

Июнь 2025, выпуск XXV, №6

Концепция Трансарктического транспортного коридора должна появиться к августу

Россия развивает арктический коридор

Развитие Трансарктического транспортного коридора (ТАТК) имеет особое значение для России в условиях санкционного давления. Среди задач также модернизация и развитие судостроительных и судоремонтных мощностей и строительство Северного широтного хода (СШХ). Поручения по этим вопросам были сделаны президентом Владимиром Путиным в середине мая по итогам рабочей поездки в Мурманск (Баренцево море), следует из документов на сайте Кремля.

До августа правительству России и госкорпорации «Росатом» необходимо разработать и утвердить модель формирования ТАТК. Нужно назначить оператора инфраструктуры транспортного коридора, определить перспективный объем грузоперевозок, список ключевых показателей эффективности функционирования и развития ТАТК, программу строительства арктического грузового флота, а также обеспечить конкурентоспособность тарифов на ледокольную проводку судов.

ТАТК представляет собой маршрут от Санкт-Петербурга до Владивостока (Приморский край) через Архангельск (Белое море) и Мурманск, включая Северный морской путь (СМП). Транспортный коридор позволит обеспечить выход к странам Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и другим рынкам сбыта российских нефтеналивных и прочих грузов.

«Наши планы и по объему, и по географии перевозок, по наращиванию арктического флота гораздо масштабнее. СМП должен стать ключевым участком ТАТК. Он призван соединить мировые промышленные, сельскохозяйственные, энергетические центры и потребительские рынки более коротким, безопасным, экономически выгодным маршрутом», — заявил Путин в конце марта на пленарном заседании Международного арктического форума, по сообщению ТАСС.

По итогам 2024 г. транспортировка по СМП составила рекордные почти 37,9 млн т грузов, что более чем на 1,6 млн т больше, чем годом ранее, сообщил «Росатом» в начале января. Правительство России в августе 2022 г. утвердило план развития СМП до 2035 г. Согласно распоряжению, целевой показатель грузопотока по морскому коридору в 2030 г. должен составить 150 млн т/год, а в 2035 г. — 220 млн т/год.

Участники рынка грузоперевозок затруднились ответить, насколько реально достижение столь амбициозных планов в заявленные сроки. Для поддержания положительной годовой динамики перевозок следует развивать припортовые мощности, подходы к ним и активно строить новые российские суда, потребность в которых в условиях санкций значительно возросла. Для этих задач потребуются значительные инвестиции.

Помощник президента России, председатель морской коллегии России Николай Патрушев заявил в апреле, что порты ТАТК надо осовременить, чтобы они стали точками роста для приморских регионов. Он пояснил, что их необходимо трансформировать в современные, мультимодальные транспортно-логистические хабы, совершенствование которых должно быть тесно связано с комплексным развитием прилегающих территорий и шельфовой зоны, по сообщению ТАСС. Предполагается развитие портовой инфраструктуры на протяжении всего ТАТК, а также сопряжение морских портов с железнодорожным, автомобильным транспортом и внутренними водными путями страны.

Ставки аренды цистерн в июне

Нефтебензиновые

Россия (руб./сут.) 2540–2790

Казахстан (\$/сут.)* 29,37–31,63

Газовые

Россия (руб./сут.) 3710–4100

* — по курсу тенге к доллару Нацбанка Казахстана (на 1 июня — KZT510,81/USD)

— обзор рынка на стр. 12–14,
методика — на сайте www.argusmedia.com

В НОМЕРЕ

Ж.-д. подходов к Усть-Луге станет больше	3
В ЕАО запланировали наливной терминал	6
Импорт и транзит в танк-контейнерах вырос	9
Трубопроводный экспорт ДТ снизился	21
Танкерные перевозки топлива подешевели	24
Речной экспорт отстает от уровня 2024 г.	28
Реконструкция в порту Махачкалы	31
Ставки фрахта на Каспии не изменились	34
Морская доставка сырья подешевела	36
Экспорт нефти снизился	43
Ж.-д. поставки конденсата повысились	46
Рост отгрузок нефтепродуктов за рубеж	48
Новости	50–54
Статистика	55–56



МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

В России в настоящее время действует три основных льготы для поддержки судостроительной отрасли – субсидии на компенсацию затрат по кредитам, утилизационные гранты и льготный лизинг, заявил замминистра транспорта России Александр Пошивай в ходе пресс-конференции в ТАСС 4 июня. Он добавил, что наибольший эффект достигается за счет субсидирования части средств на уплату процентов по кредитам, лизинговые платежи и рассрочку на приобретение гражданских судов, по которой компенсируется до 75% стоимости судов.

Для СШХ обозначены сроки

Путин поручил до 2029 г. завершить создание совмещенного мостового перехода через реку Обь, который является частью СШХ и одним из самых сложных и дорогостоящих объектов.

Проект СШХ – железнодорожной магистрали длиной чуть более 700 км – появился еще в 2000-х гг., но к его реализации долго не приступали. Маршрут включает участки Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево (все – в Ямало-Ненецком АО). СШХ свяжет Северную и Свердловскую железные дороги и призван стать элементом единой Арктической транспортной системы и инфраструктуры, обеспечивающей освоение природно-ресурсного потенциала российской арктической зоны. Грузовую базу должны составить преимущественно газовый конденсат и нефтеналивные грузы.

Строительство СШХ неоднократно переносилось. В апреле 2022 г. Главное управление государственной экспертизы России (Главгосэкспертиза) выдало положительные заключения на строительство железнодорожного участка, включающего совмещенный мост через реку Обь в районе Салехарда, и автодорожной эстакадной части моста с подходами. Протяженность строящейся железнодорожной составляющей вместе с мостом должна была составить 39 км.

В ноябре 2022 г. реализация проекта была приостановлена в пользу развития проектов Восточного полигона, объединяющего Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали, и Мурманского железнодорожного узла.

Грузовая база СШХ, которая будет доставлена к портам СМП, составит к 2032 г. 25 млн т, рассказал директор департамента развития Арктической зоны России и реализации инфраструктурных проектов Минвостокразвития Илья Чернов, по сообщению ТАСС от 26 мая.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Строительство и реконструкция железнодорожных маршрутов на северо-западе позволят увеличить отгрузки из Усть-Луги

Провозные мощности на Усть-Лугу могут вырасти

Поставки различных грузов, в том числе наливных, в балтийский порт Усть-Луга (Ленинградская обл.) могут увеличиться после восстановления железнодорожной ветки от Пскова до Усть-Луги. Такие работы могут занять около двух лет, заявил губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко, по сообщению ТАСС.

Железная дорога будет проложена от Пскова через Гдов (Псковская обл.) и Сланцы (Ленинградская обл.) вдоль границы с Эстонией с выходом на Усть-Лугу. Этот маршрут функционировал в первой половине XX века. Впоследствии полотно было разрушено во время Великой Отечественной войны и с тех пор не восстанавливалось. Многие участки в настоящее время отсутствуют, но местами сохранились железнодорожные насыпи, пояснил Дрозденко.

Ожидается, что провозная мощность участка на первом этапе составит 15 млн т/год с последующим увеличением до 30 млн т/год.

Дополнительно прорабатывается создание железнодорожного коридора Дмитров (Московская обл.) – Сонково (Тверская обл.) – Мга (Ленинградская обл.), организация грузового хода по Октябрьской железной дороге (ОЖД), строительство юго-западного обхода Санкт-Петербурга и северного захода в Усть-Лугу.

Участники рынка не ожидают скорого завершения строительства железнодорожной линии от Пскова до Усть-Луги. «Сроки реализации проекта слишком оптимистичные. При нынешних строительных нормах это фактически означает создание новой магистрали, не нужно будет только лесополосы вырубать. Проект капиталоемкий, не имеющий достаточной грузовой базы», – сомневается один из участников рынка. Другой собеседник, считает, что значимость этой железнодорожной ветки нельзя недооценивать.

Власти Ленинградской области заинтересованы в проекте восстановления железнодорожной ветки до Усть-Луги в рамках государственно-частного партнерства при участии РЖД. Предполагается, что новый маршрут будет использоваться в основном для грузовых перевозок, в том числе из Белоруссии.

Предварительное согласие на реализацию проекта на федеральном уровне было получено в апреле, и началась разработка технико-экономического обоснования проекта. Планы по восстановлению железнодорожной ветки до Усть-Луги были показаны президенту России Владимиру Путину в марте.

Суммарная площадь Усть-Лужского железнодорожного узла составляет 930 га, в том числе 270 га занимает сортировочная станция Лужская, которая является одной из крупнейших в стране. Суммарная протяженность путей лужского узла составляет около 316 км, в том числе главные пути – почти 107 км, приемо-отправочные пути – почти 209 км. На станции построена уникальная сортировочная горка, перерабатывающая способность которой рассчитана на 5 тыс. вагонов/сут.

Капитальный ремонт железнодорожных путей на подходах к порту Усть-Луги был проведен в 2022 г. На участке Котлы-II – Лужская протяженностью 9,5 км демонтированы прежние пути и уложена новая рельсошпальная решетка, проведена глубокая очистка щебня, выправка пути и отделочные работы. Это позволило повысить скорость поездов на одном из самых загруженных участков ОЖД. В 2024 г. был завершен ремонт 150 км путей от Санкт-Петербурга до Усть-Луги, Кингисеппа (Ленинградская обл.), Пскова и Великих Лук (Псковская обл.), по сообщению ОЖД от 22 января этого года.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Второй крупнейший в России

Усть-Луга является крупнейшим универсальным балтийским портом и вторым по величине в России после Новороссийска (Краснодарский край). Перевалкой нефтеналивных грузов в порту занимаются «Усть-Луга Ойл», «Новатэк – Усть-Луга», «Портэнерго» и терминал по перегрузке трубопроводных партий нефти, оператором которого является Невская трубопроводная компания.

В январе – мае транспортировка нефтепродуктов по железной дороге в адрес перевалочного комплекса «Усть-Луга Ойл» выросла на 723,3 тыс. т относительно уровня годом ранее, до 10,34 млн т, по данным экспедиторов. Увеличились в основном поставки мазута – на 624,9 тыс. т, до 7,56 млн т. Рост отмечался с Ярославского НПЗ, принадлежащего на паритетных правах «Роснефти» и «Газпром нефти», заводов самарской группы «Роснефти» и Московского НПЗ «Газпром нефти».

Поставки бензина Киришского НПЗ (Ленинградская обл.) «Сургутнефтегаза» по железной дороге на терминал выросли на 281,4 тыс. т, до 630,5 тыс. т, ввиду отсутствия таких отгрузок в марте – апреле прошлого года. Экспорт нефти через терминал «Усть-Луга Ойл», напротив, снизился на 324,1 тыс. т, до 1,56 млн т, ввиду переориентации поставок с НПЗ «РИ-Инвеста» (Тюменская обл.) на соседний терминал «Портэнерго».

Проектируемые и действующие железнодорожные подходы к портам Балтики



ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Рядом с «Усть-Лугой Ойл» расположен комплекс «Новатэк – Усть-Луга». Стабильный газовый конденсат поступает на терминал по железной дороге с Пуровского завода «Новатэка» по переработке газового конденсата (Пуровский ЗПК, Ямало-Ненецкий АО). Комплекс для выгрузки цистерн задействует эстакаду терминала «Усть-Луга Ойл». Конденсат по технологическим трубопроводам поступает в резервуарный парк для дальнейшей переработки или отгрузки за рубеж.

За первые пять месяцев года отгрузки через «Новатэк – Усть-Луга» увеличились на 411,2 тыс. т по сравнению с прошлым годом, до 3,35 млн т, по данным участников рынка.

Поставки на комплекс «Портэнерго» в январе – мае уменьшились на 251,9 тыс. т, до 1,24 млн т, по данным экспедиторов. Экспорт бензина через перегрузочный комплекс снизился на 415,2 тыс. т, до 621,3 тыс. т, в основном за счет сокращения транзита из Белоруссии и прекращения экспорта продукта с Салаватского НПЗ (Башкирия). Российские заводы снизили отгрузки нефти на терминал на 25,7 тыс. т, до 229,2 тыс. т. В то же время экспорт сжиженного углеводородного газа (СУГ) завода «Запсибнефтехим» (Тюменская обл.) «Сибур Холдинга» вырос в два раза, до 392,6 тыс. т.

Экспорт нефти из Усть-Луги в январе – мае снизился на 3,28 млн т относительно 2024 г., до 10,97 млн т, по информации аналитических компаний Vortexa, Kpler и участников рынка. Отгрузки Юралс российских производителей уменьшились на 2,78 млн т, до 10,07 млн т, а казахстанского сорта Кевсо – почти на 500 тыс. т, до 900,3 тыс. т. Нефть поступает в порт по трубопроводной системе «Транснефти».

Ж.-д. поставки нефтяных грузов через северо-западные порты в янв.–мае* тыс. т			
Порт	2025	2024	± 2024
Усть-Луга	11917,7	11166,1	751,5
Высоцк	2063,0	1837,1	225,9
Санкт-Петербург	2040,5	3073,0	-1032,5
Архангельск	240,9	220,8	20,1
Мурманск	107,1	767,3	-660,3
Выборг	5,3	3,2	2,1
Итого	16374,4	17067,6	-693,2

* – с учетом транзита

– по данным ж.-д. экспедиторов

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ТЕРМИНАЛЫ

Строительство перегрузочного комплекса на границе с Китаем даст возможность нарастить экспорт нефтехимической продукции из России

На российско-китайской границе построят терминал

Роль железнодорожного пограничного перехода Нижнеленинское (Еврейская автономная область) – Тунцзян (Китай) может заметно вырасти в ближайшие годы. К 2031 г. здесь планируется строительство нефтехимического терминала проектной мощностью 1,5 млн т/год, в том числе 1 млн т/год метилового спирта (метанола) и около 500 тыс. т/год нефтепродуктов. Намечено также строительство универсального перегрузочного терминала.

«На заседании инвестиционного совета Еврейской АО приняли ряд ключевых решений для реализации двух масштабных инвестпроектов – строительства перегрузочного и нефтехимического терминалов в районе трансграничного железнодорожного мостового перехода Нижнеленинское – Тунцзян», – заявила временно исполняющая обязанности губернатора региона Мария Костюк, по сообщению ТАСС. Планируемый объем инвестиций для комплексного развития примостовой зоны составит около 115 млрд руб., добавила Костюк. Другие детали проекта не раскрываются.

Участники рынка грузоперевозок с осторожностью отнеслись к этой новости. «Несколько лет звучали сообщения о возведении новых терминалов, а потом все резко затихало», – рассказал один из собеседников.

Пограничный переход Нижнеленинское – Тунцзян сейчас в основном используется для отгрузок сухих грузов и контейнерных поставок. В январе – апреле перевозки грузов здесь выросли на 10,5% по сравнению с аналогичным периодом 2024 г., почти до 2 млн т, по информации РЖД.

Более 90% общего объема перевозок через пограничный переход Нижнеленинское – Тунцзян приходится на экспорт в Китай. Такие поставки в прошлом году выросли в 1,7 раза относительно 2023 г., до 5,4 млн т, по данным РЖД. Основными экспортными грузами являются уголь и железная руда, перевозки которых выросли в 1,4 раза, до 3,7 млн т, и в 2,5 раза, до 1,7 млн т соответственно. Контейнерный импорт из Китая через пограничный переход увеличился в семь раз, до 64,9 тыс. т, или 11,4 тыс. TEU (20-футовый эквивалент). В товарной номенклатуре импорта преобладают легковые автомобили и товары народного потребления – одежда, бытовая и компьютерная техника, сантехника, посуда, мебель.

Запуск движения по железнодорожному мостовому переходу Нижнеленинское – Тунцзян состоялся в ноябре 2022 г. Пограничный переход рассчитан на поочередный пропуск поездов по железнодорожному пути с колеей двух стандартов: шириной 1 520 мм для российского подвижного состава и 1 435 мм для китайского, по информации группы «Бамтоннельстрой-Мост».

Частичная модернизация пограничного перехода завершилась в этом году. В апреле был введен в эксплуатацию стационарный инспекционно-досмотровый комплекс (СИДК), который позволяет осуществлять таможенный осмотр груза в вагонах и контейнерах без их вскрытия. Это позволит сократить время проведения таможенного контроля и упростить процессы оформления грузов, что создает условия для улучшения логистики и увеличения объемов товарооборота, сообщило Дальневосточное таможенное управление в конце мая.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ТЕРМИНАЛЫ

«Колесный» экспорт метанола растет

Поставки российского метанола по железной дороге за рубеж в январе – мае повысились на 138,2 тыс. т относительно аналогичного периода 2024 г., до 711,3 тыс. т, по данным экспедиторов. Рост отгрузок связан с уменьшением логистических трудностей и переходом экспортёров на новые рынки сбыта.

Заметно изменилась география поставок метанола по сравнению с прошлым годом. Так, «Газпром метанол» приступил в феврале к экспорту продукта в **Бразилию**, отправив по этому маршруту 105,3 тыс. т. Отгрузки идут преимущественно через **Первый мурманский терминал (ПМТ)** в бразильский порт Паранагуа, по информации отраслевых источников. Конечный покупатель продукта не раскрывается.

В сентябре прошлого года начались поставки продукта по железной дороге в адрес терминала **«Ейск-Порт-Виста»** (Краснодарский край). За первые пять месяцев года экспорт метанола в Турцию через комплекс составил 101,4 тыс. т, из которых «Метафракс Кемикалс» отправил 46,9 тыс. т, «Щекиноазот» – 28,9 тыс. т, «Газпром метанол» – 25,5 тыс. т.

Кроме того, в Турцию через **Таганрог** (Ростовская обл.) было отправлено 78,6 тыс. т метанола производства «Томета». Впервые продукт по этому маршруту был отгружен в сентябре прошлого года.

Экспорт в Турцию через порт **Темрюк** (Краснодарский край) в январе – мае, напротив, снизился до 10,7 тыс. т по сравнению с 47,6 тыс. т за аналогичный период прошлого года. Экспорт метанола через порт **Кавказ** (Краснодарский край) был прерван, что может быть связано с внешним воздействием на

Ж.-д. экспорт российского метанола в янв.–мае		тыс. т	
Направление		2025	2024
Поставки в порты			
Восточный		362,5	346,5
Ейск		101,4	0,0
Мурманск		94,1	4,8
Таганрог		78,6	0,0
Темрюк		10,7	47,6
Кавказ		0,0	51,2
Всего в порты		647,1	450,1
Поставки через погранпереходы			
Белоруссия		37,5	47,4
Казахстан		25,7	28,4
Киргизия		1,0	0,0
Китай (Забайкальск–Маньчжурия)		0,0	47,2
Всего через погранпереходы		64,1	122,9
Итого		711,3	573,1
– по данным ж.-д. экспедиторов			

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ТЕРМИНАЛЫ

объекты инфраструктуры в прошлом году. За первые пять месяцев 2024 г. по этому маршруту отправлено 51,2 тыс. т продукта.

РЖД в декабре 2024 г. установила скидку в размере 12,8% (понижающий коэффициент 0,872) на поставки метанола со станции Углеуральская (Пермская обл.) Свердловской железной дороги, откуда отгрузки ведет «Метафракс Кемикалс», на экспорт через станцию Ейск (Краснодарский край). Тарифная преференция действует в течение 2025 г. и не зависит от объема отгрузок (см. «*Argus Нефтетранспорт*», 16 янв., стр. 4–5). Участники рынка считают, что дисконт был предоставлен, чтобы переломить негативную динамику отгрузок продукта. «Колесные» поставки метанола из России за рубеж снизились в 2024 г. на 233,8 тыс. т по сравнению с предыдущим годом, до 1,28 млн т, по данным экспедиторов. Это минимум таких отгрузок с начала мониторинга *Argus* этого рынка в 2012 г.

«Колесный» экспорт продукта на **Восточный нефтехимический терминал (ВНТ)** (Приморский край) вырос за первые пять месяцев года на 15,9 тыс. т, до 362,5 тыс. т. Метанол поставлялся танкерами преимущественно в китайские порты Нинбо, Тайцан и Чжапу, по данным аналитической платформы Kpler. Прямые железнодорожные поставки продукта в Китай через пограничный переход **Забайкальск (Забайкальский край) – Маньчжурия** отсутствовали, хотя годом ранее составили 47,2 тыс. т.

Поставки российского метанола в **Казахстан** остались почти на прошлогоднем уровне – 25,7 тыс. т, по данным железнодорожных экспедиторов. Отгрузки в **Белоруссию** снизились до 37,5 тыс. т по сравнению с 47,4 тыс. т годом ранее.

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

Укрепление рубля и ограниченное предложение на российском рынке привели к росту импорта наливных грузов в танк-контейнерах

Импорт и транзит в танк-контейнерах удвоился

Ввоз в Россию, а также транзит наливной химической и нефтяной продукции по железной дороге в танк-контейнерах в январе – апреле вырос суммарно на 41,2 тыс. т по сравнению с уровнем годом ранее, до 90,3 тыс. т, по данным экспедиторов. Но доля таких поставок невелика в общем объеме: импорта – 3,3%, а транзита – лишь 1,8%. На внутрироссийские перевозки, а также экспорт приходится значительно больше – 76,2% и 18,6% соответственно.

Импорт

Поставки в Россию из-за рубежа наливных грузов в танк-контейнерах за первые четыре месяца года повысились более чем в два раза, до 58,1 тыс. т. Объемы в основном ввозились из Китая: такие отгрузки выросли сразу на 25,6 тыс. т, до 32,8 тыс. т. Импорт продукции из Бразилии увеличился на 5,8 тыс. т, до 7,3 тыс. т, а из Белоруссии – лишь на 360 т, до 7,5 тыс. т. В меньших объемах грузы ввозятся в танк-контейнерах в Россию из стран Центральной Азии: отгрузки из Казахстана увеличились на 2,5 тыс. т, до 2,8 тыс. т, из Узбекистана остались на уровне прошлого года, составив 2,1 тыс. т. Поставки из других стран были незначительны.

«Рост импорта наливных грузов в танк-контейнерах может быть вызван укреплением рубля, а также дефицитом предложения ряда грузов на российском рынке», – считает один из участников рынка.

В сегменте грузов более чем в три раза вырос импорт **глицерина** в танк-контейнерах, до 11,7 тыс. т. Поставлялся в основном продукт из Бразилии, по информации участников рынка. Глицерин поступал преимущественно на завод компании «Дельфин» в Пушкине (Московская обл.) для выпуска автохимической продукции. Глицерин также используется при производстве косметики, медицинских товаров и в пищевой промышленности.

Китай почти в 11 раз увеличил поставки **анилина** в Россию, до 6,1 тыс. т. Продукт ввозился в страну через порты Дальнего Востока, главным образом через Находку (Приморский край). Почти весь объем поступил на станцию Тамбов-1 (Тамбовская обл.) Юго-Восточной железной дороги в адрес завода «Пигмент» для производства лакокрасочной продукции, сообщили участники рынка.

Импорт наливной продукции в танк-контейнерах в янв.–апр.		тыс. т	
Груз	2025	2024	± 2024
Глицерин	11,73	3,80	7,93
Анилин	6,07	0,76	5,31
Серная кислота	4,51	4,49	0,02
Гексен	3,63	0,20	3,43
Полиэфиры	3,80	3,95	-0,15
Каменноугольные смолы	2,19	0,00	2,19
Акрилонитрил	2,11	1,64	0,47
Хлорат натрия	2,06	2,07	-0,01
Этиленгликоль	1,93	1,95	-0,02
Прочие	20,08	6,57	13,51
Итого	58,10	25,43	32,67

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

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

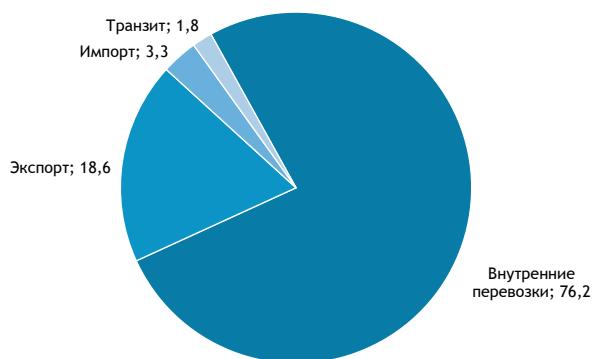
Танк-контейнерный импорт *серной кислоты* из Белоруссии в январе – апреле остался на уровне прошлого года, составив 4,5 тыс. т. Продукт поставлялся в основном на заводы «Белореченские минудобрения» (Краснодарский край) и «Невинномысский Азот» (Ставропольский край) «Еврохима» в качестве сырья для производства фосфорных и комплексных удобрений.

«Еврохим» закупает серную кислоту в Белоруссии ввиду возможной нехватки продукта на российском рынке и привлекательных цен у белорусских поставщиков», — считает отраслевой источник.

Импорт в Россию китайского *гексена* в январе – апреле увеличился до 3,6 тыс. т с 200 т за аналогичный период прошлого года. Поставки в адрес нефтехимического предприятия «Запсибнефтехим» в Тобольске (Тюменская обл.), принадлежащего «Сибур Холдингу», повысились на 2,3 тыс. т, до 2,5 тыс. т. Продукт используется для производства полимеров.

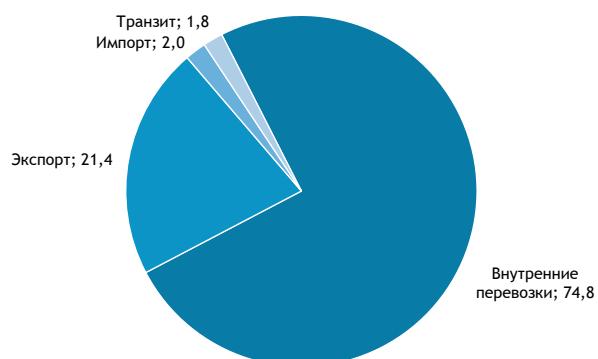
«Сибур Холдинг» намерен наладить собственный выпуск гексена в Нижнекамске (Татарстан): на заводе «Нижнекамскнефтехим» планируется выпускать до 50 тыс. т/год. Этот продукт будет использоваться для производства полизтилена с улучшенными свойствами. Ранее гексен в России не производился.

**Поставки наливной продукции
в танк-контейнерах в янв.–апр. 2025 г.**



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

**Поставки наливной продукции
в танк-контейнерах в янв.–апр. 2024 г.**



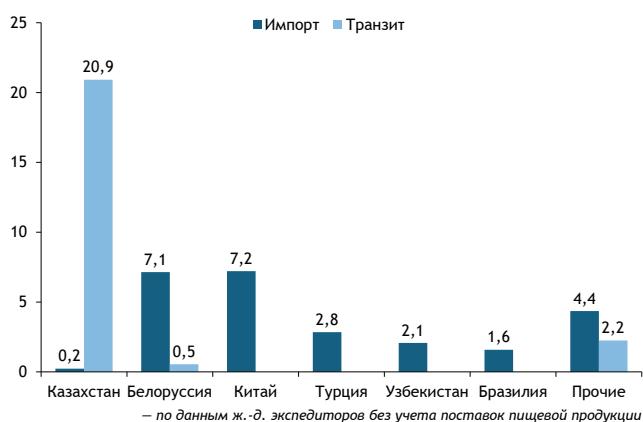
— по данным ж.-д. экспедиторов без учета поставок пищевой продукции

**Страны–поставщики наливной продукции
в танк-контейнерах в янв.–апр. 2025 г.**



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

**Страны–поставщики наливной продукции
в танк-контейнерах в янв.–апр. 2024 г.**



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

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

Из Казахстана в январе – апреле было импортировано 2,2 тыс. т **каменноугольных смол**, хотя годом ранее таких поставок не было. В основном продукт отгружался со станции Шубарколь (Карагандинская обл.) через железнодорожный погранпереход Карталы 1 – Елимай на станцию Татьянка (Волгоградская обл.) в адрес Волгоградского завода технического углерода, по информации участников рынка.

Импортные поставки **акрилонитрила (нитрил акриловой кислоты, НАК)** из Белоруссии за первые четыре месяца года повысились на 470 т относительно такого же периода прошлого года, до 2,1 тыс. т. Продукт отгружался только с Новополоцкого предприятия в основном на Красноярский завод синтетического каучука «Сибур Холдинга». «Перевозки выросли ввиду более привлекательной цены белорусских производителей и упрощенных процедур поставок по сравнению с условиями “Лукойла”», – пояснил отраслевой источник.

Российский НАК транспортируется в танк-контейнерах на внутренний рынок и за рубеж со станции Кокурин (Саратовская обл.), обслуживающей завод «Саратоворгсинтез» «Лукойла». Такие отгрузки в январе – апреле составили 54,8 тыс. т по сравнению с 47,3 тыс. т годом ранее.

Поставки **хлората натрия** в Россию из Узбекистана со станции Киргили за такой же период сохранились на прошлогоднем уровне – 2,1 тыс. т. Импорт **этilenенгликоля** тоже не изменился, составив 1,9 тыс. т, продукт ввозился преимущественно из Китая.

Транзит

Транзитные перевозки химических и нефтяных грузов в танк-контейнерах через Россию по железной дороге в январе – апреле увеличились на 8,5 тыс. т относительно аналогичного периода прошлого года, до 32,2 тыс. т, по информации экспедиторов.

Перевозки **жидкого фосфора** из Казахстана составили 86% от общих транзитных поставок по сравнению с 88% в январе – апреле 2024 г. В абсолютном исчислении отгрузки выросли на 6,9 тыс. т, до 27,8 тыс. т. Фосфор транзитом через Белоруссию поставляется в страны Европы и Индию, по данным участника рынка.

Эпизодически нефтепродукты перевозились транзитом в танк-контейнерах, в частности **моторные масла и битум**: поставки составили 293 т и 99 т соответственно. Также было отгружено 621 т **сополимеров** и 168 т **синтетических смол**. В январе – апреле 2024 г. поставок этих четырех грузов в танк-контейнерах не было.

Транзит наливной продукции в танк-контейнерах в янв.–апр.		тыс. т	
Груз		2025	2024
			± 2024
Жидкий фосфор	27,79	20,90	6,89
Перекись водорода	1,06	1,35	-0,28
Полиэфиры	0,66	0,20	0,46
Сополимеры	0,62	0,00	0,62
Легкие углеводороды	0,54	0,34	0,20
Толуилендиизоцианат	0,52	0,07	0,44
Моторное масло	0,29	0,00	0,29
Эфиры	0,27	0,24	0,02
Синтетические смолы	0,17	0,00	0,17
Битум	0,10	0,00	0,10
Прочие	0,18	0,61	-0,43
Итого	32,20	23,71	8,48

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

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Ставки аренды наливного парка снижаются из-за сокращения отгрузок

Аренда цистерн дешевеет третий месяц

Снижение ставок аренды нефтебензиновых цистерн в России на срок не менее года, отмечавшееся в апреле – мае, продолжилось и в июне. Верхняя граница диапазона цен уменьшилась на 150 руб./сут., а нижняя – на 110 руб./сут. относительно предыдущего месяца, до 2 540–2 790 руб./сут. без НДС. Стоимость аренды снижается в связи с сокращением железнодорожных поставок наливных грузов.

«Ситуация с “колесными” поставками лучше не становится, все только усугубляется», – посетовал представитель транспортной компании. Участники рынка грузоперевозок не исключают дальнейшего снижения ставок. Эпизодически уже встречаются предложения аренды цистерн по цене меньше нижней границы ставок диапазона Argus. Однако пока договоры по таким ценам не заключаются.

Границы диапазона стоимости предоставления нефтебензиновых цистерн сохранились на майском уровне – 3 200–3 875 руб./сут., хотя ранее снижались на протяжении нескольких месяцев.

Погрузка нефти и нефтепродуктов на сети российских железнодорожных дорог за первые пять месяцев года составила 82,9 млн т, на 5,8% меньше, чем в 2024 г., по информации РЖД. В мае такие поставки опустились до 16,6 млн т по сравнению с 17,5 млн т годом ранее, по расчетам Argus на основе данных госкомпании. Общий объем железнодорожной погрузки всех номенклатур грузов в январе – мае уменьшился на 7,3% относительно предыдущего года, до 465,2 млн т. Помимо неftenаливной продукции, сократились перевозки угля, черных металлов, зерна, строительных, лесных и других грузов.

По информации участников рынка, снижение железнодорожных перевозок обусловлено сокращением производства вследствие многочисленных ремонтов на НПЗ и ослабления спроса на российские продукты. Другим важным фактором собеседники считают ограничения, введенные РЖД с IV квартала прошлого года, на перемещения порожних цистерн к местам погрузки. «Переработчики вынуждены снижать объемы сдачи грузов на железнодорожную дорогу, либо переключаться на другие способы поставок – автомобильный и трубопроводный транспорт – там, где это возможно», – отметили в одной компании-операторе.

Оценка количества невостребованных нефтебензиновых цистерн из-за сокращения отгрузок разнится. По информации одного из собеседников, этот показатель на конец мая составлял 15–20 тыс., тогда как другой отраслевой источник сообщил, что их количество выше – около 23–24 тыс.

Министерство транспорта России проводит регулярные совещания с представителями ведомств, РЖД, крупнейшими отправителями и ассоциациями с целью контроля параметров погрузки на железнодорожном транспорте, по сообщению Минтранса от 23 мая.

Правительство России утвердило в конце мая список из 166 предприятий непрерывного цикла, для которых установлен приоритет доступа на железной дороге. Этот перечень относится к новым правилам недискриминационного доступа (ПНД) к железнодорожной инфраструктуре общего пользования, которые вступили в силу в январе и по которым заводы непрерывного цикла получают определенный приоритет в очереди относительно других грузоотправителей. В список в основном включены заводы и структуры, относящиеся к нефтегазовой и химической промышленности.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

«Вопросов на железной дороге много, далеко не все удается оперативно решить», — пояснил отраслевой источник. По-прежнему не оформляются вагоны из-за «шахматок» — лимитов, которые РЖД устанавливает на ежедневной основе на перемещение порожнего парка по отдельным родам подвижного состава между различными дорогами. Периодически накладываются временные ограничения в рамках Динамической модели загрузки инфраструктуры (ДМЗИ) РЖД, что может быть связано с затовариванием станций назначения, а также из-за непроездных участков на сети, полагают участники рынка. На движении грузовых поездов также сказываются сезонные факторы — активизация пассажирских перевозок и ремонты железнодорожной инфраструктуры.

Ставки аренды газовых цистерн замерли

Стоимость аренды цистерн для транспортировки сжиженного углеводородного газа (СУГ) в России в июне составила 3 710–4 100 руб./сут., текущий уровень ставок держится с начала года. «На рынке хрупкое равновесие, цены пока прежние», — пояснил отраслевой источник.

Другой собеседник рассказал, что по спотовым контрактам цистерны предлагаются по 4 500 руб./сут., тогда как ставки по долгосрочным соглашениям не изменились.

На рынке России сохраняется избыток СУГ. В стране более полугода фиксируется высокое предложение сжиженного газа вследствие снижения отгрузок в страны Евросоюза при умеренном спросе.

Экспорт российского СУГ в мае изменился неравномерно. Отмечался рост отгрузок через порт Усть-Луги (Ленинградская обл.) ввиду повышенного спроса в начале мая со стороны Турции. Увеличились поставки в страны Центральной Азии, главным образом в Узбекистан, а также в Афганистан. В то же время снизились перевозки бутана в Польшу ввиду слабого спроса из-за накопленных запасов продукта в стране.

Поставки в Китай осуществлялись с перебоями. В первой декаде мая на несколько дней были прерваны отгрузки СУГ на станцию Забайкальск (Забайкальский край) из-за задержек с согласованием планов перевозок с РЖД. Кроме того, со стороны госкомпании вводились конвенции на поставки в направлении станции Камышовой (Приморский край) из-за необеспечения приема поездов со стороны Китайской железной дороги.

В Казахстане цистерн достаточно

Стоимость аренды нефтебензиновых цистерн в Казахстане в июне не изменилась по сравнению с маев, оставшись в пределах 16 800–18 100 тенге/сут. с НДС ввиду установившегося баланса спроса и предложения парка в стране. Несмотря на увеличение экспорта светлых нефтепродуктов из Казахстана, цистерн для обеспечения поставок наливных грузов достаточно, по информации участников рынка.

В долларах США ставки изменились из-за курсовых колебаний, составив в июне \$29,37–31,63/сут. без НДС по сравнению с \$29,28–31,54/сут. без НДС месяцем ранее.

Экспортеры в третьей декаде мая увеличили отгрузки бензина Аи-92 в страны Центральной Азии. Квота на экспорт моторного топлива из Казахстана в мае составляла 46,3 тыс. т Аи-92 по сравнению с вывезенными из страны в апреле 46,6 тыс. т. По итогам января — апреля отгрузки достигли 76,6 тыс. т.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

«Пока поставки бензина за рубеж не привели к дефициту парка, так как транспортное плечо в соседние страны короткое, и вагоны успевают обернуться в течение недели», — пояснил ситуацию представитель транспортной компании.

Участники рынка полагают, что в июне экспорт Аи-92 с трех крупных казахстанских НПЗ может прекратиться из-за необходимости обеспечения топливом внутреннего рынка в период проведения профилактики на Павлодарском НПЗ, которая продлится с 18 июня до 17 июля.

Транспортные компании, обеспечивающие перевозки нефтепродуктов с казахстанских мини-НПЗ, по-прежнему ощущают нехватку цистерн, так как не могут привлечь иностранный порожний парк из соседних стран. Для отгрузок нефтепродуктов с таких предприятий компаний, как правило, привлекают на условиях оперирования иностранные порожние цистерны, которые возвращаются в Россию из стран Центральной Азии. Ставки оперирования такого парка в национальной валюте пока не изменились — 16 800–19 000 тенге/сут. с НДС, но в долларах США колеблются из-за изменения ежедневного курса валют, по данным экспедиторов.

Диапазон стоимости привлечения парка в рамках долгосрочных контрактов для компании «Тенгизшевройл» (ТШО) также остался прежним — \$36–38/сут. без НДС, по информации участников рынка. В ТШО уровень ставок аренды цистерн не комментируют.

Texol займется выпуском литья в Казахстане

Казахстанская частная компания Texol Steel Technology, которая входит в группу Texol, и проектировочный институт Hubei Provincial Mechanical and Electrical Institute (Китай) 23 мая подписали контракт на проектирование и строительство завода по выпуску мелкого и среднего литья для железнодорожных вагонов, сообщил Texol в своем телеграм-канале.

Проект предприятия планируется разработать в течение пяти месяцев, а строительство производственных цехов в рамках вагонного кластера в Атырау (Казахстан), как ожидается, начнется в этом году. Производственная мощность завода к 2027 г. должна составить 30 тыс. т/год продукции, включая упоры, подпятники, тяговые хомуты, корпус буксы и другие детали грузовых вагонов. Сырьем для производства будут лом и ферродобавки, которые планируется закупать в Казахстане.

Новое предприятие будет направлено на обеспечение локализации комплектующих для Атырауского вагоностроительного завода, который также входит в состав Texol. В конце прошлого года завод получил сертификат соответствия ТР ТС 001/2011 на серийный выпуск вагонов до 2029 г. Плановая производственная мощность предприятия к 2027 г. составит 6–8 тыс. различных вагонов, в том числе цистерн.

Общий парк вагонов Texol в управлении в настоящее время составляет около 11 тыс. штук. Компания в основном занимается транспортировкой СУГ, а также ремонтом и обслуживанием газовых цистерн, парк в управлении которых составляет около 7,7 тыс. котлов, — часть цистерн сдвоенные.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Базовые ж.-д. тарифы для перевозки нефтепродуктов из Казахстана в июне 2025 г.						\$/m
НПЗ	Станция назначения/порт	Казахстан*	Россия**	Азербайджан***	Грузия****	Всего
ВГО						
Атырауский	Вышестеблиевская (Тамань)	16,73	48,51	—	—	65,24
Атырауский	Парто Цкали (Кулеви)	16,73	50,42	46,78	26,57	140,50
Атырауский	Силламяэ	16,73	105,23	—	—	121,96
Топочный мазут						
Чимкентский	Батуми	81,31	50,42	46,78	29,14	207,65
Чимкентский	Вышестеблиевская (Тамань)	81,31	51,12	—	—	132,43
Чимкентский	Азов	81,31	42,26	—	—	123,57
Чимкентский	Парто Цкали (Кулеви)	81,31	50,42	46,78	26,57	205,08
Чимкентский	Силламяэ	64,85	105,40	—	—	170,25
Атырауский	Батуми	16,73	50,42	46,78	29,14	143,07
Атырауский	Вышестеблиевская (Тамань)	16,73	51,12	—	—	67,85
Атырауский	Новороссийск	16,73	49,89	—	—	66,62
Атырауский	Парто Цкали (Кулеви)	16,73	50,42	46,78	26,57	140,50
Атырауский	Азов	16,73	42,26	—	—	58,99
Павлодарский	Вышестеблиевская (Тамань)	92,31	51,12	—	—	143,43

* – по курсу тенге к доллару Национального банка Казахстана (на 1 июня – KZT510,81/USD)

** – по курсу рубля к доллару Центрального банка России (руб. 78,6171/USD), без учета охраны, со ставкой НДС 0%

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

**** – с учетом сборов ГЖД на станции назначения и станции отправления (\$1,75/m и \$24/вагон соответственно)

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Ж.-д. тарифы на экспорт дизтоплива из России в Казахстан в июне 2025 г.

Грузоотправитель	Станция отгрузки	Станция назначения	Погранпереход	Россия		Казахстан		Всего, \$/м³*
				Груженый рейс (руб./м)	Порожний возврат (руб./вагон)	Груженый рейс (тенге/м)	Порожний возврат (тенге/вагон)	
Челнынефтепродукт	Круглое Поле	Сороковая	Карталы 1 – Елиной	1827,18	54610,80	10735,57	145797,00	60,59
Челнынефтепродукт	Круглое Поле	Балхаш 1	Карталы 1 – Елиной	1827,18	54610,80	18268,12	253138,00	78,84
Челнынефтепродукт	Круглое Поле	Жолкудук	Карталы 1 – Елиной	1827,18	54610,80	14988,38	206705,00	70,91
Орский НПЗ	Никель	Караганда-Угольная	Карталы 1 – Елиной	1017,48	20164,80	13383,28	183132,00	49,40
Орский НПЗ	Никель	Предгорная	Карталы 1 – Елиной	1017,48	20164,80	22671,75	312603,57	71,80
Орский НПЗ	Никель	Костанай	Карталы 1 – Елиной	1017,48	20164,80	4571,57	57793,00	28,06
Нижнекамский НПЗ (Танеко)	Биклянь	Актобе 1	Орск-Новый Город – Алимбет	2192,28	52954,80	5726,43	52400,00	52,03
Нижнекамский НПЗ (Танеко)	Биклянь	Бухтарма	Карталы 1 – Елиной	2005,60	54610,80	22666,35	312473,57	91,66
Нижнекамский НПЗ (Танеко)	Биклянь	Майкудык	Карталы 1 – Елиной	2005,60	54610,80	13383,28	183132,00	69,27
Омский НПЗ	Комбинатская	Павлодар-Порт	Кулунда – Куркамыс	1405,83	35029,20	3642,60	42940,00	33,84
Омский НПЗ	Комбинатская	Астана	Петропавловск – Петропавловск	986,10	20164,80	7653,90	100532,00	35,08
Нижнекамский НПЗ (Таиф)	Биклянь	Торетам	Орск-Новый Город – Алимбет (порожний возврат через Илецк 1 – Канисай)	2192,28	52954,80	12318,22	178127,00	69,04
Салаватский НПЗ	Аллагуват	Ондырыс	Карталы 1 – Елиной	1160,45	36685,20	10735,57	145797,00	48,31

* – по курсам рубля к доллару Центрального банка России (на 1 июня – руб. 78,6171/USD) и тенге к доллару Национального банка Казахстана (KZT510,81/USD)

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Ж.-д. тарифы на экспорт авиакеросина из России в Казахстан в июне 2025 г.								
Грузоотправитель	Станция отгрузки	Станция назначения	Погранпереход	Россия		Казахстан		Всего, \$/m*
				Груженый рейс (руб./м)	Порожний возврат (руб./вагон)	Груженый рейс (тенге/м)	Порожний возврат (тенге/вагон)	
Орский НПЗ	Никель	Алматы 1	Карталы 1 – Елимай	1017,48	20164,80	24595,68	344381,00	76,61
Орский НПЗ	Никель	Сороковая	Карталы 1 – Елимай	1017,48	20164,80	10735,57	145797,00	42,99
Нижнекамский НПЗ (Танеко)	Биклянь	Алматы 1	Карталы 1 – Елимай (порожний возврат через Илецк 1 – Канисай)	2005,60	52954,80	24595,68	398806,00	97,90
Нижегородский НПЗ	Зелецино	Алматы 1	Карталы 1 – Елимай	3109,90	90610,80	24595,68	344381,00	118,16
Нижнекамский НПЗ (Таиф)	Биклянь	Алматы 1	Карталы 1 – Елимай (порожний возврат через Илецк 1 – Канисай)	2005,60	52954,80	24595,68	398806,00	97,90
Волгоградский НПЗ	Татьянка	Алматы 1	Кигаш – Дины Нурпейисовой	1337,98	30268,80	33961,00	474541,00	105,41
Ярославский НПЗ	Новоярославская	Сороковая	Карталы 1 – Елимай	3475,52	103797,60	10735,57	145797,00	91,98
Новокуйбышевский НПЗ	Новокуйбышевская	Алматы 1	Канисай – Илецк 1	1358,08	31965,60	28629,10	398806,00	93,11
Новоуфимский НПЗ	Новоуфимская	Алматы 1	Карталы 1 – Елимай (порожний возврат через Илецк 1 – Канисай)	1447,50	31965,60	24595,68	398806,00	86,35

* – по курсам рубля к доллару Центрального банка России (на 1 июня – руб. 78,6171/USD) и тенге к доллару Национального банка Казахстана (KZT510,81/USD)

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

Рост поставок в танк-контейнерах в мае в основном пришелся на серную кислоту и КАС

Поставки в танк-контейнерах немного повысились

Транспортировка кислот, неорганических соединений, сжиженного углеводородного газа (СУГ), минеральных удобрений, продуктов нефтехимии, ароматических соединений и нефтепродуктов без учета пищевых грузов по железной дороге в танк-контейнерах в мае увеличилась лишь на 5,8 тыс. т относительно апреля, до 413,7 тыс. т, по данным экспедиторов. Перевозки могли быть выше, но отгрузки были ограничены из-за ремонтов на некоторых предприятиях в прошлом месяце.

Рост пришелся на поставки на рынок России – на 14,1 тыс. т, до 341,6 тыс. т, а экспорт наливной продукции снизился на 8,3 тыс. т, до 72,1 тыс. т, вследствие невысокого интереса к таким операциям.

Железнодорожные перевозки *серной кислоты* в танк-контейнерах в мае увеличились на 3,9 тыс. т по сравнению с предыдущим месяцем, до 119,7 тыс. т. Участники рынка грузоперевозок связывают такой рост с переносом части объемов из цистерн в танк-контейнеры.

Почти вся серная кислота был направлена в адрес потребителей на внутреннем рынке, главным образом – производителей минеральных удобрений. Экспорт составил лишь 1 тыс. т. Этот продукт был отгружен через международный погранпереход Наушки (Бурятия) – Сухэ-Батор (Монголия), а конечный покупатель не раскрывается. Поставки серной кислоты со Среднеуральского медеплавильного завода (СУМЗ, Свердловская обл.) повысились на 1 тыс. т, до 59,4 тыс. т, с предприятия «Карабашмедь» (Челябинская обл.) – на 5,3 тыс. т, до 38,5 тыс. т, а с самарской группы заводов «Роснефти» – на 2 тыс. т, до 4,8 тыс. т.

В ближайшее время перевозки серной кислоты могут снизиться в связи с профилактикой на СУМЗ, которая начнется в конце июня, а на заводе «Карабашмедь» – в июле, по информации участников рынка.

Отгрузки *карбамидо-аммиачной смеси (КАС)* со станции Химзаводской (Самарская обл.), с которой осуществляет отправки «Куйбышевазот», по железной дороге в танк-контейнерах на рынок России увеличились в прошлом месяце в 1,5 раза относительно апреля, до 14,5 тыс. т. Летом потребность в продукте ослабевает, и в июне цены на удобрения азотной группы снизились в условиях слабой торговой активности на внутреннем рынке, сообщили участников рынка

Железнодорожные поставки *карбамидоформальдегидных смол* в танк-контейнерах повысились за месяц незначительно – на 1,3 тыс. т, до 12,4 тыс. т, главным образом за счет роста отгрузок объемов «Метафракс Кемикалс». Компания увеличила перевозки на рынок России на 510 т, до 2,8 тыс. т, благодаря небольшому росту спроса в стране, полагают отраслевые источники. Поставки за рубеж выросли на 180 т, до 1,5 тыс. т, отгрузки осуществлялись через погранпереходы с Белоруссией.

Перевозки наливной продукции в танк-контейнерах		тыс. т	
Вид перевозки		май 25	апр. 25
Внутр. перевозки		341,62	327,53
Экспорт		72,10	80,44
Итого		413,71	407,96
			5,75

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

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

Транспортировка **акрилонитрила (нитрил акриловой кислоты, НАК)** в танк-контейнерах по железной дороге с завода «Саратоворгсинтез» «Лукойла» в мае снизилась сразу на 6,7 тыс. т по сравнению с уровнем месяцем ранее, до 5,5 тыс. т, вследствие ремонта на предприятии. В июне отгрузки НАК должны повыситься по мере достижения заводом плановых мощностей после ремонта.

Перевозки **пропан-бутановой смеси** в танк-контейнерах в течение прошлого месяца уменьшились на 2,8 тыс. т, до 23,7 тыс. т. Железнодорожные отгрузки продукта завода «Няганьгазпереработка» (Ханты-Мансийский АО) «Сибур Холдинга» снизились на 4,5 тыс. т, до 14,5 тыс. т, что может быть вызвано ремонтом на предприятии, прошедшим 22–28 мая, по данным отраслевых источников. Заводы компании «Березкагаз» (Ханты-Мансийский АО) сократили отправки на 860 т, до 6,7 тыс. т, ввиду снижения экспорта в Китай из-за ограничений со стороны РЖД на поставки в направлении приграничной станции Камышовой (Приморский край).

Снизились поставки в танк-контейнерах за месяц также отправителей **каустической соды** – на 2,1 тыс. т, до 53 тыс. т, **стирола** – почти на 5 тыс. т, до 14,4 тыс. т, и **ксилолов** – на 1,3 тыс. т, до 13,9 тыс. т, по данным железнодорожных экспедиторов.

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

Основные поставщики грузов в танк-контейнерах						тыс. т
Компания	Производитель	Группа груза	Груз	май 25	апр. 25	± апр. 25
Среднеуральский медеплавильный завод	Среднеуральский медеплавильный завод	Кислоты	Серная кислота	59,38	58,36	1,01
Среднеуральский медеплавильный завод	Среднеуральский медеплавильный завод	Кислоты	Олеум	1,34	0,98	0,36
Всего Среднеуральский медеплавильный завод				60,72	59,34	1,38
Сибур Холдинг	Няганьгазпереработка	Газ	Пропан-бутановая фракция	14,47	18,99	-4,51
Сибур Холдинг	Русвинил	Неорганические соединения	Каустическая сода	7,24	7,05	0,19
Сибур Холдинг	Нижнекамскнефтехим	Спирты	Этиленгликоль, дистиленгликоль	6,64	6,17	0,47
Сибур Холдинг	Сибур-Нефтехим	Спирты	Этиленгликоль, дизтиленгликоль	4,42	3,04	1,38
Сибур Холдинг	Запсибнефтехим	Нефтяные смолы	Смола пиролизная тяжелая	3,69	3,01	0,68
Сибур Холдинг	Сибур-Химпром	Ароматические соединения	Стирол	2,24	5,25	-3,01
Сибур Холдинг	Няганьгазпереработка	Газ	ШФЛУ	0,91	0,00	0,91
Всего Сибур Холдинг				39,60	43,51	-3,90
Русская медная компания	Карабашмедь	Кислоты	Серная кислота	38,54	33,28	5,25
Всего Русская медная компания				38,54	33,28	5,25
Куйбышевазот	Куйбышевазот	Удобрения	Карбамидо-аммиачная смесь	14,54	9,44	5,10
Куйбышевазот	Куйбышевазот	Кислоты	Серная кислота	1,11	1,05	0,06
Всего Куйбышевазот				15,65	10,49	5,16
Газпром нефть	Омский НПЗ	Ароматические соединения	Ортоксилол, параксилол	13,93	15,19	-1,26
Всего Газпром нефть				13,93	15,19	-1,26
Саянскхимпласт	Саянскхимпласт	Неорганические соединения	Каустическая сода	13,58	14,22	-0,64
Всего Саянскхимпласт				13,58	14,22	-0,64
Газпром нефтехим Салават	Мономер	Ароматические соединения	Стирол	10,15	12,68	-2,52
Газпром нефтехим Салават	Мономер	Мономеры	Бутилакрилат	3,10	2,76	0,35
Всего Газпром нефтехим Салават				13,26	15,43	-2,18
Башкирская содовая компания	Башкирская содовая компания	Неорганические соединения	Каустическая сода	11,97	12,76	-0,79
Всего Башкирская содовая компания				11,97	12,76	-0,79
Роснефть	Самарская группа НПЗ	Кислоты	Серная кислота	4,82	2,82	2,00
Роснефть	Самарская группа НПЗ	Фенолы	Расплавленный фенол	3,18	2,55	0,63
Роснефть	Ангарская НХК	Ароматические соединения	Стирол	2,01	1,42	0,59
Роснефть	Ангарская НХК	Кислоты	Серная кислота	0,39	0,00	0,39
Всего Роснефть				10,40	6,79	3,61
Титан	Омский каучук	Ароматические соединения	Изопропилбензол (кумол)	3,46	1,74	1,72
Титан	Омский каучук	Фенолы	Расплавленный фенол	3,10	5,78	-2,68
Титан	Омский каучук	Спирты	Изопропанол	2,24	1,29	0,95
Всего Титан				8,80	8,82	-0,02
Никохим	Каустик	Неорганические соединения	Каустическая сода	8,75	6,69	2,06
Всего Никохим				8,75	6,69	2,06
Галополимер	Галополимер	Неорганические соединения	Каустическая сода	8,49	11,34	-2,85
Всего Галополимер				8,49	11,34	-2,85
Башнефть	Уфимская группа НПЗ	Фенолы	Расплавленный фенол	4,16	5,65	-1,49
Башнефть	Уфимская группа НПЗ	Ароматические соединения	Изопропилбензол (кумол)	4,08	3,35	0,73
Всего Башнефть				8,24	9,00	-0,76
Березкагаз	Березкагаз Обь/Югра	Газ	Пропан-бутановая фракция	6,70	7,55	-0,86
Березкагаз	Березкагаз Обь/Югра	Газ	Бутан	0,99	1,57	-0,58
Всего Березкагаз				7,68	9,12	-1,44
Лукойл	Саратоворгсинтез	Кислоты	Нитрил акриловой кислоты	5,49	12,18	-6,69
Лукойл	Саратоворгсинтез	Растворители	Ацетонитрил	0,11	0,46	-0,34
Всего Лукойл				5,60	12,63	-7,03

— по данным ж.-д. экспедиторов

ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Прокачка дизтоплива из России уменьшилась ввиду множества ремонтов на НПЗ и снижения их загрузки

Россия сокращает экспорт дизтоплива

Экспорт российского дизтоплива продолжает снижаться и в этом году, в том числе трубопроводным транспортом, на который приходятся основные поставки за рубеж. Железнодорожные отгрузки продукта на экспорт также уменьшаются, а поставки речным транспортом невелики.

«Многочисленные ремонты на российских НПЗ привели к сокращению выпуска различных нефтепродуктов и, как следствие, отгрузок», — сообщил отраслевой источник. Внеплановые ремонты стали следствием в основном внешнего воздействия.

Прокачка дизтоплива из России за рубеж по магистральным трубопроводам «Транснефти» без учета транзита за первые четыре месяца года снизилась до 9,58 млн т с 9,79 млн т за аналогичный период годом ранее, по данным участников рынка.

«Часть топлива, где это было возможно, была перенаправлена с железной дороги на трубопроводный транспорт, но отрицательную тенденцию в этом сегменте переломить не удалось», — сообщил один из участников рынка.

В основном снижение прокачки дизтоплива пришлось на *Новороссийск* (Краснодарский край) — на 485,6 тыс. т относительно января — апреля 2024 г., до 1,43 млн т, по информации участников рынка. Продукт транспортируется по трубопроводу «Юг»: проектная мощность прямых поставок по маршруту составляет около 4 млн т/год, а через головную перекачивающую станцию (ГПС) Тингута можно поставлять еще до 2 млн т/год, которые поступают на ГПС железнодорожным транспортом.

Волгоградский НПЗ «Лукойла» уменьшил отгрузки топлива в Новороссийск вдвое, до 685,1 тыс. т. Поставки с Омского завода «Газпром нефти» в порт сократились менее заметно — на 80,6 тыс. т, до 209 тыс. т. Транспортировка с Орского НПЗ (Оренбургская обл.) «Фортеинвеста» почти не изменилась, снизившись лишь на 9 тыс. т, до 187,4 тыс. т. Между тем «Газпром нефтехим Салават» (Башкирия) в январе — апреле направил 346 тыс. т в Новороссийск, хотя годом ранее таких поставок не было. Нижнекамский завод «Танеко» (Татарстан), напротив, не осуществлял отгрузки, хотя в I квартале 2024 г. поставлял топливо по направлению в небольших объемах (см. «*Argus Нефтетранспорт*», 14 марта 2024 г., стр. 3–5).

«Транснефть-Приволга», региональное подразделение «Транснефти», провела плановые работы на перекачивающих станциях и линейной части магистрального нефтепровода, сообщила компания в своем телеграм-канале 3 апреля. На линейной производственно-диспетчерской станции (ЛПДС) Кротовка (Самарская обл.), станции смешения нефти площадки Самара и ГПС Тингута были заменены 10 единиц запорной арматуры, установлены образцы с наивысшим классом герметичности.

Стоимость прокачки дизтоплива по трубопроводу «Юг» в Новороссийск будет увеличена на 9,5%. Была проведена независимая анткоррупционная экспертиза проекта Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России об этом. Рост тарифов затронет прямую прокачку с Волгоградского НПЗ, а также поставки через ГПС Тингуту для «Лукойла», «Газпром нефти», «Орскнефтеоргсинтеза», «Газпром нефтехим Салавата», «Татнефти» и «Роснефти», для которой в прошлогоднем приказе ФАС ставка не была определена (см. «*Argus Нефтетранспорт*», 15 мая, стр. 54). Срок введения новых тарифов не указан.

ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Стоимость перевалки трубопроводных партий дизтоплива через причалы Новороссийского морского торгового порта (НМТП) с начала этого года установлена на уровне 286,50 руб./т без НДС по сравнению с 270,79 руб./т без НДС ранее.

Комбинированные поставки через **ЛПДС Никольское** (Тамбовская обл.), с которой топливо экспортируется по железной дороге, снизились за первые четыре месяца года до 689,4 тыс. т с 777,4 тыс. т в 2024 г. Отгрузок в Новороссийск в этом году не было, хотя в январе – апреле прошлого года в порт с Никольского поступило 179,7 тыс. т. Поставки топлива с ЛПДС по железной дороге в Туапсе (Краснодарский край) повысились на 91,7 тыс. т, до 689,4 тыс. т.

Прокачка российского дизтоплива по трубопроводу «Север» проектной мощностью 25 млн т/год в **Приморск** (Ленинградская обл.) почти не изменилась – 5,85 млн т по сравнению с прошлогодним уровнем в 5,82 млн т, по информации участников рынка. Поставки с Киришского НПЗ (Ленинградская обл.) «Сургутнефтегаза» в порт увеличились на 155,4 тыс. т, до 2,04 млн т, с нижнекамских заводов «Тайфа» и «Танеко» – суммарно на 124,3 тыс. т, до 1,6 млн т, а с НПЗ «РИ-Инвеста» (Тюменская обл.) – лишь на 6 тыс. т, до 636,2 тыс. т. Наиболее значительно уменьшились отгрузки с Нижегородского завода «Лукойла» – на 119,8 тыс. т, до 40 тыс. т, и с Ярославского НПЗ, который на паритетных правах принадлежит «Роснефти» и «Газпром нефти», – на 127,2 тыс. т, до 105,1 тыс. т. Поставки с остальных предприятий в порт изменились менее заметно.

Стоимость транспортировки дизтоплива через Приморск в начале текущего года повысилась до 582,35 руб./т с 534,48 руб./т в 2024 г. Тариф состоит из двух составляющих: стоимости перевалки доставленного по системе магистральных трубопроводов топлива, которую взимает «Транснефть» и которая повысилась до 200,93 руб./т с 189,93 руб./т без НДС, и причальной ставки перевалочного комплекса Приморский торговый порт (ПТП), входящего в структуру НМТП, которая увеличилась до 381,42 руб./т с 344,55 руб./т.

Транспортировка продукта по ответвлению от трубопровода «Север» в **Высоцк** (Ленинградская обл.) в январе – апреле увеличилась на 322,6 тыс. т относительно прошлого года, до 1,45 млн т, по данным участников рынка. Поставки с Нижегородского НПЗ повысились на 235,4 тыс. т, до 627,8 тыс. т, из-за перенаправления части объемов, которые ранее отгружались в Приморск. На заводе в первой половине 2024 г. проводился длительный ремонт, что также отразилось на поставках. Прокачка с Пермского НПЗ «Лукойла» выросла менее заметно – на 87,2 тыс. т, до 819,3 тыс. т.

Трубопроводный экспорт российского дизтоплива в янв.–апр.			тыс. т
Направление	2025	2024	± 2024
Приморск	5847,3	5815,1	32,2
Высоцк	1447,1	1124,6	322,6
Новороссийск	1427,4	1913,1	-485,6
Никольское	689,4	777,4	-88,0
Петропавловск	173,0	158,4	14,6
Итого	9584,3	9788,6	-204,3

– по данным участников рынка

ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Экспорт дизтоплива по трубопроводной системе «Транснефти» из ресурсов «Газпром нефти» на **ЛПДС Петропавловск** (Казахстан) за первые четыре месяца года повысился до 173 тыс. т с 158,4 тыс. т в прошлом году. Далее продукт поступает в страны Центральной Азии.

Главными странами – импортерами российского дизтоплива в этом году, как и в 2024 г., являются Турция – около 35% общего объема экспорта продукта и Бразилия – чуть более 20%, а оставшаяся часть в значительно меньших долях пришлась на страны Африки, Ближнего Востока, Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и ряд других направлений, по данным аналитической платформы Kpler. В январе – апреле прошлого года в Турцию поступило почти 40% топлива из России, а в Бразилию – 20%.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Ставки фрахта танкеров класса MR и Handysize снизились в мае

Танкерные перевозки топлива из России подешевели

Стоимость морских поставок светлых нефтепродуктов среднетоннажными танкерами из российских портов Балтийского и Черного морей в мае уменьшилась по сравнению с апрелем.

Ставки фрахта на мировом рынке в прошлом месяце заметно колебались, что было обусловлено ремонтами на НПЗ в мире и ростом экспорта европейского бензина в США в связи с началом летнего водительского сезона.

Со второй половины мая отмечалось сокращение предложения тоннажа, доступного для перевозки российского ресурса, в том числе из-за введения новых санкций Евросоюза против так называемого «теневого флота». Это привело к усилению спроса на танкеры, не находящиеся под санкциями.

В начале июня ставки фрахта на некоторых направлениях повысились. Но эта тенденция вряд ли будет устойчивой ввиду отсутствия заметных изменений на рынке, полагают участники рынка. Стоимость фрахта в ближайшие месяцы может поддержать возможный рост экспорта светлых продуктов из России. Это будет зависеть от загрузки НПЗ после ремонтов, спроса на топливо на внутреннем рынке, уровня добычи нефти и геополитических факторов.

Фрахт из портов Балтики вновь подешевел

Среднемесячные значения стоимости фрахта танкеров типоразмера MR (дедвейт – 25–45 тыс. т) в мае продолжали уменьшаться после достижения пиковых значений в январе – феврале. Тогда скачок котировок был обусловлен сложностями, связанными с очередными санкциями со стороны США и Великобритании.

Транспортировка топлива партиями по 37 тыс. т из **российских балтийских портов** в **Бразилию** в мае подешевела в среднем на \$4,22/т к уровню апреля, до \$57,67/т, а в **порты западного побережья Индии** – на \$3,72/т, до \$71,62/т, по данным Argus.

Стоимость поставок светлых нефтепродуктов танкерами MR из **портов Балтики** в **страны Западной Африки** снизилась на \$3,32/т, до \$51,28/т, а в **страны Персидского залива** – уменьшилась за месяц до \$68,24/т с \$71,96/т.

Сокращению затрат на доставку топлива способствовали невысокие объемы экспорта. Отгрузки дизтоплива из Приморска (Ленинградская обл.) в мае составили 1,34 млн т по сравнению с 1,33 млн т в апреле, по предварительным данным участников рынка, аналитических компаний Vortexa и Kpler, хотя в начале года были выше.

Среднемесячные ставки фрахта танкеров для перевозок российских светлых нефтепродуктов в мае

Маршрут	Объем партии, тыс. т	Нижняя граница	Верхняя граница	Среднее значение	±	\$/т
Российские порты Черного моря						
Порты стран Средиземноморья*	33	219	258	238	-11	23,12
Западное побережье Африки*	37	206	240	223	-14	46,03
Порты стран Персидского залива**	37	1 850 000	2 475 000	2 162 500	-225 000	58,45
Российские порты Балтийского моря						
Порты стран Средиземноморья*	37	204	240	222	-16	37,70
Западное побережье Африки*	37	204	240	222	-14	51,28
Бразилия*	37	204	240	222	-16	57,67
Порты стран Карибского бассейна*	37	204	240	222	-16	50,68
Порты стран Персидского залива**	37	2 050 000	3 000 000	2 525 000	-137 500	68,24
Сингапур**	37	2 725 000	3 650 000	3 187 500	-325 000	86,15
Западное побережье Индии**	37	2 075 000	3 225 000	2 650 000	-137 500	71,62

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

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Умеренное удешевление на Черном море

Перевозки светлых нефтепродуктов среднетоннажными танкерами из Черноморского бассейна также подешевели ввиду достаточного предложения флота в регионе.

Стоимость транспортировки светлых нефтепродуктов танкерами класса MR из *портов Черного моря* в *порты стран Западной Африки* за месяц снизилась на \$2,97/т по сравнению с прошлым месяцем, до \$46,03/т. Поставка топлива в *порты стран Персидского залива* подешевела более значительно — на \$6,08/т, до \$58,45/т, по данным Argus.

Участники рынка отмечали в мае значительный рост стоимости фрахта танкеров типоразмера Handysize (15–35 тыс. т) для доставки светлых продуктов в Средиземном море. Это поддержало цены и на транспортировку топлива

Страховые премии за военные риски, рассчитанные для перевозок нефтепродуктов из российских портов					
Регион	Величина премии, \$/танкер		% от стоимости танкера		Средняя стоимость MR на вторичном рынке, \$/танкер
	мин.	макс.	мин.	макс.	
16 июня					
Черное море	210 000	437 500	0,60	1,25	35 000 000
Балтийское море	35 000	87 500	0,10	0,25	35 000 000
9 июня					
Черное море	210 000	437 500	0,60	1,25	35 000 000
Балтийское море	35 000	87 500	0,10	0,25	35 000 000
2 июня					
Черное море	213 000	443 750	0,60	1,25	35 500 000
Балтийское море	35 500	88 750	0,10	0,25	35 500 000
26 мая					
Черное море	213 000	443 750	0,60	1,25	35 500 000
Балтийское море	35 500	88 750	0,10	0,25	35 500 000
19 мая					
Черное море	213 000	443 750	0,60	1,25	35 500 000
Балтийское море	35 500	88 750	0,10	0,25	35 500 000

Страховые премии за военные риски, рассчитанные для перевозок нефтепродуктов из российских портов					
Регион	Величина премии, \$/танкер		% от стоимости танкера		Средняя стоимость Handysize на вторичном рынке, \$/танкер
	мин.	макс.	мин.	макс.	
16 июня					
Черное море	186 000	387 500	0,60	1,25	31 000 000
Балтийское море	31 000	77 500	0,10	0,25	31 000 000
9 июня					
Черное море	186 000	387 500	0,60	1,25	31 000 000
Балтийское море	31 000	77 500	0,10	0,25	31 000 000
2 июня					
Черное море	189 000	393 750	0,60	1,25	31 500 000
Балтийское море	31 500	78 750	0,10	0,25	31 500 000
26 мая					
Черное море	189 000	393 750	0,60	1,25	31 500 000
Балтийское море	31 500	78 750	0,10	0,25	31 500 000
19 мая					
Черное море	189 000	393 750	0,60	1,25	31 500 000
Балтийское море	31 500	78 750	0,10	0,25	31 500 000

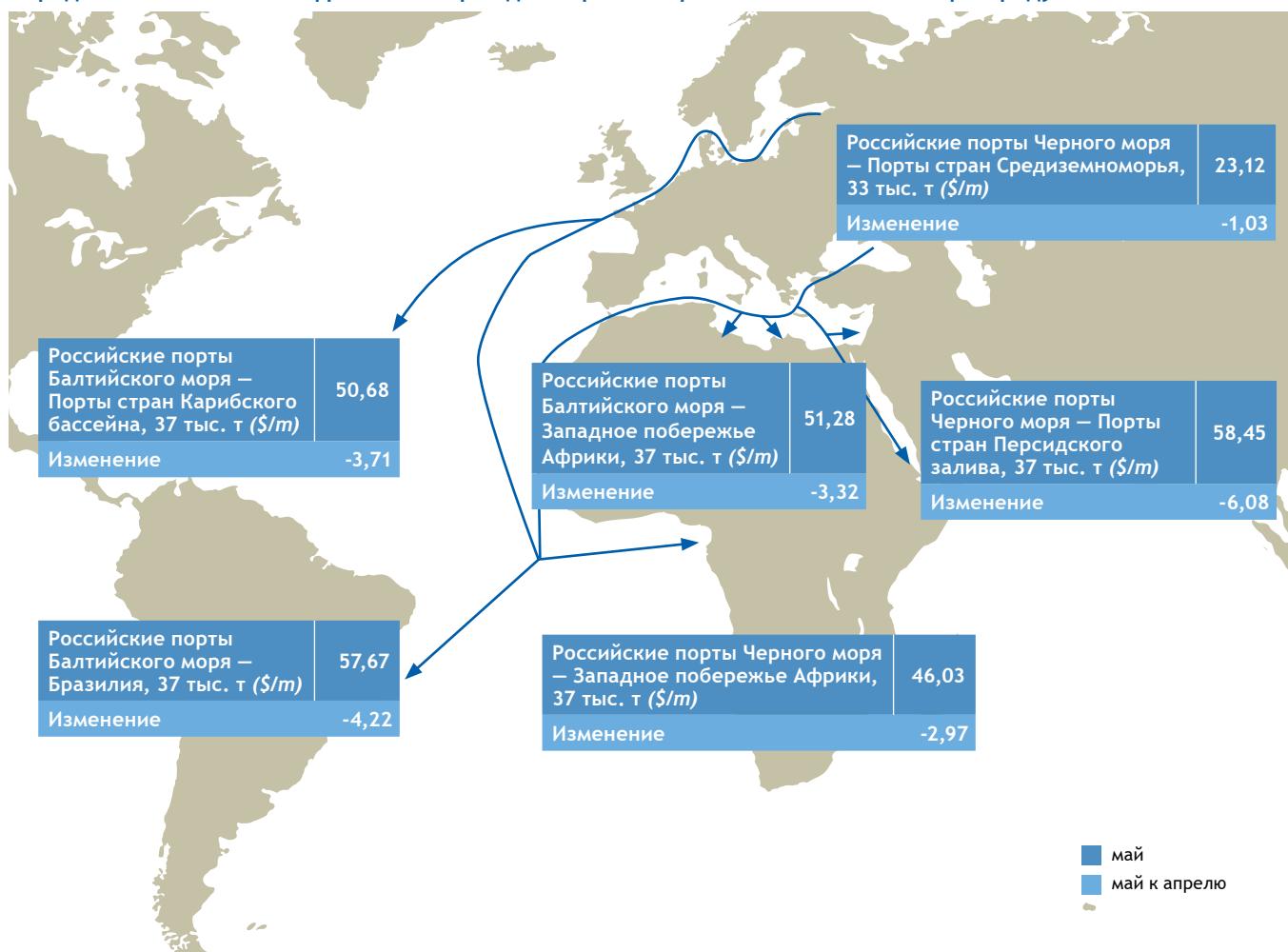
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

из российских портов такими танкерами. Доставка светлых нефтепродуктов судами класса Handysize из **Черного моря** в **порты Средиземноморья** в прошлом месяце подешевела только на \$1,03/т по сравнению с апрелем, до \$23,12/т, по данным Argus.

Сроки прохождения проливов Босфор и Дарданеллы крупнотоннажными судами в мае немного сократились. Если в начале месяца этот показатель составлял 6 суток в обе стороны, то к концу мая – 4 суток и менее. Сокращение сроков прохождения проливов способствовало ускорению оборачиваемости судов.

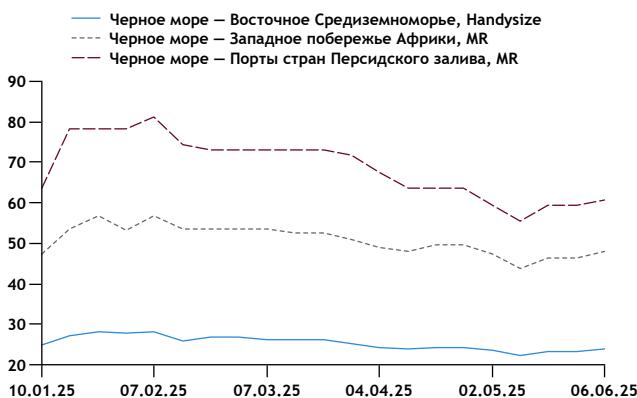
Танкерные отгрузки дизтоплива и газойля из крупных российских портов Черного моря – Туапсе, Новороссийска и Тамани (Краснодарский край) – выросли в мае до 1,63 млн т с 1,47 млн т в апреле, по данным участников рынка. Более 60% поставок этих продуктов пришлись на Турцию. Экспорт нефти из российских портов Черного моря увеличился за месяц на 20 тыс. т, до 480 тыс. т, а около половины этого объема было отгружено в порты Индии.

Среднемесячные ставки фрахта танкеров для перевозки российских светлых нефтепродуктов

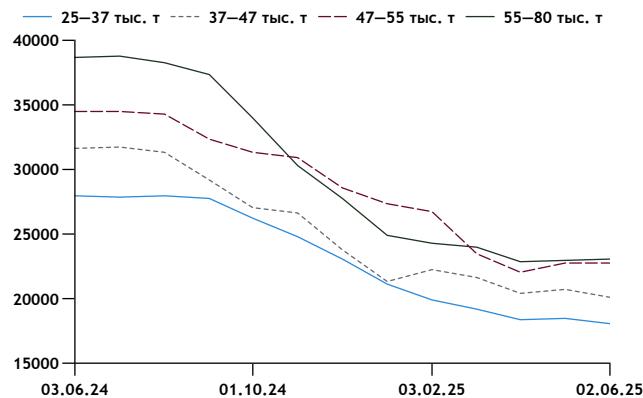


МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

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



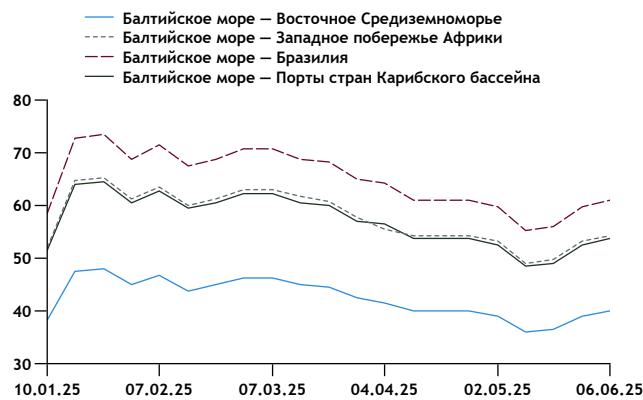
Ставки аренды танкеров на условиях годового тайм-чартера \$/сут.



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



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



Ставки фрахта танкеров на условиях годового тайм-чартера

Дедвейт, тыс. т	май 25	апр. 25
15–25	18030	18700
25–37	18020	18470
37–47	20060	20680
47–55	22730	22770
55–80	23080	22970

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Маловодье, снижение выпуска нефтепродуктов и другие факторы сдерживают отгрузки речным транспортом

Речной экспорт вырос за месяц, но отстает по году

Поставки нефтепродуктов на экспорт по внутренним водным путям России в мае увеличились на 54,2 тыс. т относительно апреля, до 233,6 тыс. т, благодаря росту отгрузок из Татьянки, Саратова и Нижнекамска, по данным судовых агентов и участников рынка. В то же время годом ранее поставки были заметно выше — 356,1 тыс. т.

Нефтепродукты в этом году экспортируются пока только в южном направлении, как и годом ранее. В апреле — мае отгрузки снизились до 412,9 тыс. т с 523,5 тыс. т за аналогичный период 2024 г., по данным судовых агентов и участников рынка. В текущем году уменьшилось количество площадок для экспорта нефтепродуктов. На это повлияли как общее сокращение производства, так и низкий уровень воды на ключевых речных направлениях, по информации отраслевых источников.

Грузооборот в акватории Азово-Донского бассейна снизился на 30% по сравнению с прошлым годом, тогда как пассажирские перевозки выросли на 25%, сообщил в конце мая Андрей Лаврищев, исполняющий обязанности руководителя федерального бюджетного учреждения «Азово-Донская бассейновая администрация».

Экспорт нефтепродуктов Волгоградского НПЗ «Лукойла» из **Татьянки** (Волгоградская обл.) увеличился в мае на 40,7 тыс. т к уровню апреля и на 16,7 тыс. т по сравнению с маев 2024 г., до 121,1 тыс. т, по данным судовых

Стоимость речных перевозок*	руб./т	
Направление	2025	2024
Самарский узел / Саратов — Кавказ	4500–6000	3640–4800
Татьянка — Кавказ	4000–6000	2750–3200**

* — оценка ставок была произведена в начале апреля; ** — ставки для возрастного флота

Цены на бункерное топливо	руб./т			
Порт/Качество	16 июня	ср. знач.	± 15 мая	
dob Самара				
MGO 0,5% (с акцизом*)	66000	71500	68750	-1750
Дизтопливо	60000	63500	61750	-1500
dob Казань				
Дизтопливо	60000	63500	61750	-2000
dob Ярославль				
MGO 0,5% (с акцизом*)	69000	72000	70500	-2000
Дизтопливо	64500	66000	65250	-1500
dob Волгоград				
MGO 0,5% (с акцизом*)	68500	71500	70000	-1000
Дизтопливо	64000	67000	65500	0
dob Ростов-на-Дону/Азов				
MGO 0,5% (с акцизом*)	69000	72500	70750	-2250
FO bunker 0,5%	48000	51000	49500	0
Дизтопливо	65000	69000	67000	0
dob Астрахань				
MGO 0,5% (с акцизом*)	70000	73000	71500	-1500
Дизтопливо	65000	69000	67000	-1750

* — согласно Статье 181 НК РФ

— котировки публикуются в отчете Argus Темные нефтепродукты и бункерное топливо

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

агентов и участников рынка. Поставки мазута на рейд порта Кавказ (Краснодарский край) в прошлом месяце выросли на 21,8 тыс. т, до 82,4 тыс. т, вакуумного газойля (ВГО) – на 8,1 тыс. т, до 16,1 тыс. т, а дизтоплива – почти вдвое, до 7,7 тыс. т. Из Татианки были отправлены за рубеж также две судовые партии базовых масел и одна партия бензина.

Речной экспорт дизтоплива «Татнефти» из *Нижнекамска* (Татарстан) в Турцию вырос за месяц в два раза, до 23,4 тыс. т. «В мае уровень отгрузок мог быть еще выше, но одна судовая партия была перенесена на июнь. С ее учетом в текущем месяце ожидается экспорт около 35 тыс. т дизтоплива», – сообщил собеседник, знакомый с деталями работы компании. С прошлого года «Татнефть» стала активнее использовать речной транспорт для экспорта нефтепродуктов.

Отгрузки нефтяных грузов «Роснефти» речным транспортом из *Саратова* за месяц выросли на 8,2 тыс. т, до 76,8 тыс. т. Но в годовом эквиваленте поставки снизились на 21,6 тыс. т, по информации судовых агентов и участников рынка. Более 60% отгрузок, или 47,2 тыс. т, пришлись на ВГО. Отгрузки мазута снизились до 19,1 тыс. т с 68,6 тыс. т в апреле.

Экспорт нефтепродуктов «Роснефти» из *Самары* в мае уменьшился до 12,3 тыс. т по сравнению с 15,2 тыс. т месяцем ранее и 71,3 тыс. т в мае 2024 г., по данным судовых агентов и участников рынка. Несколько партий судового топлива было отправлено в порт Туапсе (Краснодарский край). Экспорт из *Сызрани* (Самарская обл.) в прошлом месяце отсутствовал, хотя в апреле была отправлена партия дизтоплива в Туапсе (Краснодарский край).

Речных отгрузок мазута из *Уфы* (Башкирия) и ВГО из *Нижних Муллов* (Пермский край) в этом году не было, хотя годом ранее было отгружено 12,5 тыс. и 31,6 тыс. т соответственно. В текущем году эти грузы уфимских заводов «Башнефти», подконтрольной «Роснефти», и Пермского НПЗ «Лукойла» вывозятся по железной дороге.

Речного экспорта со Средневолжского нефтяного терминала (СВНТ) в *Яблоневом Овраге* (Самарская обл.) в мае также не было, хотя годом ранее отгрузки составили 9,1 тыс. т мазута в южном направлении. Продукты поступают на СВНТ по железной дороге. «Спрос на перевалку нефтепродуктов через терминал есть, но сохраняются сложности с согласованием заявок на доставку грузов железнодорожным транспортом», – сообщил участник рынка.

Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) на совещании с представителями органов власти и отраслевыми компаниями в начале июня согласовало проект дорожной карты по развитию перегрузочных комплексов в речных портах в Пермском крае и Удмуртии, по сообщению учреждения. Рабочей группой рассматриваются речные порты в Перми и Камбарке (Удмуртия), планируется модернизация портовой и береговой инфраструктуры. К 2026 г. на базе этих пунктов планируется разработать детальный проект производственной программы для функционирования мультимодальных логистических центров.

Экспорт дизтоплива через нефтебазу в Камбарке последний раз осуществлялся в 2019 г.

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Экспорт нефтяных грузов из России речным транспортом						тыс. т
Пункт отгрузки	май 25	апр. 25	май 24	± апр. 25	± май 24	
Татьянка	121,1	80,4	104,4	40,7	16,7	
Саратов	76,8	68,6	98,4	8,2	-21,6	
Нижнекамск (Афанасово)	23,4	11,6	28,8	11,7	-5,4	
Самара	12,3	15,2	71,3	-2,9	-59,0	
Сызрань	0,0	3,6	0,0	-3,6	0,0	
Нижние Муллы	0,0	0,0	31,6	0,0	-31,6	
Уфа	0,0	0,0	12,5	0,0	-12,5	
Яблоневый Овраг	0,0	0,0	9,1	0,0	-9,1	
Итого	233,6	179,3	356,1	54,2	-122,6	

— по данным судовых агентов и участников рынка

Экспорт нефтяных грузов из России речным транспортом						тыс. т
Груз	май 25	апр. 25	май 24	± апр. 25	± май 24	
Мазут	101,5	129,2	170,9	-27,7	-69,4	
ВГО	63,2	8,0	35,7	55,3	27,5	
Дизтопливо	41,5	30,4	62,0	11,1	-20,5	
Судовое топливо	15,8	4,0	27,1	11,8	-11,2	
Масло	7,4	3,7	0,0	3,7	7,4	
Бензин	4,0	4,0	60,4	0,0	-56,4	
Итого	233,6	179,3	356,1	54,2	-122,6	

— по данным судовых агентов и участников рынка



Уважаемые подписчики!

Детальные данные о речном экспорте нефтяных грузов из России доступны на платформе Argus Direct в разделе [Библиотека данных \(Data&Downloads\)](#).

ТЕРМИНАЛЫ

В порту Махачкалы идет реконструкция наливной и сухогрузной части инфраструктуры

Перевалочные мощности в Махачкале вырастут

Мощность перегрузки Махачкалинского морского торгового порта (ММТП, Дагестан) после модернизации составит 11 млн т/год, в том числе 7,9 млн т/год наливных грузов и 3,1 млн т/год – сухих, заявил генеральный директор комплекса Джамал Алиев в апреле, по сообщению ММТП.

Реконструкция затронет существующие объекты инфраструктуры комплекса, планируется также возведение новых элементов и сооружений. В частности, будут проложены новые железнодорожные пути и построена четырехполосная подъездная автодорога к порту протяженностью 6,2 км.

В связи с началом модернизации инфраструктуры и поэтапным выводом ее из эксплуатации мощность перегрузочного комплекса временно снизится до 4,1 млн т/год, а после завершения проекта вырастет почти в 2,7 раза.

ММТП в текущем году проведет реконструкцию причала № 4, расположенного на нефтепирсе № 2. Нефтяная гавань Махачкалы включает в себя два пирса: на первом размещены причалы № 1 и 2, на втором – № 3 и 4, а также береговой причал № 5. Текущая допустимая осадка судов в нефтяной гавани составляет 5,5–6,5 м, у причала № 5 – 3,14 м, а в акватории порта и на подходах к нему – 6 м.

«Модернизация на отгрузках нефтеналивных грузов через комплекс не отразится, так как погрузка на танкеры может вестись еще на трех причалах», – сообщил отраслевой источник.

Незамерзающий порт Махачкалы принимает в основном танкеры с казахстанской нефтью. Партии сырья поставляются из Актау (Казахстан) для дальнейшей прокачки в Новороссийск (Краснодарский край) по трубопроводной системе «Транснефти». Стандартный размер нефтяной партии составляет 8–9 тыс. т.

На ММТП с конца прошлого года по железной дороге поступают также партии российских и белорусских светлых нефтепродуктов – дизтоплива и бензина – для морских отгрузок на рынок Ирана и Афганистана, по информации отраслевых источников. Поставки на комплекс активизировались после того, как экспортёры столкнулись с затовариванием хранилищ в районе Астрахани.

Стоимость транспортировки казахстанской нефти через Махачкалу оценивалась в начале года в \$16,36/т, как и годом ранее, а отгрузок светлых нефтепродуктов – в \$9–10/т, по информации отраслевых источников.

Экспорт и транзит нефтяных грузов через ММТП за первые пять месяцев года составил почти 855 тыс. т, почти не изменившись относительно января – мая прошлого года, по данным участников рынка. По итогам 2024 г. перевалка такой продукции была на уровне 1,97 млн т по сравнению с 2,08 млн т годом ранее. В 2019–2022 гг. показатель отгрузок был выше (см. табл.).

В Махачкалинском порту также ведутся работы по проектированию нового зернового терминала мощностью перевалки 1,5 млн т/год и единовременного хранения до 100 тыс. т. Все оборудование для нового комплекса приобретено у китайского холдинга Fumsun, который в этом году поставит его в Махачкалу, по данным администрации порта.

Запланирована и модернизация контейнерного терминала, в результате которой его мощность составит 50 тыс. TEU/год (20-футовый эквивалент). Помимо этого, в Махачкале ведется строительство сухого порта для

ТЕРМИНАЛЫ

обслуживания всех типов судов, осуществляющих транзитные перевозки и следующих по международному транспортному коридору (МТК) «Север – Юг». «Достигнуты договоренности с крупнейшей иранской государственной судоходной компанией IRISL о перевозках грузов из Махачкалы в индийские порты Нава-Шева, Мумбай и в китайский Гуанчжоу. С контейнерным терминалом "ТЛЦ Белый Раст" подписано соглашение о совместной работе по организации контейнерной линии между Махачкалой и портами Индии и Китая», – сообщила администрация порта.

Экспорт через Астрахань растет

Поставки железнодорожных партий нефтепродуктов через терминалы Астраханской области повысились в январе – мае в 3,2 раза по сравнению с предыдущим годом, до 232,7 тыс. т, по данным экспедиторов.

Увеличение пришлось в основном на российских экспортёров – на 156,8 тыс. т, почти до 186,4 тыс. т, тогда как поставки из Белоруссии повысились лишь на 2,9 тыс. т, до 46,3 тыс. т. Около 97% общего объема поставок, или чуть более 225 тыс. т, приходится на светлые нефтепродукты – бензин и дизтопливо. Экспорт нафты минимален – чуть более 2 тыс. т. По информации участников рынка, перевалку наливных грузов осуществляют «Терминал Ильинка» (поселок Ильинка, Астраханская обл.) и «Трансойл-Терминал» (Нариманов, Астраханская обл.).

Партии российского топлива, которые транспортируются через астраханские терминалы, как правило, предназначаются для Афганистана, куда они поставляются через Иран по схеме замещения, по информации трейдеров.

В этом году в небольших объемах, около 5 тыс. т, как и в прошлом году, через мощности стивидорного комплекса «Центральный грузовой порт» отгружается российский нефтяной кокс. Данные о конечном направлении поставок продукта отсутствуют.

Поставки нефтеналивных грузов через Махачкалинский морской торговый порт*	
Период	Объем, тыс. т
янв. – май 2025	854,3
2024	1974,6
2023	2083,8
2022	2258,5
2021	3825,0
2020	4328,1
2019	3738,5

* – с учетом транзита

– по данным участников рынка

ТЕРМИНАЛЫ

Ставки перевалки нефтепродуктов					
Порт/терминал	Единица измерения	1 июня 25		1 мая 25	
		светлые	темные	светлые	темные
Находка	руб./м	677,20	861,20–904,90	677,20	861,20–904,90
Ванино	руб./м	1100,00–1375,00	1500,00–1650,00	1100,00–1375,00	1500,00–1650,00
Восточный	руб./м	1333,33	—	1333,33	—
Владивосток	руб./м	940,00–1000,00	1250,00–1350,00	940,00–1000,00	1250,00–1350,00
Мурманск	руб./м	750,00–1200,00	—	750,00–1200,00	—
Архангельск	руб./м	1050,10	—	1050,10	—
Санкт-Петербург	руб./м	1050,00–1150,00	1350,00–1450,00	1050,00–1150,00	1350,00–1450,00
Приморск (ПТП)	руб./м	582,35*	—	582,35*	—
Высоцк	руб./м	700,00–730,00	835,00–855,00	700,00–730,00	835,00–855,00
Усть-Луга	руб./м	1297,18–1540,00**	1760,00–1980,00	1344,64–1540,00**	1760,00–1980,00
Азов	руб./м, \$/м	786,17–1000,00**	14,00–15,00	814,93–1000,00**	14,00–15,00
Таганрог	руб./м	1400,00–1500,00	1700,00–1800,00	1400,00–1500,00	1700,00–1800,00
Новороссийск (по ж. д.)	руб./м	1371,37–1500,00	1371,37–1500,00	1371,37–1500,00	1371,37–1500,00
Новороссийск (по трубопроводу)	руб./м	286,50	—	286,50	—
Туапсе***	руб./м	588,80–934,20	853,00–1198,40	588,80–934,20	853,00–1198,40
Кавказ	\$/м	20,00–22,00	22,00–23,00	20,00–22,00	22,00–23,00
Тамань	\$/м	28,00–33,00	28,00–35,00	28,00–33,00	28,00–35,00

* – тариф состоит из двух частей: «Транснефти» – 200,93 руб./м и Приморского торгового порта – 381,42 руб./м

** – с учетом ставок в валюте, пересчитанных на заданную дату по курсу Центрального банка России

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

— оценка ставок на начало января

КАСПИЙСКИЙ РЫНОК

Дизтопливо начало отгружаться из Баку по Каспийскому морю в Окарем для поставки в Афганистан

Бакинское дизтопливо пошло в Афганистан

Ставки фрахта танкеров для транспортировки нефтеналивных грузов между портами Каспийского моря в мае остались на уровне апреля (см. табл.). Между тем торговые компании начали в прошлом месяце танкерные перевозки азербайджанского дизтоплива через Каспий для поставки в Афганистан.

Судовые партии малосернистого продукта по 4–4,5 тыс. т производства Бакинского НПЗ поставляются из Баку (Азербайджан) в порт Окарем (Туркмения) для дальнейшей транспортировки в Афганистан автоцистернами, по информации участников рынка.

Суммарные расходы при отгрузке транзитных партий топлива через Окарем с дальнейшей поставкой автоцистернами до афганской границы в мае оценивались в \$80–90/т.

Несколько торговых компаний в прошлом месяце приобрели на тендере Госнефтекомпании Азербайджана (ГНКАР) 30–40 тыс. т малосернистого дизтоплива для отгрузки на афганский рынок, по данным трейдеров. Танкер *Karaganda* (дедвейт – 7 тыс. т) 29 мая доставил в Окарем 4,5 тыс. т продукта, по данным судовых агентов.

Фрахт судов для транспортировки топлива по маршруту Баку – Окарем оценивался в конце мая в \$19–20/т.

Дизтопливо перегружается в Баку на причале № 20, с которого отгружаются морские партии с Бакинского НПЗ. Двусторонний причал может одновременно принимать два танкера. Стоимость перевалки светлых нефтепродуктов через азербайджанские терминалы в начале года оценивалась в среднем в \$10/т.

Затраты на перевалку и хранение продуктов в порту Окарем в начале 2025 г. составляли \$35–40/т, по информации отраслевых источников. Морской пункт используется для разгрузки транзитных партий моторного топлива, которые затем поставляются автотранспортом в Афганистан, а также для экспорта Окаремской нефти, которая отгружается через Каспий преимущественно для прокачки по трубопроводу Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД).

Ставки фрахта на Каспии	\$/т	
	май	± апр.
Танкеры (нефть)		
Актау – Махачкала	15,05–15,45	0,00
Актау – Баку/Сангачалы	16,00–18,00	0,00
Актау – Нека	16,00–18,00	0,00
Окарем/Аладжа – Махачкала	11,75–15,50	0,00
Окарем/Аладжа – Баку/Сангачалы	16,00–17,00	0,00
Окарем/Аладжа – Нека	16,00–17,00	0,00
МПК Корчагина – Сангачалы	17,00–19,00	0,00
Танкеры (нефтепродукты)		
Туркменбashi – Махачкала	12,00–15,00	0,00
Туркменбashi – Баку	18,00–23,00	0,00
Туркменбashi – иранские порты	30,00–35,00	0,00
Туркменбashi – Окарем	18,00–20,00	0,00

– котировки публикуются в отчете Argus Транспорт Каспия

КАСПИЙСКИЙ РЫНОК

В апреле экспортеры российского топлива начали активнее задействовать порт Окарем для транзита в Афганистан, а не иранские терминалы, как ранее. Перенаправление продукта связано с ужесточением требований иранской стороны к параметрам отгружаемых грузов, сообщили участники рынка.

Нефтебазы в районе туркменского порта Окарем к началу июня оказались затоварены транзитным дизтопливом, поступающим для Афганистана. Поставщики сталкивались с нехваткой автоцистерн для отгрузок продукта, сообщили участники рынка.

Поставки нефти из Актау держатся

Транспортировка нефти из Актау (Казахстан) в Сангачалы (Азербайджан) для дальнейшей прокачки по трубопроводу БТД в июне почти не изменится и составит около 150 тыс. т по сравнению с 148 тыс. т в мае.

Поставки Тенгизской нефти по этому маршруту останутся на уровне 130 тыс. т/месяц. Оставшиеся 20 тыс. т, как ожидается, придется на объемы Кашаганской нефти, которую отгружает KMG Kashagan, дочерняя структура госнефтехолдинга «Казмунайгаз» (КМГ).

В этом месяце из Актау ожидается в общей сложности отгрузка 15 судовых партий с Кашаганской и Тенгизской нефтью. Весь объем поставляется танкерами казахстанского пароходства «Казмортрансфлот» (КМТФ) и Азербайджанского каспийского морского пароходства (Asco). Каждая судовая партия, отгружаемая из Актау в Сангачалы, составляет в среднем 9,3–10 тыс. т. Объемы затем направляются для прокачки по БТД.

Ставки фрахта судов для перевозок казахстанской нефти из Актау в Сангачалы оценивались участниками рынка в конце мая в \$16–18/т, как и в предыдущие месяцы года.

Ставки демереджа для танкеров в каспийских портах			\$/сут.
Порт	Дедвейт, т	май	апр.
Туркменбashi	3000–5000	5000–6000	5000–6000
Туркменбashi	7000	7400–7600	7400–7600
Иранские порты	5000	9500–12500	9500–12500

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Снижение отгрузок сырья и достаточное предложение судов привели к удешевлению морской транспортировки

Стоимость доставки нефти в мае снизилась

Ставки фрахта крупнотоннажных танкеров для транспортировки российской нефти за рубеж в мае колебались, но по итогам месяца средние значения снизились на всех маршрутах по сравнению с апрелем (см. табл.).

В мае Евросоюз (ЕС) принял 17-ый пакет антироссийских санкций, в который были внесены 189 судов из так называемого «теневого флота». В результате общее число судов под санкциями ЕС, связанных с Россией, достигло 342. Им запрещено заходить в порты ЕС и получать услуги со стороны компаний из европейских стран. Это крупнейший когда-либо принятый ЕС санкционный пакет, нацеленный на суда, перевозящие нефтепаливные грузы из России.

Министерство иностранных дел Великобритании в мае также опубликовало еще один пакет санкций против судов, перевозящих грузы из России, включив в него 100 танкеров.

Новые ограничения деятельности торгового флота привели к повышению ставок фрахта в третьей декаде прошлого месяца, но уже в конце мая — первых числах июня ставки начали снижаться.

Рост ставок фрахта в последние месяцы сдерживается ограниченной ценой на нефть. Стоимость Юралс (fob Приморск), по данным Argus, весь май находилась ниже \$60/барр. (fob российские порты) — ценового потолка,

Среднемесячные ставки фрахта танкеров для перевозок российской нефти в мае						\$/рейс
Маршрут	Объем партии, тыс. т	Нижняя граница	Верхняя граница	Среднее значение	±	\$/т
Черное море						
Новороссийск — западное побережье Индии	80	4 350 000	5 825 000	5 087 500	-775 000	63,60
Новороссийск — северный Китай	80	6 450 000	7 725 000	7 087 500	-800 000	88,60
Новороссийск — западное побережье Индии	140	5 450 000	6 825 000	6 137 500	-675 000	43,84
Новороссийск — северный Китай	140	7 300 000	8 725 000	8 012 500	-787 500	57,23
Балтийское море						
Приморск — западное побережье Индии	100	5 375 000	6 825 000	6 100 000	-675 000	61,00
Приморск — северный Китай	100	7 375 000	8 825 000	8 100 000	-650 000	81,00
Баренцево море						
Мурманск — западное побережье Индии	140	6 450 000	8 400 000	7 425 000	-675 000	53,04
Мурманск — северный Китай	140	8 500 000	10 400 000	9 450 000	-775 000	67,50
Дальний Восток						
Ко́зы́мино — Тиба	100	1 400 000	2 125 000	1 762 500	-762 500	17,63
Ко́зы́мино — северный Китай	100	1 750 000	2 600 000	2 175 000	-925 000	21,75
Ко́зы́мино — южный Китай	100	2 225 000	3 100 000	2 662 500	-900 000	26,63
Ко́зы́мино — Йосу	100	1 900 000	2 700 000	2 300 000	-712 500	23,00
Среднемесячная расчетная стоимость фрахта танкеров для перевозок российской нефти в мае						\$/рейс
Маршрут	Объем партии, тыс. т	Среднее значение			±	\$/т
Черное море						
Новороссийск — западное побережье Индии	80	2 771 437			-702 153	34,64
Новороссийск — северный Китай	80	3 952 357			-1 146 950	49,40
Новороссийск — западное побережье Индии	140	3 680 777			-525 791	26,29
Новороссийск — северный Китай	140	5 176 770			-889 021	36,98
Балтийское море						
Приморск — западное побережье Индии	100	3 805 910			-1 162 557	38,06
Приморск — северный Китай	100	4 995 732			-1 530 972	49,96
Баренцево море						
Мурманск — западное побережье Индии	140	5 100 024			-910 994	36,43
Мурманск — северный Китай	140	6 598 642			-1 207 283	47,13

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Среднемесячные изменения ставок фрахта танкеров для перевозок российской нефти

Маршрут	Объем партии, тыс. т	май 2025, %	апр. 2025, %	март 2025, %	февр. 2025, %
Новороссийск – западное побережье Индии	80	-13	-14	8	17
Новороссийск – северный Китай	80	-10	-11	6	12
Новороссийск – западное побережье Индии	140	-10	-13	6	15
Новороссийск – северный Китай	140	-9	-10	4	11
Приморск – западное побережье Индии	100	-10	-13	1	16
Приморск – северный Китай	100	-7	-11	3	11
Мурманск – западное побережье Индии	140	-8	-13	-2	14
Мурманск – северный Китай	140	-8	-10	0	8
Козьмино – северный Китай	100	-30	-25	-16	4
Козьмино – южный Китай	100	-25	-24	-21	12

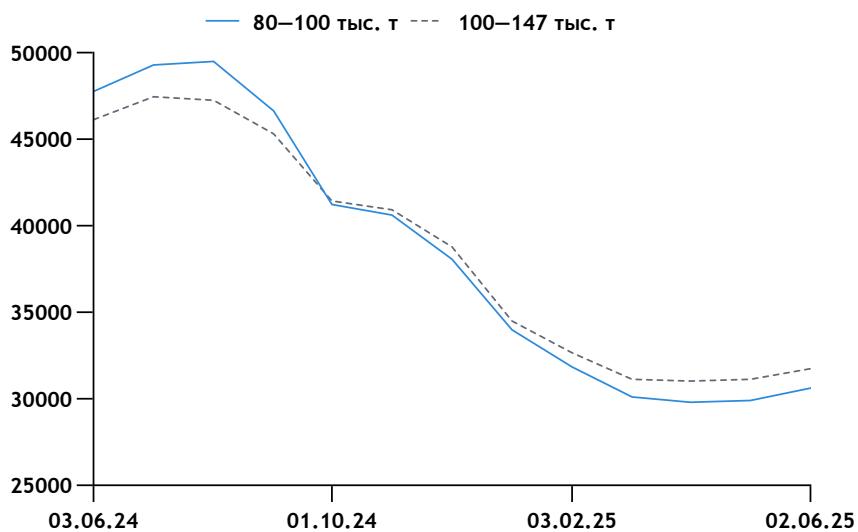
установленного «Группой семи» (G7), при превышении которого европейские судовладельцы не могут участвовать в транспортировке нефти из России. В результате объем вывоза российской нефти танкерами так называемого «тесневого флота» сократился до 61% в мае по сравнению с 79% в декабре 2024 г., согласно информационному бюллетеню брокерской компании BRS, опубликованному в начале июня. Оставшуюся часть перевезли суда, контролируемые компаниями из западных стран.

Наибольшее снижение ставок фрахта в мае отмечалось для перевозок Смеси ВСТО в Китай.

Стоимость транспортировки нефти танкерами типоразмера Aframax (дедвейт – 80–120 тыс. т) из порта **Козьмино** (Приморский край) в **порты Северного Китая** в прошлом месяце уменьшилась на \$925 000 к уровню апреля, до \$2,18 млн за рейс, а в **порты Южного Китая** – на \$900 000, до \$2,66 млн за рейс.

Ставки фрахта танкеров на условиях годового тайм-чартера	\$/сут.	
Дедвейт, тыс. т	май 25	апр. 25
80–100	30640	29900
100–147	31700	31140

Ставки аренды танкеров на условиях годового тайм-чартера



МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Стоимость фрахта судов на этих маршрутах в текущем году достигла пика в феврале. Санкции, введенные администрацией бывшего президента США Джо Байдена 10 января, в значительной степени были направлены против танкеров, перевозящих нефть с Дальнего Востока России. Их введение привело к существенному сокращению пула доступных судов для перевозки нефти из Козьмина в начале года и скачку фрахтовых ставок в январе – феврале. В весенние месяцы стоимость транспортировки снижалась.

Отгрузки Смеси ВСТО из порта Козьмино в мае уменьшились на 11 тыс. барр./сут. относительно предыдущего месяца, до 1 млн барр./сут. (4,19 млн т). В абсолютном исчислении показатель повысился на 89 тыс. т.

Транспортировка российской нефти из Приморска (Ленинградская обл.) танкерами типоразмера Aframax в мае подешевела из-за сокращения отгрузок и достаточного предложения тоннажа. Стоимость перевозки 100 тыс. т Юралс из *Приморска в порты западного побережья Индии* уменьшилась на \$675 000 по сравнению с апрелем, до \$6,1 млн за рейс. Транспортировка аналогичных партий в *порты Северного Китая* подешевела на \$650 000, до \$8,1 млн за рейс.

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



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



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



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



МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Отгрузки Юралс из Приморска сократились за месяц на 50 тыс. барр./сут. (96 тыс. т), до 815 тыс. барр./сут. (3,53 млн т).

Фрахт танкеров типоразмера Suezmax (120–200 тыс. т) для перевозки нефти из Мурманска (Баренцево море) в *порты западного побережья Индии* подешевел на \$675 000, до \$7,43 млн за рейс. Затраты на вывоз сырья в *порты Северного Китая* снизились на \$775 000, составив \$9,45 млн.

Ставки снизились, как и на других маршрутах, хотя экспорт нефти из Мурманска в прошлом месяце повысился на 82 тыс. барр./сут. (369 тыс. т) относительно апреля, до 310 тыс. барр./сут. (1,31 млн т).

Расходы на перевозку нефти танкерами Aframax из *Новороссийска* (Краснодарский край) в *порты западного побережья Индии* в мае сократились на \$775 000 по сравнению с предыдущим месяцем, до \$5,09 млн за рейс, а в *порты Северного Китая* – на \$800 000, до \$7,09 млн за рейс. Стоимость транспортировки более крупными судами типоразмера Suezmax уменьшилась на \$675 000 и \$787 500, до \$6,14 млн и \$8,01 млн за рейс.

Экспорт Юралс и Сибирской легкой из Новороссийска в прошлом месяце снизился на 48 тыс. барр./сут. (141 тыс. т), до 378 тыс. барр./сут. (1,62 млн т).

Ближневосточный конфликт поднял ставки

Производственная политика ОПЕК+, сезонный рост спроса на моторное топливо на рынке России и геополитические события продолжат влиять на стоимость перевозок российской нефти в ближайшие месяцы. Так, взаимные удары Израиля и Ирана привели к заметному росту ставок на маршрутах из Ближнего Востока. Рост напряженности в районе Ормузского пролива может способствовать задержкам в поставках из многих стран региона, и в этом случае потребителям придется переключиться на закупки нефти у удаленных поставщиков.

Председатель Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен 10 июня предложила снизить предельную цену, установленную странами G7 в отношении российской нефти, с \$60/барр. до \$45/барр., а также запретить импорт продуктов, переработанных из российской нефти. Фон дер Ляйен также призвала добавить 77 танкеров в список из 342 судов так называемого «теневого флота».

Запрет на импорт продуктов, переработанных из российской нефти, может ударить по поставкам в Европу из Индии и стран Ближнего Востока – Индия стала крупнейшим покупателем российской нефти с тех пор, как ЕС запретил импорт такого сырья.

Между тем целевой показатель добычи для Саудовской Аравии, Ирака, Кувейта, России, Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ), Алжира, Омана и Казахстана в июле повысится еще на 411 тыс. барр./сут., что соответствует увеличению, согласованному на май и июнь. В течение четырех месяцев организация отменит около 55% ограничений на производство 2,46 млн барр./сут., учитывая повышение базового уровня для ОАЭ на 300 тыс. барр./сут.

Однако трубопроводный экспорт и транзит сырья из России в текущем месяце могут сократиться суммарно на 51 тыс. барр./сут. (719 тыс. т) относительно мая, до 3,92 млн барр./сут. (16,13 млн т), по предварительным данным участников рынка. Ожидается рост отгрузок на российские НПЗ из-за сезонного оживления спроса на моторное топливо. Между тем загрузка заводов остается довольно ограниченной ввиду невысокой доходности переработки.

В конце мая Морское управление Панамы (PMA) ужесточило контроль за рейдовской перевалкой (ship-to-ship, STS) в отношении нефтяных танкеров под

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

своим флагом. Теперь такие суда с валовой вместимостью 150 т и более будут обязаны уведомлять администрацию флага за 48 часов о любых планируемых таких операциях. Данное решение может привести к изменению логистических цепочек по доставке нефти из России, не исключают участники рынка.

Суда, используемые в качестве плавучих хранилищ, освобождены от этого требования. Уведомление должно включать информацию о флаге, уникальном идентификационном номере судна, координатах и предполагаемом времени операции, типе и количестве углеводородов, подлежащих перегрузке, способе перегрузки (на ходу или на якоре) и другие данные.

Министр транспорта и инфраструктуры Турции Абдулкадир Уралоглу объявил, что стоимость золотого франка, которая является основой для расчета сборов, взимаемых с судов, проходящих через турецкие проливы без судозахода, с 1 июля будет увеличена на 15% к уровню, установленному год назад, до \$5,83.

Турция с 2022 г. ежегодно увеличивает стоимость золотого франка, используемого в расчетах, которая ранее оставалась неизменной на уровне \$0,8 на протяжении 39 лет. С учетом предстоящего повышения сборы вырастут в 7,2 раза по сравнению с периодом до 2022 г. Министр обосновал повышение тарифов на проход проливов Босфор и Дарданеллы ростом стоимости золота на мировом рынке.

Благодаря этим сборам Турция продолжает постоянно совершенствовать инфраструктуру и системы мониторинга движения судов для повышения экологической безопасности, а также безопасности в проливах, одном из самых опасных узких водных путей в мире, заявил Уралоглу.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Дата	Размер партии				\$/рейс	
	80 тыс. т		140 тыс. т			
	мин.	макс.	мин.	макс.		
30.05.2025	1147600	1177600	1440000	1485000		
29.05.2025	1155000	1190000	1440000	1485000		
28.05.2025	1169900	1207400	1440000	1485000		
26.05.2025	1275200	1315200	1503400	1553400		
23.05.2025	1275200	1315200	1503400	1553400		
22.05.2025	1275200	1315200	1568200	1623200		
21.05.2025	1230400	1270400	1568200	1623200		
20.05.2025	1177400	1212400	1568200	1623200		
19.05.2025	1147600	1177600	1568200	1623200		
16.05.2025	1214800	1244800	1568200	1623200		
15.05.2025	1245400	1280400	1568200	1623200		
14.05.2025	1290200	1325200	1568200	1623200		
13.05.2025	1417900	1455400	1568200	1623200		
12.05.2025	1455200	1495200	1568200	1623200		
09.05.2025	1537200	1587200	1568200	1623200		
08.05.2025	1582700	1640200	1710000	1770000		
07.05.2025	1582700	1640200	1838200	1908200		
05.05.2025	1582700	1640200	1901600	1976600		
02.05.2025	1597600	1657600	1901600	1976600		
01.05.2025	1597600	1657600	1901600	1976600		

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Страховые премии за военные риски, рассчитанные для перевозок нефти из российских портов

Регион	Величина премии, \$/танкер		% от стоимости танкера		Средняя стоимость Aframax на вторичном рынке, \$/танкер
	мин.	макс.	мин.	макс.	
16 июня					
Черное море	339 000	706 250	0,60	1,25	56 500 000
Балтийское море	56 500	141 250	0,10	0,25	56 500 000
9 июня					
Черное море	339 000	706 250	0,60	1,25	56 500 000
Балтийское море	56 500	141 250	0,10	0,25	56 500 000
2 июня					
Черное море	345 000	718 750	0,60	1,25	57 500 000
Балтийское море	57 500	143 750	0,10	0,25	57 500 000
26 мая					
Черное море	345 000	718 750	0,60	1,25	57 500 000
Балтийское море	57 500	143 750	0,10	0,25	57 500 000
19 мая					
Черное море	345 000	718 750	0,60	1,25	57 500 000
Балтийское море	57 500	143 750	0,10	0,25	57 500 000

Страховые премии за военные риски, рассчитанные для перевозок нефти из российских портов

Регион	Величина премии, \$/танкер		% от стоимости танкера		Средняя стоимость Suezmax на вторичном рынке, \$/танкер
	мин.	макс.	мин.	макс.	
16 июня					
Черное море	414 000	862 500	0,60	1,25	69 000 000
Баренцево море	69 000	172 500	0,10	0,25	69 000 000
9 июня					
Черное море	414 000	862 500	0,60	1,25	69 000 000
Баренцево море	69 000	172 500	0,10	0,25	69 000 000
2 июня					
Черное море	414 000	862 500	0,60	1,25	69 000 000
Баренцево море	69 000	172 500	0,10	0,25	69 000 000
26 мая					
Черное море	414 000	862 500	0,60	1,25	69 000 000
Баренцево море	69 000	172 500	0,10	0,25	69 000 000
19 мая					
Черное море	414 000	862 500	0,60	1,25	69 000 000
Баренцево море	69 000	172 500	0,10	0,25	69 000 000

ЭКСПОРТ НЕФТИ

Прокачка нефти уменьшилась почти на всех экспортных маршрутах

Трубопроводный экспорт в мае снизился

Экспорт и транзит сырья из России по системе «Транснефти» в дальнее зарубежье в мае сократились на 125 тыс. барр./сут. по сравнению с апрелем, до 3,99 млн барр./сут. (16,95 млн т), по данным аналитических компаний Vortexa, Kpler и участников рынка. В абсолютном исчислении поставки немного выросли – на 34 тыс. т в связи с более длинным месяцем.

Квота на добычу нефти для России в мае повысилась до 9,083 млн барр./сут. с 9,004 млн барр./сут. в апреле в рамках решения ОПЕК+ о плавном восстановлении производства сырья. В то же время фактическое производство составило 8,98 млн барр./сут., без изменения за месяц, по данным Argus. Россия сдерживает добычу в связи с обязательствами компенсировать перепроизводство в предыдущие месяцы.

Трубопроводные поставки нефти на российские НПЗ снизились в мае на 115 тыс. барр./сут. относительно предыдущего месяца, до 4,57 млн барр./сут. (19,43 млн т), по данным трейдеров. В абсолютном выражении показатель повысился на 152 тыс. т.

Трубопроводный экспорт **российских** компаний уменьшился на 111 тыс. барр./сут., до 3,79 млн барр./сут. (16,1 млн т), хотя в абсолютном исчислении показатель вырос на 64 тыс. т. **Транзит** из Казахстана также немного сократился – на 14 тыс. барр./сут. (31 тыс. т), до 197 тыс. барр./сут. (849 тыс. т).

Наиболее заметно снизилась прокачка нефти в **западном** направлении – на 113 тыс. барр./сут. (168 тыс. т), до 2,15 млн барр./сут. (9,26 млн т).

Экспорт и транзит нефти из России по системе «Транснефти»				тыс. т	
Направление	май 25	± апр. 25*, %	янв.–май 25	± янв.–май 24*, %	
Новороссийск	2136,9	-9,2	11137,2	-3,5	
Всего черноморские порты	2136,9	-9,2	11137,2	-3,5	
Приморск	3525,6	-5,8	18218,2	-6,6	
Усть-Луга	2501,5	0,7	10974,5	-22,8	
Всего балтийские порты	6027,1	-3,2	29192,6	-13,4	
Германия	229,3	38,9	900,2	73,8	
Чехия	0,0	–	516,5	-54,6	
Словакия	425,0	-20,1	2319,3	54,0	
Венгрия	440,2	-5,1	2223,0	14,6	
Всего «Дружба»	1094,5	-5,7	5958,9	16,8	
Всего западное направление	9258,5	-4,9	46288,7	-8,1	
Козьмино	4187,6	-1,1	18849,7	3,7	
Китай	2652,7	0,0	12805,7	4,4	
Китай (Атасу – Алашанькоу)	852,3	-0,1	4163,3	1,0	
Всего восточное направление	7692,6	-0,6	35818,7	3,6	
Итого	16951,0	-3,0	82107,5	-3,2	

* – сравнение основано на среднесуточных объемах

– по данным Vortexa, Kpler и участников рынка

 скачать данные из Argus direct

ЭКСПОРТ НЕФТИ

Отгрузки из **Новороссийска** (Краснодарский край) уменьшились на 52 тыс. барр./сут. (141 тыс. т), до 498 тыс. барр./сут. (2,14 млн т). В основном снизились поставки **Сибирской легкой** – на 53 тыс. барр./сут. (199 тыс. т), до 119 тыс. барр./сут. (499 тыс. т). Экспорт **Юралс** и **Kebco** из Новороссийска сохранился почти на уровне апреля, составив 379 тыс. барр./сут. (1,64 млн т). В абсолютном выражении данный показатель увеличился на 58 тыс. т.

Транспортировка нефти из **балтийских** портов за месяц уменьшилась на 46 тыс. барр./сут., до 1,4 млн барр./сут. (6,03 млн т), за счет снижения поставок из **Приморска** (Ленинградская обл.) – на 50 тыс. барр./сут. (96 тыс. т), до 815 тыс. барр./сут. (3,53 млн т). Так, «Татнефть» в мае приостановила экспорт через порт, хотя месяцем ранее отгрузила 105 тыс. т.

Отгрузки нефти из **Усть-Луги** (Ленинградская обл.), напротив, повысились на 4 тыс. барр./сут. (98 тыс. т), до 581 тыс. барр./сут. (2,5 млн т). «Нефтиса» увеличила экспорт из порта на 103 тыс. т, до 228 тыс. т. В то же время «Роснефть» снизила поставки Юралс из Усть-Луги на 197 тыс. т, до 1,32 млн т, перенаправив свои объемы в Приморск.

Транспортировка Юралс и Kebco по нефтепроводу «Дружба» в мае уменьшилась на 16 тыс. барр./сут. (29 тыс. т) относительно апреля, до 254 тыс. барр./сут. (1,09 млн т). Сокращение прокачки обусловлено снижением поставок Юралс на заводы компании Mol в Сазхаломбатте (**Венгрия**) и Братиславе (**Словакия**) суммарно на 30 тыс. барр./сут. (99 тыс. т), до 201 тыс. барр./сут. (865 тыс. т).

Венгерская компания Mol остается единственным покупателем российской нефти по «Дружбе». Поставки Юралс в **Чехию** были остановлены в марте, и страна полностью перешла на переработку нефти, поступающую по ответвлению от Трансальпийского трубопровода (TAL), ведущего из порта Триест (Италия).

Транзитные поставки Кебко из Казахстана по «Дружбе» в мае, наоборот, увеличились на 15 тыс. барр./сут. (70 тыс. т), до 53 тыс. барр./сут. (229 тыс. т). Рост обусловлен повышением отгрузок «Казмунайгаза» благодаря началу экспорта из ресурсов «Тенгизшевройла». Такие поставки начались в апреле, составив 50 тыс. т.

Экспорт российской нефти в **восточном** направлении в мае снизился менее заметно – на 11 тыс. барр./сут., до 1,84 млн барр./сут. (7,69 млн т), хотя в абсолютном выражении показатель увеличился на 202 тыс. т. Поставки Смеси ВСТО из порта **Козьмино** (Приморский край) снизились на 11 тыс. барр./сут., до 1 млн барр./сут. (4,19 млн т), а в абсолютном исчислении показатель, напротив, немного увеличился – на 89 тыс. т.

«Роснефть» уменьшила поставки из порта на 98 тыс. т, до 883 тыс. т, увеличив отгрузки на Комсомольский НПЗ (Хабаровский край) после завершения ремонта на этом предприятии. «Газпром» также снизил экспорт из Козьмина – на 107 тыс. т, до 200 тыс. т. В то же время «Лукойл» увеличил отгрузки Смеси ВСТО из порта на 100 тыс. т, до 300 тыс. т, снизив экспорт Сибирской легкой.

Поставки сырья «Роснефти» в адрес китайской CNPC по ответвлению от трубопровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО) из **Сковородина** (Амурская обл.), а также транзитом через Казахстан по трубопроводу **Атасу – Алашанькоу** в мае сохранились на уровне апреля – 842 тыс. барр./сут. (3,51 млн т), хотя в абсолютном выражении показатель вырос на 113 тыс. т.

ЭКСПОРТ НЕФТИ

Трубопроводные поставки российской нефти в Китай транзитом через Казахстан могут вырасти в этом году, заявил вице-премьер России Александр Новак 19 мая, по сообщению ТАСС. Предложение о повышении объемов прокачки поступило со стороны китайских импортеров, но для реализации этого плана потребуется провести некоторые технологические мероприятия. Власти России ранее одобрили проект протокола о внесении изменений в межправительственное соглашение с Китаем, которое предусматривает возможность роста поставок на 2,5 млн т/год.

Железнодорожный экспорт почти утроился

«Колесный» экспорт нефти из России в мае повысился до 20,6 тыс. барр./сут. (88,1 тыс. т) по сравнению с 7,9 тыс. барр./сут. (32,7 тыс. т) месяцем ранее, по данным экспедиторов. В частности, в конце мая возобновились поставки в направлении трубопровода Каспийского трубопроводного консорциума (КТК).

Отгрузки нефти осуществляются на станцию Гетмановскую (Краснодарский край) для сдачи в КТК через нефтеперекачивающую станцию (НПС) Кропоткинская, транспортировка составила за месяц 9 тыс. т. Такие поставки были прерваны в марте из-за внешнего воздействия, но уже в третьей декаде мая НПС возобновила работу в нормальном режиме, сообщила пресс-служба КТК.

Отгрузки по железной дороге в Белоруссию за месяц резко выросли – на 35 тыс. т, до 60 тыс. т. Поставки сырья на станцию Барбаров в адрес Мозырского НПЗ повысились на 15 тыс. т, до 40 тыс. т, ввиду завершения профилактики на заводе, по информации участников рынка. Кроме того, возобновились отгрузки для Новополоцкого НПЗ, прерванные еще в мае 2023 г., составив 20 тыс. т.

За пять месяцев железнодорожный экспорт нефти из России в Белоруссию снизился на 75 тыс. т к уровню прошлого года, до 240,1 тыс. т, по информации экспедиторов.

«Газпром» в 2,5 раза увеличил отгрузки нефти со станции Окунайский разъезд (Иркутская обл.) в порт Козьмино (Приморский край), до 19,1 тыс. т, что является средним уровнем поставок в порт с декабря прошлого года.

Ж.-д. экспорт нефти		тыс. т		
Направление	май 25	± апр. 25*, %	янв.–май 25	± янв.–май 24*, %
Белоруссия	60,0	132,3	240,1	-23,3
Всего сухопутные переходы	60,0	132,3	240,1	-23,3
Козьмино	19,1	140,6	84,4	–
Всего дальневосточные порты	19,1	140,6	84,4	–
КТК	9,0	–	66,4	-82,3
Грузия	0,0	–	0,3	-48,0
Всего черноморские порты	9,0	–	66,7	-82,2
Итого	88,1	160,9	391,2	-43,2

* – сравнение основано на среднесуточных объемах

– по данным ж.-д. экспедиторов

 скачать данные из Argus direct

ЭКСПОРТ ГАЗОВОГО КОНДЕНСАТА

«Колесные» поставки конденсата повысились на основных маршрутах

Экспорт конденсата на полугодовом максимуме

Транспортировка газового конденсата по железной дороге из России за рубеж в мае увеличилась до 28,1 тыс. барр./сут. (107,4 тыс. т) с 24,1 тыс. барр./сут. (89,2 тыс. т) месяцем ранее, по данным экспедиторов. Это наивысший уровень перевозок с ноября 2024 г., когда поставки достигли 34,5 тыс. барр./сут. (127,9 тыс. т).

Основной рост пришелся на отгрузки конденсата «Газпрома» со станции Окунайский разъезд (Иркутская обл.) Восточно-Сибирской железной дороги в российские порты **Дальнего Востока** — на 10,5 тыс. т, почти до 56,6 тыс. т. Перевозки сырья в порт **Ванино** (Хабаровский край) для морского экспорта повысились в 2,7 раза, до 41,3 тыс. т. В то же время поставки через станцию Гайдамак (Приморский край) Дальневосточной железной дороги во **Владивосток** (Приморский край) снизились вдвое, до 15,2 тыс. т, что, впрочем, не помешало росту экспорта через дальневосточные порты в целом. «Поставки постепенно повышаются по мере углубления разработки Ковыктинского газоконденсатного месторождения», — рассказал отраслевой источник.

«Колесные» отгрузки конденсата из России в **Узбекистан** в прошлом месяце увеличились на 4,1 тыс. т относительно апреля, до 39,1 тыс. т, максимального уровня с начала года, по информации экспедиторов. Объемы в текущем году поступают на станцию Карагулбазар для Бухарского НПЗ. «Узбекистан из-за падения добычи в стране восполняет потери за счет поставок российского и казахстанского сырья», — пояснил ситуацию участник рынка.

В конце мая были возобновлены отгрузки конденсата на станцию Гетмановскую (Краснодарский край) в объеме 8,8 тыс. т для дальнейшей поставки по маршруту **Каспийского трубопроводного консорциума (КТК)**. Отгрузки отсутствовали со второй половины марта в связи с внешним воздействием на объекты инфраструктуры. Но часть комплекса действует, в том числе несколько резервуаров и пункт приема нефти (ППН), по информации участников рынка. Это позволит направить сырье для прокачки по трубопроводу КТК.

Направление	тыс. т			
	май 25	± апр. 25*, %	янв.–май 25	± янв.–май 24*, %
Ванино	41,3	160,9	87,3	-10,2
Владивосток	15,2	-52,2	126,1	—
Всего дальневосточные порты	56,6	18,9	213,4	119,4
Узбекистан	39,1	8,3	110,6	33,7
Афганистан	3,0	-63,8	16,0	—
Азербайджан	0,0	—	9,8	39,4
Белоруссия	0,0	—	0,2	—
Казахстан	0,0	-100,0	0,1	—
Всего сухопутные переходы	42,0	-5,7	136,8	49,4
КТК	8,8	—	107,6	-73,3
Всего черноморские порты	8,8	—	107,6	-73,4
Итого	107,4	16,6	457,8	-22,8

* — сравнение основано на среднесуточных объемах

— по данным ж.-д. экспедиторов

ЭКСПОРТ ГАЗОВОГО КОНДЕНСАТА

Поставки нефти на станцию Гетмановскую также были возобновлены в конце прошлого месяца.

Сборные партии Смеси КТК из ресурсов российских компаний экспортируются с терминала в Южной Озереевке (Краснодарский край). Но основной объем поступает транзитом из Казахстана.

Железнодорожные поставки конденсата из России через Казахстан и Узбекистан в *Афганистан* в мае составили около 3 тыс. т, хотя месяцем ранее через узбекско-афганский погранпереход Галаба – Хайратан поступило 8 тыс. т, по данным экспедиторов. Ранее, в январе, 5 тыс. т российского сырья было направлено через этот же международный участок.

В мае не было отгрузок и в *Азербайджан*, и *Казахстан*, отмечавшихся в январе – апреле, по информации железнодорожных экспедиторов.

По итогам первых пяти месяцев года «колесный» экспорт конденсата из России снизился почти на 139 тыс. т по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 457,8 тыс. т, из-за сокращения отгрузок через мощности КТК.

Железнодорожные поставки конденсата на НПЗ России, наоборот, за такой же период повысились на 226,6 тыс. т, до 6,16 млн т, по информации экспедиторов. Тем не менее в предыдущие несколько лет отгрузки были выше: за такой же период в 2023 г. – 6,4 млн т, а в 2022 г. – 7,34 млн т. Переработчики в последние годы снизили закупки железнодорожных партий легкой нефти и газового конденсата из-за снижения доходности процессинга, ограниченной добычи и трудностей на сети РЖД.

ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Отгрузки почти всех нефтепродуктов за рубеж выросли в мае

Железнодорожный экспорт топлива на подъёме

«Колесные» поставки нефтепродуктов из России за рубеж в мае увеличились на 367,4 тыс. т по сравнению с апрелем, до 6,76 млн т – наибольшего уровня отгрузок с января текущего года, по данным экспедиторов. Экспорт повысился благодаря завершению ремонтов на некоторых российских НПЗ и усилению спроса на топливо из России в ряде стран.

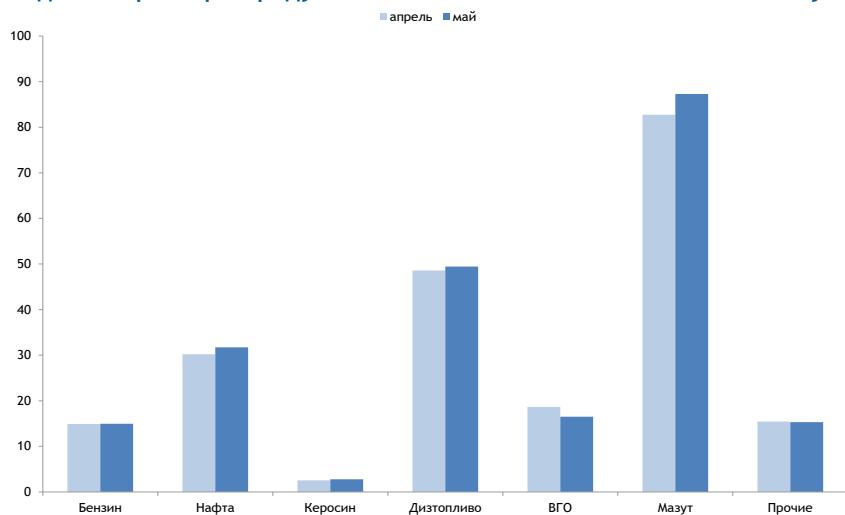
Наиболее заметно повысились экспортные поставки **мазута** – почти на 224 тыс. т, до 2,71 млн т. Железнодорожные отгрузки продукта в Усть-Лугу (Ленинградская обл.) выросли на 110,3 тыс. т, до 1,65 млн т, в основном благодаря увеличению отправок мазута Омского НПЗ «Газпром нефти» втрое, до 122,3 тыс. т, и Ярославского НПЗ, принадлежащего на паритетных правах «Роснефти» и «Газпром нефти», – на 51,9 тыс. т, до 326,4 тыс. т. Экспорт продукта в Большой порт Санкт-Петербурга вырос почти в два раза, до 139,1 тыс. т. Отгрузки в порт выросли с уфимской группы НПЗ (Башкирия) «Башнефти», подконтрольной «Роснефти», – на 62,4 тыс. т, до 108,8 тыс. т, и завода «Тайфа» в Нижнекамске (Татарстан), отправившего 30,3 тыс. т мазута после паузы с февраля.

Отгрузки продукта в Новороссийск (Краснодарский край) выросли на 47,7 тыс. т, до 260 тыс. т, в основном из-за увеличения поставок с Ильского НПЗ (Краснодарский край) – почти на 46 тыс. т, до 155,3 тыс. т, после окончания профилактики на заводе. В то же время экспорт мазута через порт Тамань (Краснодарский край) снизился на 73,6 тыс. т, до 115 тыс. т, из-за решения «Роснефти» перенаправить продукт с Новокуйбышевского НПЗ (Самарская обл.) в Усть-Лугу.

Транспортировка **вакуумного газоэтила (ВГО)** за рубеж, напротив, снизилась до 511,4 тыс. т с 559,4 тыс. т в апреле, что может быть связано с увеличением внутризаводской переработки после ремонтов, по информации участников рынка. Наиболее заметно уменьшились поставки через дальневосточные порты – на 37,6 тыс. т, до 143,2 тыс. т. Хабаровский завод ННК прекратил экспорт через порт Находки (Приморский край), хотя месяцем ранее отправил 4,1 тыс. т. Кроме того, Ангарский (Иркутская обл.) и Ачинский (Красноярский край) НПЗ «Роснефти» в мае прервали экспорт ВГО через Славянку (Приморский край), перенаправив часть объемов в Ванино (Хабаровский край).

Ж.-д. экспорт нефтепродуктов из России

тыс. т/сум.



ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Транспортировка *дизтоплива и газойля* по железной дороге за рубеж в мае выросла на 75,7 тыс. т относительно предыдущего месяца, до 1,53 млн т, по данным экспедиторов. Экспорт продукта в Новороссийск увеличился на 74,9 тыс. т, до 826,6 тыс. т. Поставки в порт после завершения ремонтов повысили Афипский НПЗ (Краснодарский край) — на 35,4 тыс. т, до 391,6 тыс. т, и Ильский НПЗ — на 76,5 тыс. т, до 201,7 тыс. т. Отгрузки дизтоплива в Туапсе (Краснодарский край) немного снизились — до 228,6 тыс. т с 243 тыс. т в апреле.

«Колесный» экспорт дизтоплива в Монголию вырос на 32,7 тыс. т, до 137,3 тыс. т, ввиду повышения спроса со стороны железнодорожной и горнодобывающей отраслей, по информации участников рынка. Экспорт продукта в Казахстан увеличился в три раза, до 46 тыс. т, благодаря росту отгрузок в адрес крупного конечного потребителя в стране. В июне ожидается поставка около 50–60 тыс. т российского дизтоплива в страну, по информации участников рынка.

Более чем в два раза снизился экспорт продукта в Находку, до 63,2 тыс. т, по причине сокращения отгрузок с заводов «Роснефти».

«Колесные» поставки *нафты* увеличились на 76,5 тыс. т, до 983 тыс. т. Снижение транспортировки через северо-западные порты до 493 тыс. т с 551,4 тыс. т в апреле было с лихвой компенсировано ростом отгрузок в адрес южных портов — на 137,3 тыс. т, до 400,8 тыс. т. Наиболее заметно увеличились поставки в Новороссийск — на 70,7 тыс. т, почти до 278 тыс. т, в основном с НПЗ юга страны, а также в Тамань — почти в три раза, до 79,8 тыс. т, из ресурсов Салаватского НПЗ (Башкирия) и нижнекамского НПЗ «Танеко» (Татарстан).

Железнодорожный экспорт российского *бензина* остается невысоким, повысившись в мае на 17 тыс. т по сравнению с предыдущим месяцем, до 463,6 тыс. т. Главным образом увеличились отгрузки топлива в Афганистан — на 33,3 тыс. т, до 47,7 тыс. т, для накопления запасов после введения запрета на импорт бензина марки Аи-80, который действует официально с 1 июня. Фактически ограничения по поставкам низкооктанового продукта вступили в силу еще в конце мая, по информации отраслевых источников.

В то же время снизился экспорт бензина в ближнее зарубежье: в Киргизию — на 5,1 тыс. т, до 52 тыс. т, Таджикистан — на 5,2 тыс. т, до 32,1 тыс. т, и Узбекистан — на 9,7 тыс. т, до 25,5 тыс. т.

Перевозки *керосина* по железной дороге за рубеж увеличились за месяц на 10,7 тыс. т, до 86,5 тыс. т. Экспорт российского авиатоплива в Казахстан вырос на 16,8 тыс. т, до 30,1 тыс. т, для пополнения запасов продукта в аэропортах Астаны и Алма-Аты ввиду пониженного уровня поставок в апреле.

«Колесный» экспорт *базовых масел* в мае вырос на 21,9 тыс. т, до 95,4 тыс. т, за счет увеличения поставок в южные порты России на 11,8 тыс. т, до 35,5 тыс. т.

НОВОСТИ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Россия и Иран начинают работы по линии Решт – Астара

Министр транспорта России Роман Старовойт и министр дорог и градостроительства Ирана Фарзане Садег в середине мая дали старт изыскательным работам в рамках строительства железнодорожного участка Решт – Астара в Иране, сообщил Минтранс России.

Линия Решт – Астара является частью западного маршрута международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг». Межправительственное соглашение о строительстве этого участка было подписано в 2023 г. Проект предусматривает возведение участка железной дороги длиной 162 км, сооружение восьми новых станций, 56 эстакад, 73 мостов и 30 путепроводов. В настоящее время грузы между Рештом и Астарой поставляются автотранспортом.

«Строительство железнодорожной линии необходимо для развития перевозок по МТК «Север – Юг», который является важнейшей транспортной артерией между странами Каспийского бассейна, Персидского залива, Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии», – заявил Старовойт, по сообщению Минтранса России. Он добавил, что после реализации проекта провозная способность инфраструктуры по западному маршруту составит не менее 15 млн т/год грузов.

Россия, Иран и Индия в сентябре 2000 г. подписали соглашение о создании МТК «Север – Юг», к которому затем присоединился ряд других стран. Магистраль пролегает от Санкт-Петербурга до Мумбая (Индия) через порты Ирана на побережье Персидского залива. МТК включает в себя три маршрута: западный – через российско-азербайджанский сухопутный погранпереход Самур (Дагестан) – Ялама до станции Астара и далее по территории Ирана, транскаспийский – через порты Каспия и Прикаспия, и восточный – через Казахстан и Туркмению в Иран.

В 2024 г. отгрузки по МТК «Север – Юг» составили около 20 млн т, в том числе 9,5 млн т – по западной ветке, по сообщению Минтранса. Данные за 2023 г. не публиковались. В ноябре 2023 г. Андрей Белоусов, который был на тот момент первым вице-премьером страны, на форуме «Транспортная неделя – 2023» заявил, что по итогам года поставки по маршруту «Север – Юг» составят около 18 млн т, по сообщению ТАСС.

НОВОСТИ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Сертифицированы новые цистерны для нефтепродуктов

Цистерна модели 15-3208, которая оснащается комплектом износостойких элементов и фрикционных клиньев без вкладыша и ее модификация с вкладышем 15-3208-01 вагоностроительной компании «Завод металлоконструкций» (ЗМК, Саратовская обл.) получила сертификат соответствия техническому регламенту Таможенного союза (ТР ТС) 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава», по сообщению ЗМК. Документ действителен до 3 апреля 2030 г.

Новые модели вагонов предназначены для транспортировки нефтепродуктов плотностью не более 0,99 т/м³. Они оборудованы универсальным сливным прибором с двумя степенями защиты. Максимальная грузоподъемность каждой цистерны составляет 69,5 т, полный диаметр котла – 88 м³, полезный – 86,24 м³, а внутренний номинальный диаметр котла – 3,2 м.

ЗМК в настоящее время может выпускать также цистерну модели 15-1556-03 для отгрузок хлора. Ее максимальная грузоподъемность – не более 57,5 т, а номинальный объем котла – 46 м³.

В январе – апреле производство цистерн в России повысилось на 45% по сравнению с таким же периодом 2024 г., до 5,2 тыс., за счет роста на 90% выпуска нефтебензинового парка, по данным союза «Объединение вагоностроителей».

НОВОСТИ**МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ****Продолжается дноуглубление ВКМСК**

Госпредприятие «Росморпорт» продолжает выполнять начатые несколько лет назад работы по дноуглублению Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК). В 2025 г. запланировано поднять 7 млн м³ грунта, сообщило ведомство.

В период с 2 апреля по конец мая объем дноуглубительных работ составил 1 млн м³. В работе по выемке грунта задействованы четыре земснаряда Астраханского филиала «Росморпорта», а также три судна подрядных организаций. Финансируются дноуглубительные работы за счет собственных средств «Росморпорта».

Основные работы выполнил несамоходный землесос «Петр Саблин» (длина – 58 м, ширина – 12,4 м, высота борта – 2,97 м) производительностью по грунту 1,08 тыс. м³/ч. В этом году судно уже подняло более 240 тыс. м³ грунта, а с 2023 г. – более 3 млн м³.

Главными сложностями развития ВКМСК являются обмеление Каспийского моря и ветер, постоянно заносящий грунт в канал. Для предотвращения этого предприятия возводят защитные сооружения вдоль русла канала.

Одной из ключевых задач, в соответствии с поручением президента России Владимира Путина, является обеспечение и поддержание на ВКМСК проходной осадки 4,5 м, заявил гендиректор «Росморпорта» Сергей Пылин во ходе визита в Астрахань в конце прошлого года, по сообщению госпредприятия. В 2024 г. дноуглубительные работы на ВКМСК составили чуть более 6,8 млн м³, превысив план.

НОВОСТИ

ТЕРМИНАЛЫ

Терминал в Темрюке расширяется

Акватория морского терминала по перевалке нефтепродуктов «Темрюкмортранс» в порту Темрюк (Краснодарский край) введена в эксплуатацию в рамках второго этапа проекта его строительства, сообщило госпредприятие «Росморпорт» 4 июня.

Было произведено дноуглубление акватории морского терминала, что позволило повысить безопасность прохождения судов и обеспечить подход к причалам № 1 и 2. Площадь работ составила 39,1 тыс. м².

Строительство и развитие терминала начиналось в рамках национального проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 г.», который предусматривал два этапа работ для доведения мощности перевалки до 2,1 млн т/год нефтепродуктов. На первом этапе в октябре 2021 г. были введены в эксплуатацию два причала для перевалки нефтепродуктов и береговые сооружения. Второй этап предусматривает создание объектов федеральной собственности – операционной акватории и средств навигационного оборудования.

Терминал планируется модернизировать в дальнейшем в рамках федерального проекта «Развитие опорной сети морских портов», основной целью которого является обеспечение экспорта нефтепродуктов в направлении стран Черного и Средиземного морей, а также каботажных перевозок. Ожидается, что дополнительный прирост грузооборота составит примерно 2,4 млн т/год.

Железнодорожные поставки российских нефтеналивных грузов в Темрюк для экспорта за первые пять месяцев года выросли на 6,1 тыс. т, до 119,1 тыс. т, по данным экспедиторов. Поставки базовых масел повысились на 27 тыс. т, до 56,7 тыс. т, но отгрузки сжиженного углеводородного газа (СУГ) уменьшились на 20,9 тыс. т, до 62,4 тыс. т, что было вызвано приостановкой отгрузок во второй половине февраля – первой половине марта. Основным экспортером масел в порт в этом году является «Башнефть», подконтрольная «Роснефти», а СУГ – «Газпром».

НОВОСТИ

АВТОТРАНСПОРТ/ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ

Регионы могут начать взимать плату за ущерб автодорогам

Президент России Владимир Путин поручил правительству совместно с Центральным банком России и комиссиями Госсовета проработать вопросы о предоставлении регионам права взимать плату за причинение вреда дорожному полотну транспортными средствами массой свыше 12 т, согласно документам на сайте Кремля от 21 мая.

Речь касается ущерба, наносимого автодорогам общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения. Доклад по этой теме должен быть представлен до 15 сентября.

Стоимость платы за проезд большегрузов с разрешенной максимальной массой свыше 12 т по дорогам общего пользования федерального значения в рамках системы «Платон» (плата за тонны) с февраля увеличилась до 3,34 руб./км с 3,05 руб./км – ставки, которая действовала в феврале 2024 г. – январе 2025 г. (см. «*Argus Нефтетранспорт*», 18 февр., стр. 12–13).

Тарифы на перевозки битума автомобильным транспортом (тягач и прицеп/полуприцеп-цистерна) по России на различные расстояния увеличились в феврале на 5% по сравнению со ставками, действовавшими с июня 2024 г. Участники рынка ожидают дальнейшего роста этих тарифов (см. «*Argus Нефтетранспорт*», 15 мая, стр. 32–34).

СТАТИСТИКА

Экспорт и транзит нефтяных грузов из России по железной дороге в мае 2025 г.												тыс. т		
	Нефть	Газоконденсат	Бензин	Нафта	Керосин	Дизтопливо	ВГО	Мазут	Битум и гудрон	Масла	Сжиженный газ	Прочие	Нефтяной кокс	Всего
Абхазия		7,39			1,89									9,27
Азербайджан		13,75							7,25		2,54			23,54
Азов		9,96			29,23		10,93							50,12
Архангельск			26,23		0,44		1,01							27,68
Астрахань (Трущово)		14,75			16,11									30,86
Афганистан	2,99	47,71								42,95				93,64
Батуми						63,07		6,35	8,07					77,49
Белоруссия	59,99		0,29		0,01			4,35	5,42	7,68	4,00			81,73
Ванино		41,34	0,06		7,43	137,33	14,80				0,95			201,92
Владивосток		15,24	1,23	8,31	19,04		4,82	0,44	0,10		0,04	6,86		56,08
Восточный			24,01		0,99	1,01			0,19			6,57		32,77
Высоцк		37,39	59,93		60,89		319,32							477,53
Грузия		26,22					1,64			0,49				28,34
Ейск					86,32									86,32
Иран									0,06					0,06
Казахстан		1,62	24,13	35,16	57,07			50,07	2,55	5,52	0,20	4,58		180,90
Киргизия			52,05	0,56	14,94	51,71			14,93	0,55	11,00	1,72		147,45
Китай								0,06	67,15	0,15	32,96			100,32
Козьмино	19,09													19,09
КТК	8,99	8,82												17,81
Кулеви						10,60				3,17				13,77
Латвия								0,09	3,28	8,39				11,76
Махачкала		2,82												2,82
Монголия		59,12	3,57	137,32			0,26	8,50	0,62	2,83				212,21
Мурманск											7,06			7,06
Нариманов					3,39									3,39
Находка			27,34		63,18		134,89	0,06						225,47
Новороссийск		16,36	277,86		826,56	113,60	259,85		21,78		2,23	3,65		1521,90
Польша								0,14	7,43	1,06				8,63
Ростов-на-Дону											15,67			15,67
Санкт-Петербург			33,21			18,44	201,84		40,76	6,88	13,47	111,15		425,74
Славянка					23,87	4,89	67,80							96,56
Таганрог										6,51				6,51
Таджикистан		32,07	1,48	5,71	35,62			4,28	0,45	17,71	0,48			97,80
Тамань			79,77				114,99					8,34		203,10
Темрюк									13,35	32,16				45,51
Туапсе			43,20		228,63		2,74					10,52		285,08
Туркмения								0,30						0,30
Узбекистан	39,05	25,51	17,43	26,43	18,33	39,76		0,54	2,46	19,71	3,07			192,28
Усть-Луга		169,39	373,62		5,95	124,25	1646,72			92,64		62,19		2474,76
Хасан			1,10		0,24				0,004	0,66				2,01
Эстония										0,31	3,24			3,55
Южная Осетия		0,66			0,06									0,72
Итого	88,06	107,44	517,86	990,36	94,12	1587,93	525,61	2853,63	84,80	108,99	329,63	64,27	246,80	7599,50

– по данным ж.-д. экспедиторов

Уважаемые подписчики!

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

 скачать данные из Argus direct

СТАТИСТИКА

Трубопроводный экспорт и транзит нефти из России в мае 2025 г.*											тыс. т
Экспортер/ресурс	Новороссийск	Южная Озереевка***	Приморск	Усть-Луга	Козьмино	Германия	Словакия**	Венгрия**	Китай (Атасу – Алашанькоу)	Китай (Сковородино)	Всего
Итого через Россию	2136,9	5906,0	3525,6	2501,5	4187,6	229,3	425,0	440,2	2652,7	852,3	22857,1
Российская нефть	1616,9	519,8	3525,6	2401,5	4187,6		425,0	440,2	2652,7	852,3	16621,5
Роснефть	798,5		2100,8	1322,9	883,4				2652,7	852,3	8610,6
Лукойл	299,9	519,8	704,9		299,9						1824,5
Татнефть				100,0							100,0
Нефтиса			120,0	228,2							348,2
Русснефть		99,7									99,7
Прочие нефтедобывающие организации	418,9		599,9	750,3	3004,2						4773,3
Транзит из Казахстана	520,0	5386,2		100,0		229,3					6235,5

* – оперативные данные; ** – поставки российских компаний; *** – Смесь КТК

– по данным Vortexa, Kpler и участников рынка

Трубопроводный экспорт и транзит нефти из России в апреле 2025 г.*											тыс. т
Экспортер/ресурс	Новороссийск	Южная Озереевка***	Приморск	Усть-Луга	Козьмино	Германия	Словакия**	Венгрия**	Китай (Атасу – Алашанькоу)	Китай (Сковородино)	Всего
Итого через Россию	2277,7	6093,4	3621,6	2403,9	4098,3	159,7	515,0	449,0	2566,0	826,0	23010,6
Российская нефть	1757,5	570,2	3621,6	2203,8	4098,3		515,0	449,0	2566,0	826,0	16607,4
Роснефть	979,1		1751,6	1520,1	981,6				2566,0	826,0	8624,5
Лукойл	399,4	519,8	592,9		199,9						1712,0
Татнефть			104,8	100,1							204,9
Нефтиса			132,1	125,0							257,1
Русснефть		99,8									99,8
Прочие нефтедобывающие организации	279,3	50,4	1040,1	458,6	2916,8						4745,2
Транзит из Казахстана	520,2	5523,2		200,0		159,7					6403,1

* – обновленные данные; ** – поставки российских компаний; *** – Смесь КТК

– по данным Vortexa, Kpler и участников рынка

 скачать данные из Argus direct



Argus Нефтетранспорт выпускается Argus Media group

Юридический адрес

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

ISSN: 1478-6370**Copyright notice**

Все права защищены © 2025 Argus Media group.
Все интеллектуальные права на данный отчет и включенную в него информацию принадлежат Argus и/или его лицензиарам и могут быть использованы исключительно на основании лицензионного договора, заключенного с Argus. Копирование или иное воспроизведение материалов, полностью или частично, включая отдельные цели или данные, в любой форме и для любых целей, может производиться только при наличии предварительного письменного разрешения Argus. Чтение отчета разрешено только в случае Вашего согласия с этим правилом.

Сведения о товарных знаках

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

Ограничение ответственности

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

Argus Rus Limited

Россия, 107045, Москва
Колокольников пер., 11,
помещ. 1/3
Тел.: +7 495 232 0110
Факс: +7 495 925 6484

**Председатель совета
директоров и главный
исполнительный директор**
Эдриан Бинкс

Глава московского филиала
Михаил Дубик

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

Коммерческий директор
Антон Григорьев

**Директор ценового
и аналитического
департамента**
Екатерина Дербилова

Главный аналитик
Олег Кирсанов

Argus Нефтетранспорт
Артем Свирюков
Александра Сафонова
Артем Куприянов
Сергей Маруев
feedbackru@argusmedia.com

Отдел продаж
moscowsales@argusmedia.com



Транспортировка

illuminating the markets®