рынке производство Аи-95 в России в январе – августе достигло 10,46 млн т, что превышает показатель аналогичного периода прошлого года на 20,9%, а 2019 г. – на 17,4%, по данным ЦДУ ТЭК – филиала ФГБУ «РЭА» Минэнерго России ©.

В отличие от бензина, демпферный механизм для *дизтоплива* только отчасти сдерживает рост цен на этот продукт в условиях его значительного удорожания в Европе. Так, максимальный индекс экспортного паритета с учетом демпфера для уфимского дизтоплива 11 октября достиг 54 797 руб./т по сравнению со средним сентябрьским значением 51 966 руб./т.

Повышательные настроения в России связаны и с сезонным увеличением спроса на морозостойкие сорта дизтоплива. Сильно выросли цены также на октябрьские партии керосина и на сернистые аналоги дизтоплива.

У многих независимых переработчиков сернистое топливо с поставкой в октябре подорожало настолько, что цены

на него заметно превысили стоимость дизтоплива пятого экологического класса крупных нефтяных компаний. Например, крупный продавец низкозастывающего топлива Ильского НПЗ (Краснодарский край, содержание серы – 0,25%) 11 октября поднял цены на железнодорожные партии продукта на 3 000 руб./т по сравнению с началом прошлой недели. С 1 сентября это топливо подорожало на 10 000 руб./т.

С учетом стоимости транспортировки со станции Ильской до одной из уфимских нефтебаз продукт с предельной температурой фильтруемости около минус 21 °С был предложен по 60 750 руб./т. Между тем котировки летнего дизтоплива (ДТЛ) на уфимской нефтебазе Черкасы 11 октября были заметно ниже – 53 300–53 500 руб./т, хотя и повысились с 52 000 руб./т в среднем в сентябре. «Башнефть-Розница» объявила цену на зимнее дизтопливо (ДТЗ) на Уфимской нефтебазе также на более низком уровне – 56 900 руб./т, по данным трейдеров.

Высокие цены на СУГ отпугивают покупателей

Росту цен на сжиженный углеводородный газ (СУГ) кроме общего увеличения стоимости энергоресурсов способствовали еще несколько факторов, в том числе затяжные ремонты на предприятиях, авария в Новом Уренгое в августе и введение Евросоюзом санкций против Белоруссии – основного транзитного пути поставок продукта в Польшу.

Кроме того, многие НПЗ в Европе перешли на использование СУГ для производственных нужд взамен покупного природного газа, цены на который резко выросли. Снижение предложения привело к дополнительному удорожанию СУГ как за рубежом, так и в России. В результате роста цен на автогаз это топливо потеряло конкурентное преимущество перед бензином, и переоборудование автомобилей для использования автогаза фактически прекратилось.

Цены на спотовые железнодорожные партии пропан-бутановой смеси на белорусско-польской границе 12 октября составили \$765–785/т (daf Брест). А 6 октября котировка Argus daf Брест достигла \$775–802,50/т, что стало максимальным уровнем с августа 2014 г.

Котировка Argus daf Брест спотовых партий сжиженного газа на белорусско-польской границе росла с начала июня в связи с сезонным усилением спроса на автогаз в Польше, а также вслед за удорожанием продукта в Северо-Западной Европе. В июле рост цен усилился из-за принятия санкций властей Евросоюза против Белоруссии, что привело к временной приостановке транзита СУГ. По этой причине на восточной границе Польши образовался дефицит продукта.

В августе цена на белорусско-польской границе медленно росла из-за ограниченных поставок. На ситуацию на рынке СУГ в России и на экспортных направлениях повлиял пожар на Уренгойском ЗПКТ «Газпрома», отгружающем сырье в адрес Сургутского ЗСК – крупнейшего поставщика продукта на рынок России. Производители отменили экспорт части объемов в августе, перенаправив их на внутренний рынок.

В результате аварии выпуск СУГ на Сургутском ЗСК в августе снизился до 54,3 тыс. т с прежних 150 тыс. т/месяц, а цены на внутреннем рынке России выросли до абсолютных исторических максимумов. Так, стоимость пропан-бутана автомобильного (ПБА) производства Сургутского ЗСК «Газпрома» на бирже СПбМТСБ достигла 48 372 руб./т (fca Сургут) с НДС.

В сентябре – октябре рост котировки daf Брест продолжился вслед за повышением цен в Северо-Западной Европе из-за удорожания нефти и рекордно высокого уровня стоимости природного газа.

Цены на спотовые партии газа на российско-украинской и белорусско-украинской границе с начала июня увеличились до \$750–800/т (daf граница Украины), по данным на 12 августа, с \$480–500/т – в начале июня.

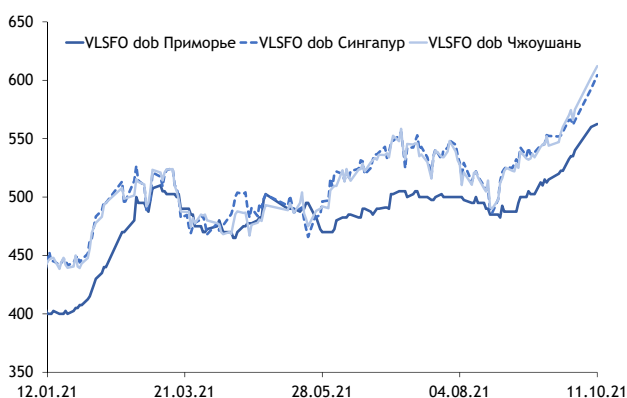
Топливо в морских портах быстро дорожает

Валютные котировки бункерного мазута с содержанием серы до 0,5% (VLSFO) в российских портах Дальнего Востока с начала года повысились почти на 39% относительно уровня цен в начале года ввиду постепенного оживления торговой активности в регионе, а также удорожания нефтепродуктов в портах АТР.

Наиболее интенсивный рост цен на это топливо в регионе отмечался в сентябре – начале октября ввиду активного

Цены на VLSFO dob Приморье

\$/т



увеличения мировых котировок нефти и нефтепродуктов на мировом рынке. Так, с начала сентября VLSFO в Приморье подорожало в среднем на \$75/т, до \$550–575/т (dob порты Приморского края), по данным на 13 октября.

Дополнительную поддержку стоимости продукта в этот период оказывал дефицит предложения спотовых объемов в дальневосточных портах из-за ремонта на Комсомольском НПЗ «Роснефти», одном из основных поставщиков топлива в порты Приморья. Переработчик приступил к работам в конце августа, а их завершение ожидается не ранее чем в конце октября.

В российских портах в текущем году отмечался также повсеместный рост стоимости судового маловязкого топлива (MGO). Так, цены на MGO с содержанием серы до 0,5% в портах Приморья с начала года повысились для отечественных судовладельцев в среднем на 14 000 руб./т, до 64 000–66 000 руб./т (dob порты Приморского края), по данным на 13 октября. Удорожанию этого продукта способствует увеличение отпускных цен на заводах вслед за ростом доходности его экспорта. Дополнительную поддержку ценам на MGO оказывало сокращение предложения в некоторых портах из-за активного вывоза переработчиками этого топлива за рубеж.

Цены на уголь бьют рекорды

Стоимость российского энергетического угля резко подскочила вслед за мировыми индексами в связи с наращиванием промышленного производства, ограниченным предложением на глобальном рынке и ростом спроса в Китае. Российские экспортеры продолжают удерживать лидирующие позиции в Европе, а также наращивать поставки в Азию через дальневосточные и черноморские порты.

В Европе спрос на уголь из России повысился из-за уменьшения поставок из других стран. Такая же ситуация отмечается и в Азии, в первую очередь в Китае, который с октября прошлого года не импортирует уголь из Австралии.

Стоимость энергетического угля калорийностью 6 000 ккал/кг выросла в первой половине октября в три с половиной раза по сравнению с аналогичным периодом января, до рекордных \$243/т (cif Северо-Западная Европа). А в начале октября цены достигали почти \$300/т (cif Северо-Западная Европа) ввиду низких складских запасов и значительного удорожания природного газа и другого топлива.

Цена на российский энергетический уголь аналогичного качества в портах Балтики к середине октября увеличилась до рекордных \$200/т (fob порты Балтийского моря) против чуть более \$63/т – в первой половине января. Многие

экспортеры угля старались наращивать отгрузки через северо-западные порты, но с конца июня стали все чаще сталкиваться с нехваткой вагонов.

Предложение российского угля на спотовом рынке в октябре оказалось крайне ограниченным, так как большинство поставщиков не справляется со своевременным вывозом по контрактным обязательствам. В результате роста спроса на топливо в Европе и ограниченных поставок складские запасы в хранилищах региона АРА сократились в октябре до 4,1 млн т против 5,7 млн т – годом ранее.

Стоимость российского энергетического угля калорийностью 6 000 ккал/кг при поставках из Кузбасса в страны Азии в октябре достигла \$226/т (fob порты Дальнего Востока) по сравнению с чуть более \$77/т – в начале года. Участники рынка ожидают, что цены останутся высокими в ближайшие месяцы, так как основные объемы до конца года уже распроданы, а Китай и Индия столкнулись

со значительной нехваткой угля в преддверии зимнего сезона.

Некоторые российские поставщики намерены до конца года реализовать еще несколько партий угля в страны Азии через черноморский глубоководный терминал Тамань. Впрочем, в начале октября цена на уголь с поставкой из Тамани с учетом возросших ставок фрахта остается малопривлекательной для азиатских потребителей.

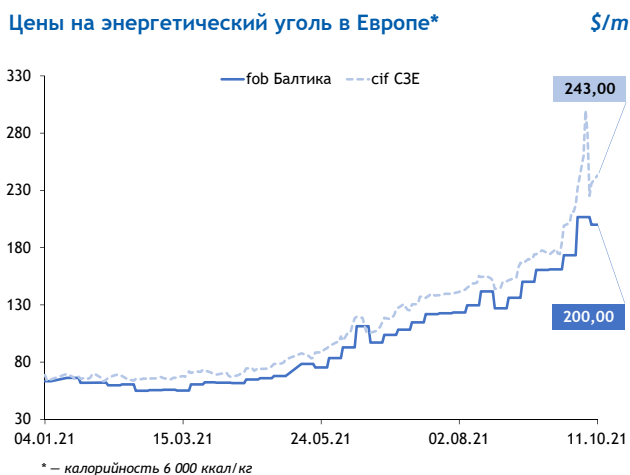
Рост цен на полиэтилен

Котировки полиэтилена высокого давления (ПВД) пленочных марок на российском рынке в октябре достигли максимальных значений с 14 мая – начала мониторинга Argus цен на спотовые партии полиэтилена в России. Это произошло из-за сокращения предложения продукта ввиду проведения плановых ремонтов на заводах-производителях, высокого спроса со стороны медицинского сектора и пищевой промышленности, а также роста мировых котировок.

Наиболее высокие цены отмечаются на ПВД марки 15303-003. В октябре продукт предлагался по 160 000 руб./т (срт Москва), тогда как в середине мая его можно было купить по 153 500–155 000 руб./т (срт Москва). Партии ПВД марки 15803-020 продавались 8 октября по 153 000–157 000 руб./т (срт Москва) по сравнению со 135 500–151 000 руб./т (срт Москва) – 14 мая.

Тем временем цены на полиэтилен низкого давления (ПНД) пленочных марок 8 октября немного снизились, до 135 000–145 000 руб./т (срт Москва), после того как в сентябре достигли максимума из-за повышенного интереса в преддверии ремонтов: партии продукта предлагались 3 и 17 сентября по 140 000–155 000 руб./т (срт Москва).

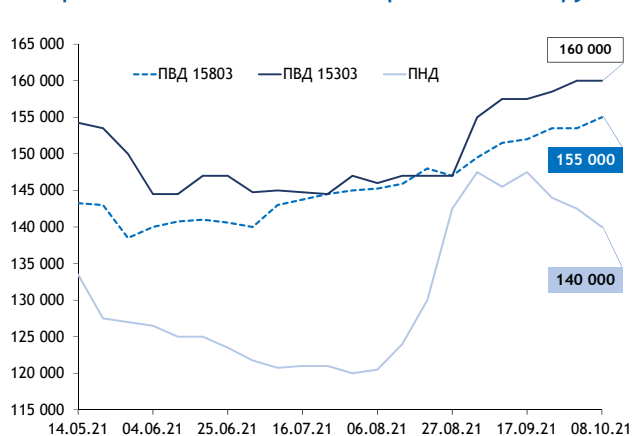
Цены на энергетический уголь в Европе*



Цены на российский и австралийский уголь*



Котировки полиэтилена на базисе срт Москва руб./т



Удобрения стремительно дорожают

Резкое повышение стоимости газа в Северо-Западной Европе (СЗЕ) спровоцировало остановку производственных мощностей по выпуску минеральных удобрений в регионе. Сокращение предложения азотосодержащих удобрений ускорило подъем цен на рынке карбамида, аммиака, аммиачной селитры, а также косвенно способствовало удорожанию фосфорных и комплексных удобрений, в состав которых входит азот.

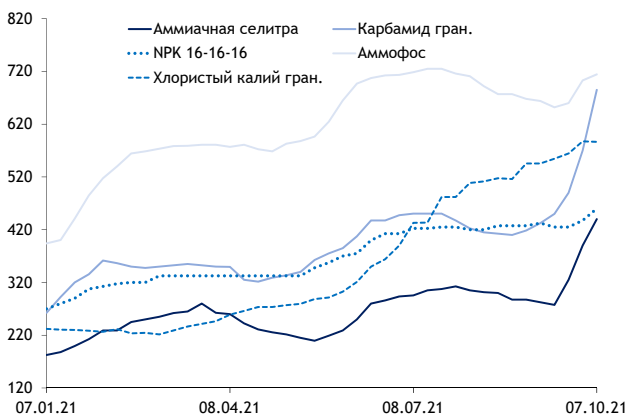
Российские удобрения заметно подорожали. С начала сентября цены на гранулированный карбамид выросли на \$266,50/т, до \$650–720/т (fob порты Балтийского моря), а с начала года – на \$422,50/т. Котировка аммиачной селитры с января повысилась на \$257,50/т, до \$430–450/т (fob порты Балтийского моря), а за прошлый месяц – на \$152,50/т.

Российские производители азотных удобрений, имеющие доступ к дешевому природному газу, стоимость которого в сентябре была в 15 раз ниже, чем у производителей в СЗЕ, не испытывали трудностей с выпуском продукта и нарастили экспорт отдельных азотосодержащих удобрений в январе – сентябре на 12–15% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Например, экспорт аммиачной селитры из России в январе – сентябре вырос на 430 тыс. т относительно показателя годом ранее, до 3,3 млн т, по данным железнодорожных экспедиторов.

Котировка аммофоса в портах Балтийского моря с начала сентября повысилась менее значительно: на \$46,50/т, до \$689–740/т (fob порты Балтийского моря) к 7 октября. Это связано со значительным подорожанием аммофоса с середины прошлого года благодаря высокому спросу на ключевых рынках сбыта, особенно в Индии и Бразилии.

Динамика цен на базисе fob Балтика

\$/т



В результате аммофос в январе – сентябре подорожал в среднем на \$320/т, до \$689–740/т (fob Балтийское море). Экспорт аммофоса из России в течение первых девяти месяцев года вырос на 24% относительно показателя годом ранее, до 2,1 млн т, по данным железнодорожных экспедиторов.

На рынке России, где цены обычно формируются под влиянием тенденций на экспортных направлениях, удобрения также заметно дорожали, но только в первой половине года. С июля крупнейшие производители минеральных удобрений решили заморозить цены до конца октября, а затем период сдерживания цен был продлен до конца года. Железнодорожные партии аммиачной селитры в Центральном Черноземье за первое полугодие подорожали до 20 000–21 000 руб./т (срт станция назначения) с 16 400–16 800 руб./т (срт станция назначения). Цена на аммофос марки 12-52 в Липецкой области выросла в октябре до 54 100 руб./т (ex-warehouse) с 36 000 руб./т (ex-warehouse) в январе.

Судовладельцы в ожидании роста ставок

Рынок морской транспортировки наливных грузов в текущем году остается в депрессивном состоянии из-за довольно низкой грузовой базы. Октябрьская встреча стран – участниц соглашения ОПЕК+ не принесла судоходным компаниям новостей о более существенном увеличении квоты на производство нефти, что повысило бы спрос на морские перевозки сырья и нефтепродуктов. Тем не менее, крупнейшие судоходные компании прогнозируют восстановление танкерного рынка в IV квартале.

«Горизонт, кажется, светлеет. Есть ощущение, что к концу года ситуация начнет меняться в лучшую сторону», – отметил источник в одной компании.

Но в сентябре средняя стоимость аренды танкеров класса Aframax (дедвейт – 80–120 тыс. т) и Suezmax (120–200 тыс. т) на условиях годового тайм-чартера составила \$15 567/сут. и \$17 058/сут., снизившись по сравнению со средним значением января на \$671/сут. и \$587/сут. соответственно. Средние ставки фрахта судов класса VLCC (дедвейт – 200–320 тыс. т) на условиях годового тайм-чартера в сентябре уменьшились на \$4 069/сут. относительно среднего значения января, до \$23 217/сут.

Стоимость транспортировки нефти танкерами класса VLCC из портов Ближнего Востока в Северо-Западную Европу на протяжении первых девяти месяцев года оставалась в среднем на уровне 22 пунктов Международной фрахтовой шкалы Worldscale (WS), или \$5,47/т. Небольшое оживление

ставок на этом маршруте наблюдалось в конце сентября – начале октября, когда стоимость перевозки возросла до WS24,50 (\$6,11/т). Это было связано с ростом спроса на сырье со стороны европейских потребителей.

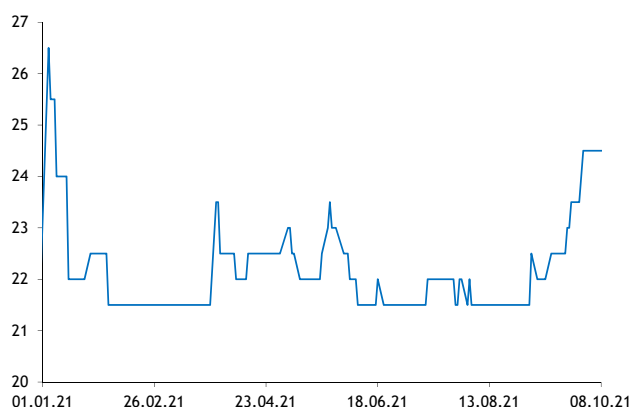
Спотовые ставки фрахта Suezmax и Aframax для транспортировки Юралс партиями по 135 тыс. т и 80 тыс. т из портов Черного моря в Средиземноморье начали повышаться с последней декады сентября и к 8 октября составили WS75 (\$6,63/т) и WS110 (\$9,72/т) по сравнению с WS59 (\$5,22/т) и WS73,50 (\$6,50/т) – в начале года. Росту ставок способствовала штормовая погода на Черном море.

Стоимость фрахта судов для перевозки партий светлых нефтепродуктов объемом 30 тыс. т из портов Черного моря в Средиземноморье в конце сентября – начале октября оценивалась в WS140 (\$13,79/т) из-за увеличения длительности рейсов по причине плохой погоды. В летние месяцы средняя ставка фрахта на этом маршруте составляла WS130, или \$12,87/т.

Стоимость аренды танкеров для транспортировки 30 тыс. т светлых нефтепродуктов из портов Балтийского моря в Северо-Западную Европу выросла до WS130 (\$10,28/т) со WS108,50 (\$8,58/т) в начале года благодаря увеличению отгрузок.

Ставки фрахта VLCC (280 тыс. т) с Ближнего Востока в СЗЕ

WS



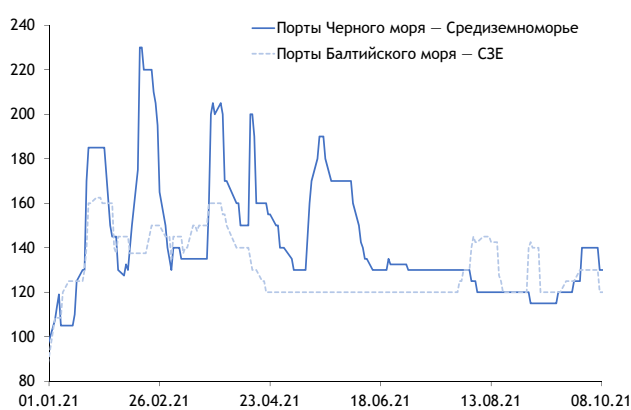
Ставки фрахта Suezmax (135 тыс. т) и Aframax (80 тыс. т) из портов Черного моря в Средиземноморье

WS



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

WS





argus

50 years

18-19 ноября / Санкт-Петербург

Argus Нефтегазохимия 2021. СНГ и глобальные рынки

2-я международная конференция

Котировки и аналитика

Исследования

Конференции

Мы освещаем рынки