

Тарифы РЖД вырастут до конца года

Грузовой тариф РЖД будет проиндексирован на 10% с 1 декабря, а соответствующий документ должен быть внесен на рассмотрение кабинета министров до 30 октября. Такие параметры указаны в поручении вице-премьера России Виталия Савельева от 8 октября, направленном в Федеральную антимонопольную службу, Минтранс, Минэкономразвития и Минюст, с копией которого ознакомился Argus.

Согласно сценарным условиям функционирования экономики в 2026 г. и плановом периоде 2027–2028 гг., подготовленным Минэкономразвития и опубликованным в апреле, индексация тарифа РЖД предполагалась с начала 2026 г. на уровне 10,4%.

Савельев также поручил подготовить нормативно-правовой акт, обеспечивающий публикацию Тарифного руководства № 1 — актуальной редакции Прейскуранта № 10-01, содержащего цены на грузовые перевозки, а также на услуги по использованию инфраструктуры РЖД.

Президент Национального исследовательского центра «Перевозки и инфраструктура» Павел Иванкин сообщил Argus, что существенных изменений в новой версии Прейскуранта не ожидается. «В Прейскуранте № 10-01 указаны цены 2003 г. и гирлянда из ежегодных индексаций тарифа. В новой версии цены доведены до значений 2025 г.», — отметил Иванкин.

Большинство опрошенных грузовладельцев сошлись во мнении, что согласованный уровень индексации ускорит отток грузов с железнодорожного транспорта в тех сегментах, где это возможно.

Источники, знакомые с планами госкомпании, не исключают отдельного решения по индексации порожнего тарифа для разных родов подвижного состава ближе к концу года.

«Инвестиционная программа РЖД на 2026 г. пока находится в стадии разработки, однако госкомпания уже рассматривает дополнительные источники финансирования. Погрузка почти всех массовых грузов сокращается, в том числе в высокомаржинальных сегментах III тарифного класса — нефти и нефтепродуктов, а также металлов. Редкое исключение составляют химические и минеральные удобрения. Если не удастся собрать достаточно денег с грузовладельцев напрямую, можно попробовать добрать косвенно, через операторов», — предположил участник рынка грузоперевозок.

В ближайшие месяцы ожидается также увеличение штрафов за неисполнение заявок на перевозку ГУ-12 — непредъявление грузов, так называемое инфлирование заявок, а также увеличение платы за простой подвижного состава на путях общего пользования. Участники рынка опасаются, что эти решения будут перекладываться на клиентов и, как следствие, станут одной из причин разгона инфляции.

Железнодорожники хотят гарантий

Рассмотрение поправок в Устав железнодорожного транспорта, регулирующих заключение договоров на перевозку железнодорожным транспортом на принципе безусловной оплаты согласованных объемов (ship-or-pay/«вези-или-плати») на федеральном портале проектов нормативных актов (regulation.gov.ru) завершилось 15 октября, и в ближайшее время документ будет внесен в Госдуму.

Ставки аренды цистерн в октябре

Нефтебензиновые

Россия (руб./сут.) 2130–2400

Казахстан (\$/сут.)* 25,70–28,46

Газовые

Россия (руб./сут.) 3520–3710

* — по курсу тенге к доллару Нацбанка Казахстана (на 1 октября — KZT549,06/USD)

— обзор рынка на стр. 12–13,
методика — на сайте www.argusmedia.com

В НОМЕРЕ

Цистерн в России стало больше	5
Отгрузки в Монголию растут	8
Тарифы на автоперевозки битуна прежние	17
Танк-контейнерные перевозки чуть выросли	20
Итоги перевалки за девять месяцев	23
Фрахт среднетоннажных танкеров подешевел	30
Колебания тайм-чартера крупных танкеров	34
Речной экспорт на пониженных оборотах	39
Ставки фрахта на Каспии держатся	42
Удорожание поставок нефти из западных портов	44
Трубопроводный экспорт сырья увеличился	50
Отгрузки нефтепродуктов за рубеж на минимуме	56
Новости	58–60
Статистика	61–62

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА/ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ

Предлагаемые изменения обеспечат «повышение дисциплины планирования производственной деятельности и рациональности загрузки существующей инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования», а также в будущем смогут гарантировать загрузку перспективных перевозочных мощностей, говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Участники рынка все еще смотрят на инициативу со скепсисом, а некоторые даже видят в ней потенциальную угрозу. «При профиците провозных мощностей такие контракты гарантируют перевозчику загрузку инфраструктуры. При нехватке всегда есть риск, что на железной дороге останутся только те компании, которые заключат договор “вези-или-плати”, оставив за бортом менее платежеспособных конкурентов», — выразил опасение отраслевой источник.

Один из грузовладельцев отметил заметные изменения на рынке, что препятствует долгосрочному планированию. Его компания в настоящее время планирует производство и отгрузки только на квартал вперед.

«Заключение договора “вези-или-плати” потребует гарантии предъявляемых объемов на год вперед. Допустим, две трети отгрузок, идущих по долгосрочным контрактам, мы укажем, а поставки на споте в текущих условиях спланировать почти невозможно. В свою очередь, ошибки в планировании отзовутся финансовыми потерями», — посетовал источник.

По его мнению, грузоотправители с более скромными объемами перевозок будут испытывать еще большие проблемы, вплоть до ухода с рынка.

Станционные скидки продлены на 2026 г.

РЖД во второй половине сентября утвердила на следующий год скидки в размере от 1% (понижающий коэффициент — 0,99) до 50% (0,5) к тарифам на внутрироссийские и экспортные перевозки нефтепродуктов в цистернах. Госкомпания также установила тарифную преференцию на уровне 5% (0,95) на порожний пробег цистерн из-под отгрузок нефтепродуктов. Скидки предоставлены для привлечения дополнительного потока наливной продукции на сеть и обеспечения сбалансированной тарифной нагрузки на грузоотправителей.

Утвержденные скидки не являются новыми — продлены действующие базовые станционные скидки, сообщили участники рынка.

В конце 2016 г. РЖД установила индивидуальные скидки для разных станций на поставки нефтепродуктов (коды ЕТСНГ 211–215, 221–225, 226021, 226069) и газового конденсата (226106): был расширен тарифный коридор, по которому госкомпания имеет полномочия предоставлять скидки на перевозку грузов в размере до 50%, и утвержден перечень скидок. Впоследствии скидки были пролонгированы другим приказом госкомпания до конца 2025 г. Помимо вышеупомянутых льгот, на железной дороге действуют дополнительные, утвержденные отдельными решениями РЖД. Они касаются в основном поставок с ряда станций, с которых осуществляют отгрузки нефтеналивной продукции в том числе крупные переработчики.

«Говорить о каких-либо значимых преференциях, эквивалентных издержкам, для отправителей наливных грузов по железной дороге не приходится. Размер скидок несоизмерим с темпами ежегодной индексации железнодорожных тарифов и опережающим рост инфляции в стране», — посетовал один из собеседников.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА/ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ

Тарифные скидки (понижающие коэффициенты) на перевозки нефтепродуктов в цистернах с железнодорожных станций

50% (0,5)	Кочубей	Каликино	Сафоново
Обская	Красногвардеец	Камышин	Сонково
Коротчаево (стр)	Красногвардеец 2	Кизляр	Тарки
49,5% (0,505)	Курган	Кривецкая	Татищево
Аппаратная	Луга 1	Махачкала	9% (0,91)
46,8% (0,532)	Лысье Горы	Новоперелюбская	Анжерская
Лимбей	Мегион	Утяшево	Бологое-Полоцкое
44,7% (0,553)	Мортка	19% (0,81)	Гурьевск-Новый
Пуровск	Переволоцкая	Коченово	Капустин Яр
40% (0,6)	Плес	18,5% (0,815)	Уктус
Алагир	Погрузная	Протока	8,9% (0,911)
Издешково	Похвистнево	18% (0,82)	Комбинатская
Кабельная	Тополек	Цильна	Бердск
Новочунка	Туймазы	15,7% (0,843)	Томск 1
38,7% (0,613)	Эльхотово	Восстание	Копылово
Островной	Якурим	15% (0,85)	Гурьевск
36,1 (0,639)	28,9% (0,711)	Круглое Поле	Забойщик
Сургут	Нижневартовск 1	Кульшарипово	Новокузнецк-Сортировочный
Сургут-Порт	Нижневартовск 2	Буйнакск	Чемской
Пыть-Ях	28,1% (0,719)	Косяковка	Барабинск
Черный Мыс	Судженка	Покровск-Приволжский	Богашево
36% (0,64)	27,2% (0,728)	Томаровка	Барнаул
Албаши	Аллагуват	Хасав-Юрт	Бийск
34,2% (0,658)	27% (0,73)	14,8% (0,852)	Новосибирск-Западный
Войновка	Пурпе	Буранная	Новосибирск-Восточный
Нужьялы	25% (0,75)	Салават	Правотомск
Туринский	Новоспасское	14% (0,86)	Топки
Тюмень-Северная	23,9% (0,761)	Кунгур	Асино
34% (0,66)	Полотняный Завод	10% (0,9)	Зональный
Каджером	22,5% (0,775)	Алексиково	Омск-Восточный
32% (0,68)	Аксарайская 2	Вослебово	Омск-Северный
Жаровиха	Каргала	Избербаш	Пламя
30% (0,7)	21,6% (0,784)	Йошкар-Ола	8,1% (0,919)
Беслан	Ильская	Итат	Афипская
Богатое	20% (0,8)	Кола	8% (0,92)
Бузулук	Базаиха	Коршуниха-Ангарская	Платовка
Золотая Степь	Белое Озеро	Кособродск	Яничкино
Ивановский	Владикавказ	Лесная	Передовая
	Гатчина-Товарная-Балтийская	Онохой	7,1% (0,929)
			Сакмарская

* — коэффициент 0,74 действует при условии выполнения гарантированного объема перевозок в размере не менее 5,5 млн т/год, но не выше 9,5 млн т/год
— согласно приложению к протоколу заседания правления РЖД № 74

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА/ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ

Тарифные скидки (понижающие коэффициенты) на перевозки нефтепродуктов в цистернах с железнодорожных станций

7% (0,93)	Новосергиевская	Усть-Вымь	1,5% (0,985)
Кингисепп	Новоуфимская	Яндыки	Краснодар 1
Мальта	Нягань	4% (0,96)	Краснодар 2
6,9% (0,931)	Верхнекондинская	Соболеково	1,1% (0,989)
Безенчук	Приютово	Кинель	Каучук
Берестянки	Репная	Медведево	Придача
Бира	Сорочинская	Перспективная	Химическая
Дедилово	Стенькино 2	Ртищево 2	1% (0,99)
Егорьевск 1	Суховская	Сибай	Абалаково
Палагиада	Суховская-Южная	Чебоксары	Амур
Псекупс	Сызрань 1	Шексна	Анисимовка
Редкино	Тюльпан	Ярославль-Пристань	Архангельск
Ручьи	Уяр	2,7% (0,973)	Бирюлево-Товарная
Талдом-Савеловский	Червленная	Ачинск 2	Богандинская
Ульяновск-Центральный	6% (0,94)	2,5% (0,975)	Бодеево
Шилка-Товарная	Никель	Адлер	Ведмидивка
Электросталь	5,4% (0,946)	Багульная	Георгиевск
6,7% (0,933) / 26% (0,74)*	Хабаровск 1	Баляга	Грязи-Воронежские
Биклянь	5% (0,95)	Ванино-эксп.	Ипуть
6,2% (0,938)	Ардон	Красноярск-Северный	Кавказ
Бензин	Комсомольск-Сортировочный	Новый Порт-эксп.	Княжпогост
Дземги	Селикса	Петелино	Колодезная
Загородняя	Ухта	Учалы	Крымская
Карабулакский	4,8% (0,952)	Чепецкая	Курагино
Кашпир	Новоярославская	2,3% (0,977)	Ноглики
Китой-Комбинатская	4,1% (0,959)	Тобольск	Ораниенбаум
Клин	Буденновск	1,9% (0,981)	Погорелово
Князевка	Ветласян	Кириши	Починок
Коноково	Зелецино	1,8% (0,982)	Тихоречное
Корсаков	Знаменск	Брянск-Восточный	Томылово
Кряж	Кама	Зуй	Троицк
Лощинная	Лангепасовский	Кротовка	Тымовск
Новокуйбышевская	Лапшинская	Никольское	Хабаровск 2
Нефтяная	Осенцы	Синеглазово	Ханкала
Новая Еловка	Сергино	Сковородино	Юность Комсомольская
Новая Жизнь	Татьянка	Сокур	Ямное
Новоотрадная	Усинск		

* — коэффициент 0,74 действует при условии выполнения гарантированного объема перевозок в размере не менее 5,5 млн т/год, но не выше 9,5 млн т/год
— согласно приложению к протоколу заседания правления РЖД № 74

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Замещение старых нефтеналивных цистерн новыми идет опережающими темпами

Цистерн на сети РЖД стало больше

Рабочий парк нефтебензиновых цистерн на железнодорожной сети России в сентябре чуть превысил показатель в 200 тыс. по сравнению с немногим менее этого уровня годом ранее. Часть опрошенных операторов считает, что этот показатель еще выше, хотя несколько собеседников полагают, что эта величина на 5–10% ниже. Парк ряда транспортных компаний пополнился в этом году новыми цистернами, в том числе взамен выбывающим из-за окончания срока службы. В Союзе «Объединение вагоностроителей» (ОВС) считают, что баланс производства-списания такого парка по итогам года будет положительным и эта тенденция сохранится в следующем году.

Выбытие нефтебензиновых цистерн в 2025 г., как ожидается, составит около 10,2 тыс., а планируемое производство и выпуск на сеть – 13 тыс., сообщил исполнительный директор ОВС Евгений Семенов. В январе – сентябре было изготовлено 11,1 тыс. нефтебензиновых цистерн. Согласно прогнозу, производство такого парка в 2026 г. составит около 10–12 тыс., тогда как списано будет 7,1 тыс., добавил Семенов.

Наиболее распространенной моделью, поступившей на сеть РЖД, в этом году была цистерна 15-1219 предприятия «Рузхиммаш» (Мордовия) холдинга «РМ Рейл» – 4,3 тыс., по информации отраслевых источников. На российские железные дороги были выпущены также модели 15-150-04 «Уралвагонзавода» (УВЗ, Свердловская обл.), принадлежащего госкорпорации «Ростех», – почти 2,5 тыс., 15-2167-01 «Алтайвагона» (Алтайский край) – 1,6 тыс. и 15-9993 Объединенной вагонной компании (ОВК) – почти 1,2 тыс. В меньших размерах поставлялись модели 15-9511 Осиповичского завода транспортного машиностроения (ОЗТМ, Белоруссия) – 1,06 тыс. единиц и 15-3208 Завода металлоконструкций (ЗМК, Саратовская обл.) – более 500 штук.

В последние годы были внедрены новые конструктивные решения при производстве подвижного состава. Освоен выпуск восьмиосных нефтебензиновых цистерн на жестком сцепе, а ранее – шестиосного парка сочлененного типа. Вагоностроители заняты вопросами облегчения конструкции котла цистерны для увеличения полезного объема и обеспечения более эффективных условий эксплуатации.

«РМ Рейл» сертифицировал инновационную цистерну модели 15-3209 на вагонной тележке с нагрузкой на ось 25 тонна-сил (тс), сообщил вагоностроительный холдинг в середине октября. Ее грузоподъемность составляет 74,5 т, что выше на 1,2 т, чем у аналогов, а объем котла – 89,4 м³, что больше на 1,4 м³, чем у аналогов. Срок службы цистерны – 32 года.

Ситуация с допуском нового подвижного состава на сеть в этом году улучшилась по сравнению с IV кварталом 2024 г. По данным ОВС, в конце прошлого года на вагоностроительных предприятиях России скопилось свыше 5,7 тыс. новых вагонов, из которых более 2 тыс. были вывезены с территории заводов. «В настоящее время нет каких-либо сигналов об имеющихся трудностях ни со стороны вагоностроителей, ни со стороны операторских компаний. Можно сделать вывод, что ритмичность допуска на инфраструктуру общего пользования как нефтебензиновых цистерн, так и вагонов в целом обеспечивается в полном объеме», – отметил Семенов.

Поступление нового парка на сеть в текущем году сопровождается продолжающимся существенным сокращением объемов перевозки нефтеналивной продукции. Снижение отгрузок связано с внеплановыми ремонтами на НПЗ, уменьшением переработки в стране, антироссийскими санкциями и регуляторными мерами, отмечают участники рынка. По итогам девяти месяцев года

Погрузка нефтяных грузов на сети РЖД			
		млн т	
Месяц	2025	2024	± 2024, %
Сентябрь	15,1	16,7	-9,6
Август	16,3	17,4	-6,3
Июль	16,7	17,1	-2,3
Июнь	16,2	16,5	-1,8
Май	16,6	17,5	-5,1
Апрель	16,1	17,1	-5,8
Март	17,1	18,5	-7,6
Февраль	15,5	17,2	-9,9
Январь	17,6	17,6	-0,2
Итого	147,2	155,6	-5,4
– по данным РЖД			

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Компания «Реилго» заняла второе место, упрочив свои позиции в наливном сегменте

погрузка нефти и нефтепродуктов уменьшилась на 5,4% относительно такого же периода 2024 г., до 147,2 млн т, по данным РЖД. Поставки почти всех остальных номенклатур грузов, кроме химических и минеральных удобрений, а также руды цветной и серного сырья, снизились.

Изменения в парках

Наибольшим парком нефтебензиновых цистерн в стране, как и годом ранее, владеет «Трансойл». Суммарное число таких вагонов у компании в управлении в сентябре составляло 55 тыс., в том числе 52 тыс. в собственности, по сравнению с 54 тыс. и 51 тыс. соответственно годом ранее.

«Несмотря на снижение перевозок нефтеналивных грузов не первый год, рынок остается перспективным. «Трансойл» продолжает пополнять парк новыми цистернами, замещающими выбывающие единицы по истечении срока службы», — рассказал собеседник, знакомый с деталями работы компании.

На второе место поднялась транспортная компания «Реилго». Парк нефтебензиновых цистерн этого оператора достиг примерно 47 тыс., значительно увеличившись по сравнению с сентябрем 2024 г., когда показатель составлял 35,7 тыс. Почти весь парк находится в собственности. «Реилго» через свои структуры заключила в течение года несколько сделок купли-продажи различных лотов поддержанных цистерн, по информации отраслевых источников. Парк компании пополнился и новыми наливными вагонами завода «Алтайвагон».

Общее число нефтебензиновых цистерн компании «Нефтетранссервис» (НТС) в конце сентября насчитывало 32 тыс. по сравнению с 37,6 тыс. годом ранее. Снижение количества наливных вагонов у НТС связано с завершением срока службы ряда цистерн и отправкой их на резку для металлолома, а также с продажей части парка компании «Транспортные Технологии». «Новый парк не приобретается из-за того, что такие инвестиции в нынешних условиях не окупятся, в целом рынок перевозок нефтеналивных грузов продолжает падать», — рассказал собеседник, знакомый с деталями работы НТС.

Российский парк основных собственников и операторов нефтебензиновых цистерн				
Собственник (оператор)	Под управлением		В собственности*	
	сент. 25, шт.	сент. 24, шт.	сент. 25, шт.	сент. 24, шт.
Трансойл	55000	54000	52000	51000
Реилго	47000	35700	45500	35700
Нефтетранссервис	32000	37600	32000	37600
Газпромтранс	21000	20300	10500	9000
Балттранссервис	18000	18000	13000	13000
Урал Логистика	15000	14500	—	—
Транспортные Технологии	8500	8000	6500	5500
Федеральная грузовая компания	6040	6000	6040	6000
Спецэнерготранс	4714	4714	—	—
Татнефть-Транс	2500	3500	—	—
Нефтехимическая транспортная компания	2115	3900	—	—
Системный транспортный сервис	1000	1200	—	0
ТЭК Транслин**	662	546	662	546
АБЦ-Рейл	—	—	3000	1500

* — с учетом лизинговых вагонов; ** — с учетом цистерн для перевозки пищевых масел и без учета цистерн для поставок химических грузов
— по данным участников рынка и компаний

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

На четвертом месте по суммарному количеству нефтебензиновых цистерн, как и годом ранее, находится **«Газпромтранс» (ГПТ)**, входящий в структуру «Газпрома». Число таких вагонов в парке компании выросло за год на 700 штук, до 21 тыс., в том числе в собственности на 1,5 тыс., до 10,5 тыс. ГПТ пополнил парк новыми цистернами, произведенными на предприятии «Рузхиммаш» и ОЗТМ, заместив часть вагонов, выведенных из аренды и списанных из-за завершения срока службы. В настоящее время соотношение собственного и арендованного парка составляет примерно 50% на 50%.

Главным арендодателем ГПТ является **Федеральная грузовая компания (ФГК)**, предоставляющая 6 тыс. цистерн. Парк ФГК пополнился 40 восьмиосными цистернами на жестком сцепе модели 15-1271 «Находка» (объем котлов цистерны составляет 184 м³, грузоподъемность — 150 т), изготовленными «РМ Рейл». В первой половине года было произведено их тестовое опробование на Восточном полигоне, объединяющим Транссибирскую (Транссиб) и Байкало-Амурскую магистрали (БАМ). Перевозки осуществлялись с нефтяного терминала, расположенного на Восточно-Сибирской железной дороге, на Дальневосточную железную дорогу для экспорта в Китай через морские терминалы.

Новые цистерны «Находка», пополнившие парк ФГК, уже проходят подконтрольную эксплуатацию, поэтапно направляясь на разные железнодорожные полигоны для тестирования инфраструктуры, в первую очередь на Восточный полигон. В них планируется отгружать светлые и темные нефтепродукты, по информации отраслевых источников.

Суммарное количество нефтебензиновых цистерн **«Урал Логистики»** в сентябре составляло около 15 тыс., включая собственный, привлеченный и лизинговый парк, по сравнению с 14,5 тыс. в прошлом году. Часть вагонов-цистерн компания сдает в аренду. «Урал Логистика» продолжает на условиях лизинга приобретать новый парк.

Компания **«Транспортные Технологии»** увеличила за год общее число нефтебензиновых цистерн на 500 единиц, до 8,5 тыс., в том числе в собственности на 1 тыс., до 6,5 тыс., благодаря покупке вагонов у НТС. Расширение парка за счет строительства новых цистерн компания «Транспортные Технологии» в настоящее время не рассматривает из-за дороговизны таких вагонов и общего снижения железнодорожных перевозок нефтеналивных грузов.

«Татнефть-Транс», дочерняя структура «Татнефти», уменьшила число нефтебензиновых цистерн в управлении на 1 тыс. по сравнению с сентябрем 2024 г., до 2,5 тыс. «Привлечение парка под технические рейсы более привлекательно, поэтому часть цистерн была выведена из аренды», — пояснил ситуацию собеседник, знакомый с деталями работы компании.

Транспортно-экспедиторская компания **«Системный транспортный сервис» (СТС)** немного сократила количество нефтебензиновых цистерн в управлении: на 200 штук, до 1 тыс., — ввиду того что был завершен срок службы части арендованных вагонов. СТС продолжает развивать перевозки продуктов нефтехимии и побочных наливных грузов металлургии, лесопереработки и пищевой промышленности.

Небольшая частная компания **«ТЭК Транслин»** увеличила число цистерн в парке на 116, доведя их общее количество до 662. Основная часть этих вагонов относится к нефтебензиновым, небольшая часть приходится на цистерны для пищевых масел. «ТЭК Транслин» не занимается грузовыми перевозками, сдавая парк в аренду разным контрагентам.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Основной рост отгрузок в Монголию пришелся на дизтопливо, в меньшей степени — на битум, керосин и СУГ

Перевозки наливных грузов в Монголию вышли на новый уровень

Поставки наливных грузов из России в Монголию железнодорожным транспортом в последние годы существенно повысились в связи с остановкой поставок в Европу. Спрос на топливо в этой стране также вырос в условиях восстановления промышленности. Развивается трансграничная инфраструктура между странами.

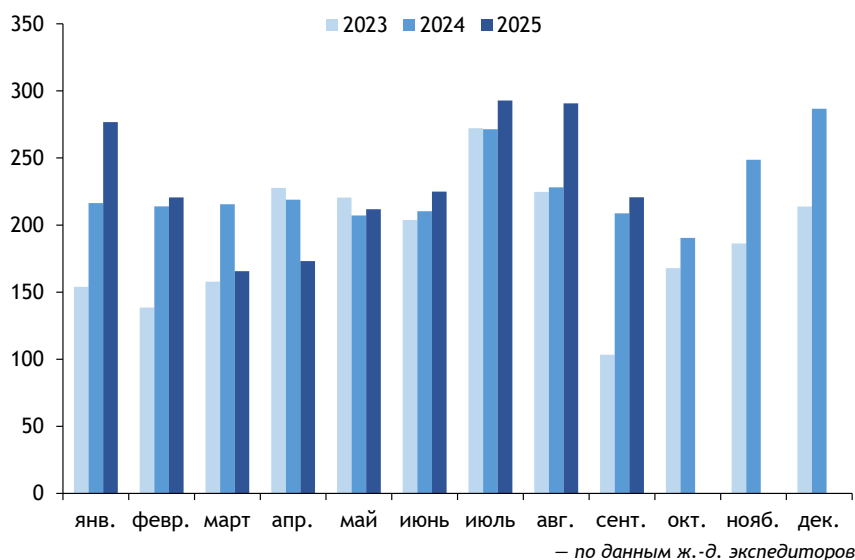
Отгрузки российских нефтепродуктов по железной дороге в Монголию за девять месяцев года выросли на 86,6 тыс. т по сравнению с уровнем годом ранее, до 2,08 млн т, достигнув максимального уровня за всю историю мониторинга Argus таких перевозок с 2009 г. За такой же период прошлого года такие поставки увеличились до 1,99 млн т с 1,7 млн т в 2023 г.

Основное увеличение экспорта пришлось на **дизельное топливо** — на 112,4 тыс. т, до 1,33 млн т, по данным железнодорожных экспедиторов. Повышение поставок продукта в Монголию обусловлено усилением спроса со стороны горнодобывающего сектора в стране, по информации отраслевого источника.

Основную долю поставок дизтоплива обеспечивает Ангарский НПЗ (Иркутская обл.) «Роснефти», который увеличил отгрузки почти на 87 тыс. т, до 521 тыс. т. Выросли также перевозки продукта Омского НПЗ «Газпром нефти» — в 2,8 раза, почти до 110 тыс. т, и Ачинского НПЗ (Красноярский край) «Роснефти» — на 9 тыс. т, до 42 тыс. т. В то же время некоторые предприятия сократили экспорт дизтоплива в Монголию. Яйский НПЗ (Кемеровская обл.) «Нефтехимсервиса» снизил поставки до 322 тыс. т с 338 тыс. т годом ранее, а Нижневартовский завод (Ханты-Мансийский АО) «Роснефти» — до 186 тыс. т с почти 228 тыс. т в январе — сентябре 2024 г.

Железнодорожный экспорт российского **бензина** в Монголию, наоборот, уменьшился на чуть более 40 тыс. т, до 584,4 тыс. т, что может быть связано со снижением потребления моторного топлива в условиях повышения доли гибридных автомобилей в стране, по информации участника рынка.

Поставки российских нефтеналивных грузов в Монголию тыс. т



ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Экспорт российских нефтеналивных грузов в Монголию в янв.—сент.			тыс. т
Груз	2025	2024	± 2024
Дизтопливо	1331,5	1219,0	112,4
Бензин	584,4	624,6	-40,2
Керосин	71,9	69,0	2,8
Битум	52,3	37,2	15,1
Сжиженный газ	32,6	31,6	1,0
Мазут	2,4	2,9	-0,5
Масла	2,1	4,2	-2,1
Прочие	0,1	2,0	-2,0
Итого	2077,2	1990,6	86,6

— по данным ж.-д. экспедиторов

Наиболее заметно сократил отправки бензина в Монголию Ангарский НПЗ — на 74 тыс. т, до 483 тыс. т. Яйский и Омский заводы частично компенсировали это снижение, повысив экспорт бензина в страну на 20 тыс. т и 19 тыс. т, почти до 60 тыс. т и 33 тыс. т соответственно.

Поставки российского **керосина** в Монголию за девять месяцев почти не изменились, повысившись лишь на 3 тыс. т, почти до 72 тыс. т. Около 85% авиационного топлива поступило в страну с Ангарского и Омского НПЗ. Керосин из России отгружался для аэропорта Чингисхан в Улан-Баторе.

Железнодорожный экспорт **битума** повысился на 15 тыс. т, составив чуть более 52 тыс. т, в связи со строительством новых автомобильных дорог. Основным экспортером остается Ангарский НПЗ, отправивший по итогам девяти месяцев 34 тыс. т, или на 6 тыс. т больше, чем годом ранее. Значительно увеличились отгрузки с неназванных нефтебаз, достигшие 17 тыс. т, хотя в январе — сентябре 2024 г. такие поставки составили лишь 3 тыс. т.

Железнодорожные поставки **сжиженного углеводородного газа (СУГ)** в Монголию за девять месяцев года повысились на 1 тыс. т, почти до 33 тыс. т, по данным экспедиторов. Почти весь продукт отгрузила Иркутская нефтяная компания (ИНК), увеличившая экспорт в эту страну на 6 тыс. т, до 26 тыс. т, за счет роста поставок пропана и бутана. В Монголии российский СУГ поступает на терминалы компаний «Дашванжил», «Юнигаз» и «Горгаз» в Улан-Баторе.

Отгрузки **мазута, масел** и других **наливных грузов** в Монголию остаются на минимальном уровне (см. табл.).

Основной и вспомогательные маршруты

Львиная доля нефтяных грузов, более 95%, поставляется из России в Монголию через железнодорожный погранпереход Наушки (Бурятия) — Сухэ-Батор (Монголия). Перевозки наливной продукции через этот пункт пропуска в январе — сентябре повысились на 118 тыс. т, до 1,99 млн т. Но основной поток приходится на российские сухие грузы, транспортировка которых с учетом транзита через Монголию за девять месяцев года выросла на 481 тыс. т, до 3,31 млн т. Наиболее заметно увеличились поставки лесных грузов через территорию страны в Китай — на 472 тыс. т, до 2,59 млн т. В то же время железнодорожный экспорт сухих грузов в Монголию снизился на 54 тыс. т, почти до 436 тыс. т, по данным экспедиторов.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Первый этап модернизации путевой инфраструктуры погранперехода Наушки — Сухэ-Батор завершился в начале года. Благодаря проведенным работам провозные мощности Наушек повысились на 5 млн т/год, до 15 млн т/год. Развитие инфраструктуры этой станции продолжится: до 2030 г. планируется увеличить показатель до 20 млн т/год (см. «Argus Нефтетранспорт», 18 февр., стр. 61; 15 апр., стр. 6–8).

Существуют и другие маршруты транспортировки в Монголию. Железнодорожные отгрузки через погранпереход Соловьевск (Забайкальский край) — Эрэнцав (Монголия) в январе — сентябре снизились на 6 тыс. т, до 54 тыс. т. Уменьшение пришлось на бензин и дизтопливо. Проектная максимальная мощность Соловьевска составляет 4–8 млн т/год, по оценке Института экономики и развития транспорта, проведенной в 2024 г. Рассматривается вариант изменения статуса погранперехода Соловьевск — Эрэнцав с двухстороннего на многосторонний. Это позволит экспортировать товары из России транзитом через Монголию в Китай и осуществлять импорт в обратном направлении.

Экспорт нефтепродуктов из России в Монголию осуществляется также комбинированным способом с использованием автотранспорта: нефтяные грузы железнодорожным транспортом доставляются до станции Бийск (Алтайский край) Западно-Сибирской железной дороги, которая находится примерно в 600 км от границы с Монголией. Затем продукция перегружается в автоцистерны и отправляется через границу. За девять месяцев года так было отправлено почти 30 тыс. т бензина и дизтоплива по сравнению с 55 тыс. т в прошлом году.

Пути доставки российских нефтяных грузов в Монголию



ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

«Комбинированный маршрут через Бийск — это самый короткий и простой путь доставки нефтепродуктов до западной части Монголии. Но в настоящее время отсутствуют хорошие дороги, связывающие этот регион с остальной частью страны. Когда эта проблема решится, то проще будет доставлять топливо по железной дороге до нефтебаз внутри страны и далее автотранспортом в западные регионы Монголии», — считает участник рынка.

Развитие российско-монгольских погранпереходов продолжается. Так, на совещании в Минтрансе России в мае заместители министра транспорта России Дмитрий Зверев и Алексей Шило и председатель национального комитета Монголии по возрождению пограничных пунктов пропуска Буяа Тулгой договорились о разработке и реализации дорожной карты развития погранпереходов и инвестиций в их строительство.

Министр транспорта России Андрей Никитин в рамках рабочей поездки в Китай отметил значимость реализации программы развития коридора Россия — Монголия — Китай и Улан-Баторской железной дороги, предусматривающей до 2030 г. перевозки до 50 млн т/год грузов, сообщило ведомство 3 сентября.

Основные проекты в Монголии

Одним из первоочередных проектов является строительство железнодорожной ветки Багахангай — долина Хушиг. Эта магистраль строится от станции Багахангай и далее на юг через аэропорт Чингисхан к транспортно-логистической зоне, которую планируется создать в долине Хушиг. Согласно проекту, протяженность железной дороги составит 102 км и будет включать две станции, четыре переезда и мост длиной около 2,5 км, сообщило государственное монгольское телеграфное агентство МОНЦАМЭ в сентябре.

После завершения строительства ветки Багахангай — Долина Хушиг власти Монголии намерены продолжить развитие магистрали до станции Аршаант, которая расположена севернее столицы Улан-Батор на Трансмонгольской железной дороге, пересекающей страну с севера на юг и соединяющей Россию и Китай.

Строительство трансграничной железной дороги на юге страны, соединяющей узлы Гашуунсухайт (Монголия) и Ганцмод (Китай), продолжается в соответствии с графиком, утвержденным монгольской и китайской сторонами в начале июня. Установка столбов выполнена на 41%, заливка фундамента — на 82,9%, а сетчатое ограждение — на 40,4%, сообщило МОНЦАМЭ 18 августа. Трансграничная магистраль Гашуунсухайт — Ганцмод длиной 32,6 км с двухпутной комбинированной колеёй шириной 1 520 мм и 1 435 мм сможет обеспечить до 40 млн т/год. Общая стоимость проекта, который планируется реализовать в течение двух лет, составит около 902 млрд тугриков (\$251 млн). Согласно постановлению Великого государственного хурала (монгольского парламента), финансирование будет осуществляться за счет средств горнодобывающей компании «Эрдэнэс Тавантолгой».

Ситуация по проекту строительства железной дороги от границы с Тывой до китайской границы Арц-Суурь — Шивээхурэн неясна. Ранее ожидалось, что этот маршрут может стать крупным транзитным транспортным коридором, соединяющим Азию и Европу. Эта железнодорожная ветка может стать продолжением магистрали Кызыл (Тыва) — Курагино (Красноярский край), целесообразность строительства которой в настоящее время обсуждается в России.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

**Спрос на перевозки
наливных грузов в цистернах
остается ограниченным**

Снижение ставок аренды цистерн не прекращается

Стоимость аренды нефтебензиновых цистерн в России на срок не менее года уменьшается уже седьмой месяц подряд. Границы диапазона цен в октябре опустились до 2 130–2 400 руб./сут. без НДС с 2 270–2 500 руб./сут. без НДС месяцем ранее. На снижение ставок повлияло падение погрузки нефтеналивных грузов вследствие многочисленных внеплановых ремонтов на НПЗ ввиду внешнего воздействия.

Некоторые участники рынка отметили, что цены на аренду наливного парка в отдельных случаях уже меньше 2 000 руб./сут. В то же время несколько собеседников указали на то, что продолжают действовать годовые контракты, ставки в которых превышают верхнюю границу *Argus*.

Стоимость предоставления нефтебензиновых цистерн тоже снизилась — до 2 450–3 175 руб./сут. по сравнению с 2 775–3 250 руб./сут. в сентябре. В ряде случаев цены могут опускаться ниже ставок аренды, отметил один из участников рынка грузоперевозок. «В кризисных условиях при заметном профиците парка такая ситуация возможна. Рынок полувагонов живет таким образом долгое время», — добавил этот собеседник.

Избыток нефтебензиновых цистерн на сети российских железных дорог в сентябре составлял около 30–35 тыс. единиц, по информации участников рынка. Для решения сложившейся ситуации РЖД предложила в 10 раз повысить штраф собственникам подвижного состава за отстой порожних вагонов на путях общего пользования. Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) выступил против этой инициативы госкомпании, направив письмо заместителю министра транспорта Алексею Шило, с копией которого ознакомился *Argus*. Представители операторского сообщества в своем обращении указывают на нецелесообразность данной меры в условиях отсутствия комплексного и сбалансированного подхода к формированию системы взаимной финансовой ответственности участников перевозочного процесса.

Погрузка нефти и нефтепродуктов за девять месяцев года сократилась на 5,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 147,2 млн т, по данным РЖД. В сентябре показатель поставок наливных грузов составил 15,1 млн т относительно 16,3 млн т в августе и 16,7 млн т годом ранее, по расчетам *Argus* на основе данных госкомпании.

«Ситуация с предъявлением нефтеналивных грузов на железнодорожную сеть в сентябре ухудшилась по разным причинам — это внеплановые ремонты, связанные в том числе с внешними воздействиями, простой мощностей, невозможность дозагрузиться сырьем и прочие факторы. При этом транспортные компании готовы возить больше, и переработчики хотят грузить больше, увеличив объемы процессинга, но вопрос в настоящее время в возможностях», — отметил отраслевой источник.

На внутреннем рынке наблюдается нехватка бензина в ряде регионов, по информации участников рынка. В сентябре в Россию по железной дороге из Белоруссии было ввезено примерно 50 тыс. т продукта по сравнению с 11,8 тыс. т в августе, по данным экспедиторов. В то же время вице-премьер Александр Новак заявил о небольшом дефиците топлива на розничном рынке, который, покрывается за счет накопленных остатков, по сообщению ТАСС от 25 сентября.

В ряде транспортных компаний рассчитывают в IV квартале на сезонный рост железнодорожных поставок наливных грузов. Простимулируют перевозки, как ожидается, возвращение грузовой базы с речного транспорта обратно на железную дорогу после завершения навигации, снижение интенсивности пассажирского движения и ремонтов на инфраструктуре РЖД, а также завершение ремонтов на НПЗ.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Ставки аренды газовых цистерн вновь снизились

Стоимость аренды цистерн для транспортировки сжиженного углеводородного газа (СУГ) в России в октябре составила 3 520–3 710 руб./сут., темпы удешевления ускорились. Месяцем ранее ставки впервые опустились до 3 610–4 050 руб./сут. по сравнению с 3 710–4 100 руб./сут. в предыдущие месяцы года.

Некоторые предприятия в сентябре проводили ремонты, в том числе внеплановые из-за внешнего воздействия. «Из-за падения погрузки парка много, цены на аренду снизились. Настроение на рынке негативное», — посетовал один из участников рынка.

Поставки российского бутана в Польшу в течение месяца были пониженными по причине временного закрытия белорусско-польских железнодорожных погранпереходов, что власти Польши объяснили российско-белорусскими военными учениями «Запад-2025».

Экспорт российского СУГ в Афганистан в сентябре увеличился ввиду роста спроса на продукт в стране после повышения цен на автобензин и дизтопливо, а также усиления контроля качества импортируемых партий нефтепродуктов. Поставки СУГ из России в Узбекистан, наоборот, снизились, вследствие избытка продукта в стране. Железнодорожные отгрузки СУГ в Китай были невелики.

Спрос на СУГ на российском рынке в сентябре был умеренный. С одной стороны, снизилась интенсивность дорожного движения после окончания летнего сезона. В то же время спрос на автогаз повысился в условиях дефицита бензина и высоких цен на это топливо.

Ограниченный интерес в Казахстане

Спрос на нефтебензиновые цистерны в Казахстане к началу октября был умеренным вследствие снижения перевозок наливных грузов в стране. В результате стоимость аренды такого парка в Казахстане осталась на сентябрьском уровне — 15 800–17 500 тенге/сут. с НДС. В долларовом эквиваленте ставки изменились из-за валютных колебаний, составив в октябре \$25,70–28,46/сут. без НДС по сравнению с \$26,20–29,02/сут. без НДС месяцем ранее.

«У транспортных компаний сейчас достаточно цистерн для отгрузок текущего количества нефтепродуктов, а небольшие излишки парка компании предпочитают держать у себя на балансе, чтобы быстро реагировать на изменения, если ухудшится движение и потребуются больше цистерн», — рассказал один из участников рынка. Не исключено снижение отгрузок мазута в Киргизию из-за ухудшения качества продукта, отмечают трейдеры.

Ставки оперирования цистернами в Казахстане в начале октября составляли 15 800–18 000 тенге/сут. с НДС, как и в сентябре, по данным экспедиторов. Давление на цены оказывает российский парк, который предлагается по 16 000–17 000 тенге/сут. с НДС. В Казахстане действует запрет на въезд в страну порожнего парка, но поставщики привлекают российские вагоны, которые доставляют в страну грузы.

Стоимость привлечения цистерн для компании «Тенгизшевройл» (ТШО) по долгосрочным контрактам составляет \$36–38/сут. без НДС, как и месяцем ранее, по оценке участников рынка. В ТШО не комментируют уровень ставок аренды.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Базовые ж.-д. тарифы для перевозки нефтепродуктов из Казахстана в октябре 2025 г.						\$/т
НПЗ	Станция назначения/порт	Казахстан*	Россия**	Азербайджан***	Грузия****	Всего
ВГО						
Атырауский	Вышестеблиевская (Тамань)	12,10	46,16	—	—	58,26
Атырауский	Парто Цкали (Кулеви)	12,10	37,49	33,46	19,38	102,43
Атырауский	Силламяэ	12,10	109,88	—	—	121,98
Топочный мазут						
Чимкентский	Батуми	59,17	37,49	33,46	21,19	151,31
Чимкентский	Вышестеблиевская (Тамань)	59,17	48,65	—	—	107,82
Чимкентский	Азов	59,17	40,22	—	—	99,39
Чимкентский	Парто Цкали (Кулеви)	59,17	37,49	33,46	19,38	149,50
Чимкентский	Силламяэ	47,16	110,06	—	—	157,22
Атырауский	Батуми	12,10	37,49	33,46	21,19	104,24
Атырауский	Вышестеблиевская (Тамань)	12,10	48,65	—	—	60,75
Атырауский	Новороссийск	12,10	47,48	—	—	59,58
Атырауский	Парто Цкали (Кулеви)	12,10	37,49	33,46	19,38	102,43
Атырауский	Азов	12,10	40,22	—	—	52,32
Павлодарский	Вышестеблиевская (Тамань)	66,92	48,65	—	—	115,57

* — по курсу тенге к доллару Национального банка Казахстана (на 1 октября — KZT549,06/USD)

** — по курсу рубля к доллару Центрального банка России (руб. 82,6084/USD), без учета охраны, со ставкой НДС 0%

*** — коэффициент пересчета Тарифной политики СНГ (CHF0,81/USD)

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

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Ж.-д. тарифы на экспорт дизтоплива из России в Казахстан в октябре 2025 г.								
Грузоотправитель	Станция отгрузки	Станция назначения	Погранпереход	Россия		Казахстан		Всего, \$/т*
				Груженный рейс (руб./т)	Порожний возврат (руб./вагон)	Груженный рейс (тенге/т)	Порожний возврат (тенге/вагон)	
Челнынефтепродукт	Круглое Поле	Сороковая	Карталы 1 — Елимай	1827,18	54610,80	10735,57	145797,00	57,12
Челнынефтепродукт	Круглое Поле	Балхаш 1	Карталы 1 — Елимай	1827,18	54610,80	18268,12	253138,00	74,10
Челнынефтепродукт	Круглое Поле	Жолкудук	Карталы 1 — Елимай	1827,18	54610,80	14988,38	206705,00	66,71
Орский НПЗ	Никель	Караганда-Угольная	Карталы 1 — Елимай	1017,48	20164,80	13383,28	183132,00	46,32
Орский НПЗ	Никель	Предгорная	Карталы 1 — Елимай	1017,48	20164,80	22671,75	312603,57	67,17
Орский НПЗ	Никель	Костанай	Карталы 1 — Елимай	1017,48	20164,80	4571,57	57793,00	26,47
Нижнекамский НПЗ (Танеко)	Биклянь	Актобе 1	Орск-Новый Город — Алимбет	2192,28	52954,80	5726,43	52400,00	49,24
Нижнекамский НПЗ (Танеко)	Биклянь	Бухтарма	Карталы 1 — Елимай	2005,60	54610,80	22666,35	312473,57	86,07
Нижнекамский НПЗ (Танеко)	Биклянь	Майкудык	Карталы 1 — Елимай	2005,60	54610,80	13383,28	183132,00	65,23
Омский НПЗ	Комбинатская	Павлодар-Порт	Кулунда — Куркамыс	1405,83	35029,20	3642,60	42940,00	32,03
Омский НПЗ	Комбинатская	Астана	Петропавловск — Петропавловск	986,10	20164,80	7653,90	100532,00	33,00
Нижнекамский НПЗ (Таиф)	Биклянь	Торетам	Орск-Новый Город — Алимбет (порожний возврат через Илецк 1 — Канисай)	2192,28	52954,80	12318,22	178127,00	65,06
Салаватский НПЗ	Аллагуват	Ондырыс	Карталы 1 — Елимай	1160,45	36685,20	10735,57	145797,00	45,43

* — по курсам рубля к доллару Центрального банка России (на 1 октября — руб.82,6084/USD) и тенге к доллару Национального банка Казахстана (KZT549,06/USD)

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Ж.-д. тарифы на экспорт авиакеросина из России в Казахстан в октябре 2025 г.								
Грузоотправитель	Станция отгрузки	Станция назначения	Погранпереход	Россия		Казахстан		Всего, \$/м*
				Груженный рейс (руб./т)	Порожний возврат (руб./вагон)	Груженный рейс (тенге/т)	Порожний возврат (тенге/вагон)	
Орский НПЗ	Никель	Алматы 1	Карталы 1 — Елимай	1017,48	20164,80	24595,68	344381,00	71,64
Орский НПЗ	Никель	Сороковая	Карталы 1 — Елимай	1017,48	20164,80	10735,57	145797,00	40,37
Нижнекамский НПЗ (Танеко)	Биклянь	Алматы 1	Карталы 1 — Елимай (порожний возврат через Илецк 1 — Канисай)	2005,60	52954,80	24595,68	398806,00	91,86
Нижегородский НПЗ	Зелецино	Алматы 1	Карталы 1 — Елимай	3109,90	90610,80	24595,68	344381,00	111,18
Нижнекамский НПЗ (Таиф)	Биклянь	Алматы 1	Карталы 1 — Елимай (порожний возврат через Илецк 1 — Канисай)	2005,60	52954,80	24595,68	398806,00	91,86
Волгоградский НПЗ	Татьянка	Алматы 1	Кигаш — Дины Нурпеисовой	1337,98	30268,80	33961,00	474541,00	98,56
Ярославский НПЗ	Новаярославская	Сороковая	Карталы 1 — Елимай	3475,52	103797,60	10735,57	145797,00	86,99
Новокуйбышевский НПЗ	Новокуйбышевская	Алматы 1	Канисай — Илецк 1	1358,08	31965,60	28629,10	398806,00	87,14
Новоуфимский НПЗ	Новоуфимская	Алматы 1	Карталы 1 — Елимай (порожний возврат через Илецк 1 — Канисай)	1447,50	31965,60	24595,68	398806,00	80,87

* — по курсам рубля к доллару Центрального банка России (на 1 октября — руб. 82,6084/USD) и тенге к доллару Национального банка Казахстана (KZT549,06/USD)

АВТОТРАНСПОРТ

Стоимость услуг при поставках битума автомобильным транспортом сохранится до конца года

Цены на автоперевозки заморожены до 2026 г.

Независимые российские перевозчики не планируют пересматривать до конца года тарифы на отгрузки вязких нефтеналивных грузов, главным образом битума, в автоцистернах потребителям на внутреннем рынке. Со следующего года тарифы могут быть проиндексированы вследствие сохранения довольно высокой инфляции в стране.

«Транспортные компании при изменении стоимости собственных услуг будут традиционно ориентироваться на среднегодовой рост индекса потребительских цен в стране», — пояснил отраслевой источник.

Годовой уровень инфляции в России по итогам сентября опустился до 7,98% с 8,14% в августе и 9,92% в январе, по данным Федеральной службы государственной статистики (Росстат). По итогам года показатель может еще снизиться и оказаться в пределах 6–7%, согласно последнему прогнозу Центрального банка России (ЦБР).

Росту цен на автоперевозки может способствовать также планируемое увеличение со следующего года стандартной ставки налога на добавленную стоимость (НДС) на 2 процентных пункта (п. п.) относительно текущего размера, до 22%. Эта инициатива была предложена Министерством финансов России в проект бюджета на 2026 г. и плановый период 2027–2028 гг., который был внесен в Госдуму.

Основными затратами перевозчиков остаются расходы на содержание автомобильного парка, включая лизинговые платежи, если транспортные средства не находятся в собственности, фонд оплаты труда (ФОТ), расходы на топливо. Три эти статьи суммарно составляют более 65–70% всех затрат. Остальные издержки — на пропуски, специальные разрешения на транспортные средства, страховки, стоянки — невелики. «Несмотря на планомерное снижение ключевой ставки ЦБР, ситуация для перевозчиков остается достаточно напряженной, рынок по-прежнему нестабилен», — посетовал участник рынка.

Спрос на дорожный битум в течение большей части года был невысоким, однако в конце августа — сентябре усилился. Торговая активность в сентябре значительно повысилась благодаря поступлению денежных средств в адрес дорожно-строительных предприятий, по информации участников рынка. Предприятия стремятся завершить проекты до ухудшения погоды. Оживление спроса на дорожный битум совпало со снижением его производства ввиду внеплановых ремонтов на ряде российских НПЗ.

Реализация национальных программ по строительству и модернизации дорожного полотна продолжится в следующем году. Бюджетное обеспечение федерального проекта «Развитие федеральной сети» может составить в 2026 г. около 773,2 млрд руб. Из них на капитальный ремонт и содержание федеральных автодорог придется 432,7 млрд руб., на строительство и реконструкции — почти 218 млрд руб., а оставшаяся часть — на поддержку госкомпаний «Автодор» в строительстве и реконструкции автодорог. В 2027 г. на финансирование федерального проекта может быть выделено суммарно 924,5 млрд руб., а в 2028 г. — 1,24 трлн руб., согласно пояснительной записке к проекту федерального бюджета России, сообщило ТАСС 29 сентября.

АВТОТРАНСПОРТ

Ремонт и развитие федеральных автодорог осуществляются и за счет взимания платы за проезд по ним большегрузов с разрешенной максимальной массой свыше 12 т в рамках государственной системы «Платон» (плата за тонны). Текущий тариф, повышающийся ежегодно с февраля последние несколько лет, составляет 3,34 руб./км (с учетом понижающего коэффициента и индексации). Минтранс России планирует поэтапную отмену тарифной преференции вплоть до полного отказа от нее с февраля 2028 г. В этом году за счет собранных денежных средств через систему «Платон», как ожидается, будет отремонтировано 55 участков федеральных дорог, уведомил Минтранс России в конце августа.

В апреле президент России Владимир Путин поручил до середины сентября проработать вопрос о предоставлении регионам права взимать плату за причинение вреда дорожному полотну большегрузами массой более 12 т (см. «Argus Нефтетранспорт», 17 июня, стр. 54). Система платы, эквивалентная «Платону», не будет распространена в этом году на российские региональные дороги, заявил министр транспорта Андрей Никитин, по сообщению ТАСС 2 октября. Никитин уточнил, что в настоящее время обсуждаются вопросы, на каких дорогах планируется вводить плату и какие технологии будут использованы. Работа ведется совместно с регионами, но пока никаких решений нет и до конца года они не ожидаются. Большинство регионов с обширной дорожной сетью выступают за внедрение подобной системы.

С сентября в систему «Платон» были внесены изменения для облегчения контроля маршрута для начисления платы, а также автоматической донастройки маршрута по участку, где по какой-либо причине плата за проезд по трассе федерального значения не списалась со счета собственника. Это может быть вызвано как воздействием средств радиоэлектронного подавления, так и преднамеренными действиями отдельных перевозчиков путем установки в транспортное средство «глушилок» для обхода контроля (см. «Argus Нефтетранспорт», 16 сент., стр. 53).

АВТОТРАНСПОРТ

Тарифы на автоперевозки битума в России		руб./т с НДС
Расстояние, км	февр. — окт. 25	июнь 24 — янв. 25
100	1382	1316
110	1447	1378
120	1530	1457
130	1603	1527
140	1696	1615
150	1778	1694
160	1852	1764
170	1954	1861
180	2027	1931
190	2101	2001
200	2184	2080
210	2193	2089
220	2221	2115
230	2304	2194
240	2368	2255
250	2470	2352
260	2543	2422
270	2608	2484
280	2709	2580
290	2774	2642
300	2866	2729
310	2921	2782
320	2995	2852
330	3069	2922
340	3142	2993
350	3225	3072
360	3317	3159
370	3400	3238
380	3456	3291
390	3557	3388
400	3631	3458
410	3714	3537
420	3787	3607
430	3852	3668
440	3926	3739
450	4008	3818
460	4082	3888
470	4165	3967
480	4248	4046
490	4313	4107
500	4405	4195

— по данным автоперевозчиков

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

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

**Рост отгрузок
в танк-контейнерах пришелся
в основном на серную кислоту**

Поставки в танк-контейнерах немного прибавили

Железнодорожная транспортировка наливных грузов в танк-контейнерах, не считая пищевых грузов, в сентябре вновь немного повысилась — на 2,6 тыс. т, до 373,2 тыс. т. Тем не менее уровень отгрузок в III квартале оставался пониженным после того, как в июле показатель опустился до минимума с начала года — 369,2 тыс. т, по данным железнодорожных экспедиторов (см. «Argus Нефтетранспорт», 14 авг., стр. 18–20).

Основной рост поставок в сентябре пришелся на **серную кислоту** — на 15 тыс. т относительно предыдущего месяца, до 106,7 тыс. т. Отгрузки продукта в танк-контейнерах нарастили крупнейшие отправители после завершения летних профилактик. Среднеуральский медеплавильный завод (СУМЗ, Свердловская обл.) увеличил поставки на 12,3 тыс. т, до 47,3 тыс. т, а «Карабашмедь» (Челябинская обл.) — почти на 3,7 тыс. т, до 35,3 тыс. т. Большая часть отгрузок с этих заводов поступила в адрес Волховского филиала «Апатита» группы «Фосагро» — 42%.

Поставки серной кислоты «Белореченских минудобрений» (Краснодарский край) «Еврохима» в танк-контейнерах по железной дороге составили в прошлом месяце 4 тыс. т, хотя в августе отгрузок не было, по информации экспедиторов. Через межгосударственный стыковой пункт Озинки на юг Казахстана было транспортировано 2,9 тыс. т в адрес компании «Еврохим-Каратау» для технологического запуска первой очереди завода, состоящей из установки серной кислоты. На завод «Невинномысский Азот», входящий в структуру «Еврохима», поступило 1,1 тыс. т.

Отгрузки **акрилонитрила (нитрил акриловой кислоты, НАК)** с предприятия «Саратоворгсинтез» «Лукойла» в прошлом месяце увеличились лишь на 660 т по сравнению с августом, до 15,7 тыс. т. «Поставки в сентябре осуществлялись в целом ритмично, но в первой декаде октября завод был на профилактике из-за отсутствия поставок сырья для производства НАК», — пояснил отраслевой источник.

Железнодорожные перевозки **карбамидоформальдегидных смол** в танк-контейнерах выросли за месяц более заметно — на 1,8 тыс. т, до 12,1 тыс. т, по информации экспедиторов. Поставки повысил производитель древесно-плитных материалов «Кроношпан» (Московская обл.) со станции Егорьевск-1 в адрес своего башкирского подразделения. «Метафракс Кемикалс» сохранил отгрузки со станции Углеуральской (Пермский край) на внутренний рынок и в Белоруссию на прежнем уровне — около 4 тыс. т.

Поставки **карбамидо-аммиачной смеси (КАС)** в танк-контейнерах в сентябре снизились на 1,2 тыс. т по сравнению с августом, до 10,4 тыс. т. Спрос на КАС в России в течение минувшего месяца был ограниченным, хотя к концу сентября — началу октября повысился благодаря возросшему интересу покупателей к продукту по мере подготовки аграриев к весеннему сезону. В то же время после месячного перерыва были возобновлены поставки КАС через Большой порт Санкт-Петербурга, составив 3,5 тыс. т.

Перевозки наливной продукции в танк-контейнерах			тыс. т
Вид перевозки	сент. 25	авг. 25	± авг. 25
Внутр. перевозки	292,07	300,89	-8,82
Экспорт	81,15	69,77	11,38
Итого	373,22	370,67	2,56

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

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

Транспортировка *каустической соды* в танк-контейнерах уменьшилась в сентябре на 8,1 тыс. т, до 50,4 тыс. т. Динамика поставок производителей была неравномерной (см. табл.) и обусловлена различными факторами, по информации отраслевых источников.

Танк-контейнерные перевозки *пропан-бутановой смеси* по железной дороге уменьшились в течение месяца на 1,5 тыс. т, до 25 тыс. т, в том числе из ресурсов компании «Березкагаз» — на 1,6 тыс. т, до 5,2 тыс. т. «Отгрузки сжиженного газа в танк-контейнерах были пониженными из-за профилактики промышленной инфраструктуры компании в Ханты-Мансийском автономном округе, длившейся почти две недели», — рассказал собеседник, знакомый с деталями работы «Березкагаза». Поставки продукта «Сибур Холдинга» почти не изменились — 19,8 тыс. т против 19,7 тыс. т в августе.

Железнодорожные отгрузки *расплавленного фенола* и *бензола* в танк-контейнерах в течение месяца изменились незначительно, снизившись лишь на 103 т, до 12 тыс. т, и на 271 т, до 10 тыс. т соответственно.

Танк-контейнерные поставки *ксилолов* Омского НПЗ «Газпром нефти» в сентябре были минимальными из-за профилактики на заводе, сообщил отраслевой источник.

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

Основные поставщики грузов в танк-контейнерах						тыс. т
Компания	Производитель	Группа груза	Груз	сент. 25	авг. 25	± авг. 25
Среднеуральский медеплавильный завод	Среднеуральский медеплавильный завод	Кислоты	Серная кислота	47,33	35,01	12,32
Среднеуральский медеплавильный завод	Среднеуральский медеплавильный завод	Кислоты	Олеум	2,65	1,88	0,77
Всего Среднеуральский медеплавильный завод				49,98	36,89	13,09
Сибур Холдинг	Няганьгазпереработка	Газ	Пропан-бутановая фракция	19,80	19,67	0,13
Сибур Холдинг	Русвинил	Неорганические соединения	Каустическая сода	8,83	13,77	-4,94
Сибур Холдинг	Нижнекамскнефтехим	Спирты	Этиленгликоль, диэтиленгликоль	3,89	5,56	-1,67
Сибур Холдинг	Запсибнефтехим	Нефтяные смолы	Смола пиролизная тяжелая	3,48	3,62	-0,14
Сибур Холдинг	Сибур-Нефтехим	Спирты	Этиленгликоль, диэтиленгликоль	2,93	4,02	-1,09
Сибур Холдинг	Сибур-Химпром	Ароматические соединения	Стирол	2,16	1,00	1,15
Всего Сибур Холдинг				41,08	47,65	-6,56
Русская медная компания	Карабашмедь	Кислоты	Серная кислота	35,26	31,62	3,65
Всего Русская медная компания				35,26	31,62	3,65
Саянскхимпласт	Саянскхимпласт	Неорганические соединения	Каустическая сода	19,29	14,60	4,69
Всего Саянскхимпласт				19,29	14,60	4,69
Лукойл	Саратоворгсинтез	Кислоты	Нитрил акриловой кислоты	15,70	15,04	0,66
Лукойл	Саратоворгсинтез	Растворители	Ацетонитрил	0,30	0,49	-0,19
Всего Лукойл				16,00	15,52	0,47
Галополимер	Галополимер	Неорганические соединения	Каустическая сода	12,42	13,15	-0,73
Всего Галополимер				12,42	13,15	-0,73
Титан	Омский каучук	Фенолы	Расплавленный фенол	7,26	7,12	0,14
Титан	Омский каучук	Ароматические соединения	Изопропилбензол (кумол)	2,90	3,27	-0,37
Титан	Омский каучук	Спирты	Изопропанол	2,03	2,10	-0,07
Всего Титан				12,19	12,49	-0,30
Башнефть	Уфимская группа НПЗ	Ароматические соединения	Изопропилбензол (кумол)	5,78	4,04	1,73
Башнефть	Уфимская группа НПЗ	Фенолы	Расплавленный фенол	4,10	4,53	-0,43
Всего Башнефть				9,88	8,58	1,30
Еврохим	Невинномысский Азот	Кислоты	Уксусная кислота	5,14	1,62	3,52
Еврохим	Белореченские минудобрения	Кислоты	Серная кислота	4,00	0,00	4,00
Всего Еврохим				9,14	1,62	7,51
Куйбышевазот	Куйбышевазот	Удобрения	Карбамидо-аммиачная смесь	6,90	11,59	-4,69
Куйбышевазот	Куйбышевазот	Кислоты	Серная кислота	1,33	2,83	-1,51
Всего Куйбышевазот				8,22	14,43	-6,20
Никохим	Каустик	Неорганические соединения	Каустическая сода	6,42	11,66	-5,24
Всего Никохим				6,42	11,66	-5,24
Березкагаз	Березкагаз Обь/Югра	Газ	Пропан-бутановая фракция	5,21	6,86	-1,65
Березкагаз	Березкагаз Обь/Югра	Газ	Бутан	0,58	0,07	0,51
Всего Березкагаз				5,79	6,93	-1,14

– по данным ж.-д. экспедиторов

ТЕРМИНАЛЫ

Грузовая база для российских нефтеналивных терминалов уменьшается

Экспорт нефтяных грузов продолжает снижаться

Темпы снижения отгрузок нефтепродуктов за рубеж через российские стивидорные комплексы ускорились. Экспорт таких грузов с учетом транзитных партий за девять месяцев года снизился на 4,9%, или на 4,4 млн т относительно такого же периода годом ранее, до 84,63 млн т, по данным участников рынка и железнодорожных экспедиторов. По итогам первого полугодия спад был меньше — 3,1%, или почти 1,9 млн т. На уменьшение перевалки наливных грузов повлияли многочисленные плановые и внеплановые ремонты на российских НПЗ, неблагоприятная обстановка на железной дороге и усиление антироссийских санкций.

Разнонаправленная динамика на северо-западе

Отгрузки через терминалы северо-запада России в основном снизились, хотя на некоторых комплексах отмечался рост.

Заметно сократилась перевалка нефтепродуктов за рубеж в январе — сентябре через **Петербургский нефтяной терминал (ПНТ)** — почти вдвое по сравнению с прошлым годом, до 2,15 млн т, по данным участников рынка. Транзит белорусских нефтяных грузов упал на 1,1 млн т, до 704 тыс. т, в связи с сокращением загрузки белорусских НПЗ в условиях снижения доходности переработки. Железнодорожные поставки дизтоплива из Белоруссии на терминал были остановлены с марта, хотя в январе — сентябре прошлого года по маршруту было направлено чуть более 731 тыс. т продукта. Отгрузки белорусского мазута на ПНТ снизились почти на 405 тыс. т, до 644 тыс. т.

Экспорт российских нефтепродуктов через ПНТ сократился на 501 тыс. т, до 1,4 млн т. Новокуйбышевский НПЗ (Самарская обл.) «Роснефти» снизил поставки на терминал до 81 тыс. т с 235 тыс. т годом ранее. Завод перенаправил мазут в Тамань (Краснодарский край). Ярославский НПЗ, которым на паритетных правах владеют «Роснефть» и «Газпром нефть», с февраля остановил отгрузки продукта на терминал, перенаправив объемы в Усть-Лугу (Ленинградская обл.). За девять месяцев прошлого года с Ярославского завода на ПНТ поступило почти 320 тыс. т мазута, по данным железнодорожных экспедиторов.

Экспорт вакуумного газойля (ВГО) через терминал снизился почти вдвое, до 361 тыс. т, главным образом за счет сокращения отгрузок продукта с НПЗ «РИ-Инвеста» (Тюменская обл.).

Показатели ПНТ могут повыситься в связи с завершением в августе первого этапа модернизации инфраструктуры. Реконструкция позволит расширить линейку переваливаемых грузов, повысить гибкость и скорость перевалки, а также производить новые виды операций — импортные и реверсные (см. «Argus Нефтетранспорт», 16 сент., стр. 5–6).

ПЕРЕГРУЗКА НАЛИВНОЙ ПРОДУКЦИИ через терминал **«Интерферрум-Металл»** в Большом порту Санкт-Петербурга повысилась почти на 36 тыс. т, до 802 тыс. т. Основу грузооборота составляют светлые нефтепродукты «Роснефти». Поставки нишевых нефтепродуктов на терминал выросли в 3,5 раза, до более чем 166 тыс. т.

ТЕРМИНАЛЫ

Трубопроводный экспорт дизтоплива через *Приморский торговый порт* (ПТП, Ленинградская обл.) за девять месяцев уменьшился почти на 383 тыс. т по сравнению с уровнем годом ранее, до 12,87 млн т, по данным участников рынка. Транзит из Белоруссии снизился почти на 825 тыс. т, до 1,5 млн т. Отгрузки российских экспортеров, наоборот, увеличились почти на 442 тыс. т, до 11,4 млн т, что позволило частично компенсировать суммарное снижение поставок.

Перевалка наливных грузов через терминал *«Портэнерго»* (Ленинградская обл.) за девять месяцев снизилась на 706 тыс. т, до 1,44 млн т, по информации участников рынка. Транзит бензина из Белоруссии уменьшился почти вдвое, до 784 тыс. т, тогда как поставки нефти с российских предприятий снизились менее заметно — на 110 тыс. т, до 426 тыс. т.

«В этом году для терминалов балтийского региона в целом характерно сокращение отгрузок светлых видов топлива», — резюмировал участник рынка.

Экспорт нефтепродуктов по железной дороге в адрес терминала *«Усть-Луга Ойл»* (Ленинградская обл.) в январе — сентябре остался почти на уровне прошлого года, составив 17,9 млн т, по данным экспедиторов. Транспортировка бензина Киришского НПЗ (Ленинградская обл.) «Сургутнефтегаза» увеличилась почти на 252 тыс. т, до 766 тыс. т.

Поставки темных нефтепродуктов тоже повысились: мазута — на 115 тыс. т, до 13,43 млн т, благодаря росту отгрузок с заводов «Роснефти», «Газпром нефти» и «Сургутнефтегаза», а ВГО — почти на 290 тыс. т, до 1,05 млн т, за счет увеличения поставок с завода «РИ-Инвеста», который перенаправил продукт из Большого порта Санкт-Петербург и Тамани (Краснодарский край).

В то же время отгрузки нефти снизились до 2,59 млн т с 3,24 млн т годом ранее, из-за сокращения и переориентации поставок экспортерами на другие маршруты.

Однако некоторые балтийские комплексы смогли повысить перевалку. Расположенный по соседству с терминалом «Усть-Луга Ойл» комплекс *«Новатэк — Усть-Луга»* (Ленинградская обл.) нарастил отгрузки наливных грузов на 131 тыс. т, до 5,52 млн т, по информации участников рынка.

Обработка нефтепродуктов на перевалочном комплексе *«РПК-Высоцк „Лукойл-II“»* (Ленинградская обл.) по итогам девяти месяцев года повысилась на 1,05 млн т, до 6,8 млн т, по данным участников рынка. Основной грузопоток поступал на терминал железнодорожным транспортом: отгрузки повысились на 519 тыс. т, до 3,93 млн т, по данным экспедиторов. В Высоцк из ресурсов «Лукойла» поступают также трубопроводные поставки дизтоплива, а в период речной навигации направляется мазут.

«Колесные» перевозки мазута на терминал выросли почти на 915 тыс. т, до 2,6 млн т, в том числе ввиду увеличения отгрузок с Нижегородского НПЗ «Лукойла» — на 389 тыс. т, до 1,28 млн т. Железнодорожные поставки ВГО, наоборот, сократились в 4,8 раза, до 195 тыс. т, из-за уменьшения отгрузок с заводов «Лукойла». Поставки дизтоплива в Высоцк по железной дороге выросли почти на 260 тыс. т, до 556 тыс. т.

По информации отраслевого источника, на терминале продолжается модернизация, которая должна завершиться в I квартале 2026 г., для расширения линейки переваливаемых грузов. «Нитрил акриловой кислоты [акрилонитрил, НАК] точно планируется отгружать», — добавил этот собеседник.

ТЕРМИНАЛЫ

Транспортировка нефтепродуктов на экспорт через **«РН-Морской терминал Архангельск»** «Роснефти» снизилась на 72 тыс. т, до 272 тыс. т, по информации участников рынка. Отгрузки нефтепродуктов на терминал осуществляются железнодорожным транспортом. В основном снизились поставки нефти — на 153 тыс. т, до 225 тыс. т, по причине приостановки с июня отгрузок с заводов «Роснефти».

Первый мурманский терминал (ПМТ) уменьшил обработку наливных грузов на 182 тыс. т, до 220 тыс. т. «Основной причиной снижения являются санкции по флоту и экспорту нефтепродуктов», — полагает отраслевой источник.

В этом году сократились отгрузки нишевой нефтяной продукции на ПМТ, а также отсутствовали поставки бензина, которые в январе — сентябре 2024 г. составили чуть более 150 тыс. т. Топливо в порт перестали направлять Салаватский НПЗ (Башкирия), Яйский НПЗ (Кемеровская обл.) и другие экспортеры.

Отгрузки на Дальнем Востоке в минусе

Основное снижение отгрузок нефтепродуктов на Дальнем Востоке отмечалось на перевалочном комплексе «Роснефти» (см. табл.). Перегрузка нефтепродуктов за рубеж через **«РН-Морской терминал Находка»** (Приморский край) сократилась почти на 555 тыс. т, до 2,1 млн т, по информации участников рынка. Сократились железнодорожные поставки дизтоплива этой нефтяной компании — на 196 тыс. т, до 892 тыс. т, и нефти — вдвое, до 395 тыс. т. Такая ситуация обусловлена сокращением переработки на восточных заводах «Роснефти».

Обработка наливных грузов на терминале **«Востокбункер»** (Приморский край) за такой же период снизилась почти до 661 тыс. т с 848 тыс. т годом ранее. Наиболее заметно снизились отгрузки ВГО на перевалочный комплекс — на 188 тыс. т, почти до 420 тыс. т, по причине сокращения отгрузок с Ангарского НПЗ (Иркутская обл.) «Роснефти», который перенаправил продукт в Ванино (Хабаровский край). Хабаровский завод ННК в этом году не экспортировал нефть на терминал, хотя в январе — сентябре прошлого года направил почти 75 тыс. т.

Экспорт нефтеналивной продукции через терминал **«Трансбункер-Ванино»** (Хабаровский край) увеличился на 130 тыс. т, почти до 1,3 млн т, по данным участников рынка. Наиболее заметно повысились поставки ВГО в адрес комплекса — на 126 тыс. т, до 1,07 млн т, преимущественно с Ангарского и Комсомольского НПЗ (Хабаровский край) «Роснефти», которые перенаправили продукт с терминала «Востокбункер». Кроме того, Омский НПЗ «Газпром нефти» увеличил отгрузки дизтоплива на терминал в два с лишним раза, до 57 тыс. т.

Отгрузки нефтепродуктов через **Восточный нефтехимический терминал (ВНТ)**, Приморский край) повысились на 72 тыс. т, до 247 тыс. т, благодаря увеличению поставок нефти с Хабаровского НПЗ, по данным участников рынка и экспедиторов.

ТЕРМИНАЛЫ

Неравномерная динамика на юге

Железнодорожные перевозки на технологически связанные объекты *Грушовая* и *Шесхарис* в Новороссийске (Краснодарский край) в январе – сентябре повысились на 1,11 млн т, до 6,43 млн т, за счет роста отгрузок дизтоплива на 1,1 млн т, почти до 3 млн т. Помимо железной дороги, дизтопливо в Новороссийск поступает также трубопроводным транспортом.

«Черномортранснефть», дочернее предприятие «Транснефти», сообщило в январе о вводе в эксплуатацию на промплощадке Грушовой четырех новых стальных резервуаров в рамках комплексной модернизации перевалочного комплекса Шесхарис. Емкости сменили старые железобетонные резервуары, они универсальны и предназначены для светлых нефтепродуктов и нефти (см. «Argus Нефтетранспорт», 18 февр., стр. 62).

Экспорт нефтепродуктов через терминал *ИПП* (Краснодарский край) за девять месяцев года уменьшился до 1,97 млн т с 2,23 млн т годом ранее. Снизились отгрузки дизтоплива на 240 тыс. т, почти до 1,8 млн т. Поставки продукта в адрес комплекса сократили Новошахтинский (Ростовская обл.) и Ильский НПЗ (Краснодарский край) из-за внеплановых ремонтов на предприятиях.

Отгрузки наливных грузов за рубеж через *Новороссийский мазутный терминал (НМТ)*, Краснодарский край) сократились на 372 тыс. т, до 2,02 млн т, по данным железнодорожных экспедиторов. Наиболее заметно уменьшились поставки мазута – в 2,3 раза, до 514 тыс. т, из-за сокращения отгрузок с южных НПЗ. В то же время транспортировка ВГО повысилась более чем на 610 тыс. т, до 623 тыс. т, ввиду переориентации поставок продукта с НПЗ «Славянск Эко» (Краснодарский край) из Тамани (Краснодарский край).

Вырос экспорт через терминалы в порту Туапсе (Краснодарский край). Перевалка нефтяных грузов через *Туапсинский морской торговый порт* повысилась почти на 983 тыс. т, до 3,55 млн т, а через «РН-Морской терминал Туапсе» – лишь на 26 тыс. т, почти до 4,6 млн т, по информации участников рынка. Основу грузооборота порта составляют нефтепродукты производства Туапсинского НПЗ «Роснефти», переработка на котором в этом году выше, чем в прошлом, когда проводился продолжительный ремонт.

Поставки в Туапсе с других НПЗ, напротив, снизились до 2,16 млн т с более чем 3,8 млн т в прошлом году. Наиболее заметно сократились отгрузки мазута – почти на 660 тыс. т, до 38 тыс. т. Новокуйбышевский НПЗ (Самарская обл.) «Роснефти» остановил такие поставки, перенаправив мазут в Тамань. Не было отгрузок ВГО в порт, хотя в январе – сентябре 2024 г. они составили почти 266 тыс. т. Заводы «Роснефти» прекратили экспорт продукта через Туапсе с мая прошлого года, перенаправив его в Ейск (Краснодарский край), по данным экспедиторов.

Перевалка нефтепродуктов за рубеж через *Таманский перегрузочный комплекс нефти, нефтепродуктов и СУГ* (Краснодарский край) Объединенной транспортно-экспедиторской компании за девять месяцев года снизилась на 1,75 млн т, до 3,6 млн т, что обусловлено внеплановыми ремонтами на предприятиях, которые привели к сокращению поставок на терминал, по информации участников рынка. Железнодорожные перевозки ВГО в Тамань для последующего экспорта сократились более чем в 6 раз, почти до 242 тыс. т, а поставки дизтоплива упали по итогам девяти месяцев до 61 тыс. т по сравнению с 1,16 млн т годом ранее, по данным экспедиторов.

Перевалка нефтепродуктов за рубеж через *терминал Новошахтинского НПЗ* в Ростове-на-Дону снизилась более чем на 145 тыс. т, до 1,67 млн т, по данным участников рынка.

ТЕРМИНАЛЫ

Экспорт нефтепродуктов с причалов *Ейского морского порта* по итогам девяти месяцев года повысился почти на 15 тыс. т, до 517 тыс. т, за счет увеличения отгрузок ВГО с заводов «Роснефти» почти на 126 тыс. т, до 495 тыс. т. Почти не было поставок мазута на терминал, хотя в январе — сентябре прошлого года с уфимской группы НПЗ (Башкирия) они составили около 173 тыс. т.

Принят новый план развития инфраструктуры

Комплексный план развития транспортной, энергетической, телекоммуникационной, социальной и иной инфраструктуры на период до 2036 г. был утвержден правительством России в конце лета. Соответствующее распоряжение премьер-министр Михаил Мишустин подписал 29 августа. Новый план является продолжением Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ), действовавшего до 2024 г. В новом документе учтены проекты возведения нескольких терминалов и объектов для перегрузки наливной продукции на Дальнем Востоке и Арктике.

В частности, в Приморском крае предусмотрено строительство «Морского порта Аврора», в который будут входить комплексы по перевалке 10 млн т/год нефтеналивных грузов и 25 млн т/год угля. Наливную часть терминала планируется ввести в эксплуатацию в 2029 г., а сухогрузную — в 2030 г.

Компания «Нико-Ойл ДВ», как ожидается, намерена начать строительство во Владивостоке (Приморский край) в бухте Улисс в 2030 г. причала, который сможет перегружать 0,55 млн т/год нефтеналивных грузов. Ожидается, что реализация проекта завершится в 2036 г. В настоящее время береговая инфраструктура «Нико-Ойл ДВ» включает в себя два наливных причала.

Реализация морского комплекса по перевалке сжиженного углеводородного газа (СУГ) и стабильного газового конденсата (СГК) мощностью 9,7 млн т/год компании «Газпром добыча Тамбей» в порту Сабетта (Ямало-Ненецкий АО) запланирована на 2027 г. На более поздний срок, 2032 г., намечено завершение возведения терминала по отгрузкам сжиженного природного газа (СПГ) в губе Ура (Баренцево море) компании «Мурманск СПГ», учрежденной «Новатэком». Его проектная мощность может составить 20,4 млн т/год.

Участники рынка пока затрудняются оценить перспективы реализации этих проектов и их сроки.

ТЕРМИНАЛЫ

Динамика перевалки нефтепродуктов за рубеж через основные российские терминалы в янв.—сент.*			тыс. т
Терминал	2025	2024	± 2024
Северо-западные порты			
Усть-Луга Ойл	17899,4	17913,2	-13,8
Приморский торговый порт	12865,9	13248,8	-382,9
РПК-Высоцк «Лукойл-II»	6794,3	5745,6	1048,7
Новатэк — Усть-Луга	5521,9	5390,8	131,1
Петербургский нефтяной терминал	2150,0	4032,2	-1882,2
Портэнерго	1439,1	2145,4	-706,3
Интерферрум-Металл	801,8	766,0	35,8
РН-Морской терминал Архангельск	271,9	344,3	-72,4
Первый мурманский терминал	220,1	401,8	-181,7
Порты Азово-Черноморского бассейна			
НБ Грушовая/Шесхарис — без учета поставок по трубопроводу «Юг»	6432,6	5319,7	1112,9
РН-Морской терминал Туапсе	4585,5	4559,3	26,2
Таманский перегрузочный комплекс нефти, нефтепродуктов и СУГ	3609,8	5355,9	-1746,1
Туапсинский морской торговый порт	3547,6	2564,7	982,9
ИПП	1972,2	2232,2	-260,0
Новороссийский мазутный терминал	2021,3	2393,3	-372,0
Терминал Новошахтинского НПЗ в Ростове-на-Дону	1670,3	1815,4	-145,1
Ейский морской порт	517,1	502,6	14,5
Дальневосточные порты			
РН-Морской терминал Находка	2104,0	2658,8	-554,8
Трансбункер-Ванино	1297,3	1167,2	130,1
Востокбункер	660,7	848,0	-187,3
Восточный нефтехимический терминал	246,7	175,1	71,6

* — с учетом транзитных объемов

— по данным участников рынка и ж.-д. экспедиторов

ТЕРМИНАЛЫ

Ставки перевалки нефтепродуктов					
Порт/терминал	Единица измерения	1 окт. 25		1 сент. 25	
		светлые	темные	светлые	темные
Находка	руб./т	677,20	861,20–904,90	677,20	861,20–904,90
Ванино	руб./т	1375,00–1500,00	1500,00–1650,00	1375,00–1500,00	1500,00–1650,00
Восточный	руб./т	1150,00–1333,33	—	1150,00–1333,33	—
Владивосток	руб./т	1050,00–1250,00	1450,00	1050,00–1250,00	1450,00
Мурманск	руб./т	750,00–1200,00	—	750,00–1200,00	—
Архангельск	руб./т	1050,10	—	1050,10	—
Санкт-Петербург	руб./т	990,00–1150,00	1350,00–1450,00	990,00–1150,00	1350,00–1450,00
Приморск (ПТП)	руб./т	571,50*	—	571,50*	—
Высоцк	руб./т	715,00–755,00	872,00	715,00–755,00	872,00
Усть-Луга	руб./т	1430,00–1700,00	1760,00–1980,00	1430,00–1700,00	1760,00–1980,00
Азов	руб./т, \$/т	826,08–1000,00**	14,00–15,00	803,32–1000,00**	14,00–15,00
Таганрог	руб./т	1400,00–1500,00	1700,00–1800,00	1400,00–1500,00	1700,00–1800,00
Новороссийск (по ж. д.)	руб./т	1370,50–1400,00	1371,37–1400,00	1370,50–1400,00	1371,37–1400,00
Новороссийск (по трубопроводу)	руб./т	286,50	—	286,50	—
Туапсе***	руб./т	588,80–934,20	853,00–1198,40	588,80–934,20	853,00–1198,40
Тамань	руб./т	2576,00–3036,00	2576,00–3220,00	2576,00–3036,00	2576,00–3220,00

* — тариф состоит из двух частей: «Транснефти» — 200,93 руб./т и Приморского торгового порта — 370,57 руб./т

** — 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 июля

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Стоимость морских отгрузок топлива на всех направлениях продолжает снижаться**Танкерные поставки топлива вновь подешевели**

Снижение спроса на танкеры для вывоза светлых продуктов из российских портов Балтийского и Черного морей, обусловленное сокращением нефтепереработки из-за плановых и внеплановых ремонтов на НПЗ, а также перенаправлением топлива на внутренний рынок привело в сентябре к сокращению ставок фрахта на такой флот, как и в июле — августе.

«Грузов нет — ставкам некуда расти. Похоже, никто не ожидает серьезных изменений до тех пор, пока Евросоюз не опубликует 19-й пакет санкций», — полагает участник рынка. Ожидается, что новые санкции коснутся 118 судов, перевозящих российские нефть и нефтепродукты. Кроме того, ЕС намерен запретить все сделки с «Роснефтью» и «Газпром нефтью».

К концу сентября стоимость доставки топлива из России немного возросла, что может быть связано с увеличением отгрузок за рубеж накануне продления ограничений на экспорт бензина. Такие отгрузки со стороны производителей будут под запретом за некоторыми исключениями с 1 октября до 31 декабря включительно. Сохранится до конца года и запрет для торговых компаний.

Кроме того, власти ввели запрет на экспорт дизельного, судового топлива для непроизводителей. Ограничения не распространяются на поставки топлива российскими нефтяными компаниями в страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС), а также на отгрузки в рамках межправительственных соглашений.

Сроки преодоления топливного кризиса в России продолжают оказывать влияние на спрос на среднетоннажный флот для вывоза светлых продуктов за рубеж. В октябре отгрузки ожидаются на невысоком уровне: поставки дизельного топлива с содержанием серы 10 ppm в порт Приморска (Ленинградская обл.) могут составить 800–900 тыс. т или даже меньше по сравнению с запланированными в сентябре 1,15 млн т, по данным участников рынка.

Экспорт газойля из Туапсе (Краснодарский край) ожидается в текущем месяце на уровне 320 тыс. т, тогда как в сентябре был запланирован в размере 450 тыс. т. Сокращение отгрузок может быть обусловлено тем, что «Роснефть» направит дизтопливо на внутренний рынок, по информации участников рынка. Экспорт судового маловязкого топлива (СМТ) и нефти может уменьшиться до 10 тыс. т и почти 170 тыс. т по сравнению с запланированными на сентябрь 30 тыс. т и почти 230 тыс. т соответственно.

Среднемесячные ставки фрахта танкеров для перевозок российских светлых нефтепродуктов в сентябре

Маршрут	Объем партии, тыс. т	Нижняя граница	Верхняя граница	Среднее значение	±	\$/т
Российские порты Черного моря						
Порты стран Средиземноморья*	33	171	210	191	-29	19,58
Западное побережье Африки*	37	171	200	186	-18	39,24
Порты стран Персидского залива**	37	1 725 000	2 450 000	2 087 500	-242 500	56,42
Российские порты Балтийского моря						
Порты стран Средиземноморья*	37	171	200	186	-15	31,63
Западное побережье Африки*	37	171	200	186	-15	42,90
Бразилия*	37	171	200	186	-14	48,27
Порты стран Карибского бассейна*	37	171	200	186	-14	42,40
Порты стран Персидского залива**	37	1 825 000	2 850 000	2 337 500	-92 500	63,18
Сингапур**	37	2 425 000	3 450 000	2 937 500	-82 500	79,39
Западное побережье Индии**	37	1 825 000	3 050 000	2 437 500	-132 500	65,88

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

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Ухудшение погоды пока не вызвало удорожания фрахта

Стоимость транспортировки светлых нефтепродуктов танкерами типоразмера MR (дедвейт — 25–45 тыс. т) из **портов Черного моря** в **порты стран Западной Африки** снизилась в сентябре в среднем на \$3,89/т к уровню августа, до \$39,24/т. Доставка в **порты стран Персидского залива** подешевела за месяц на \$6,55/т, до \$56,42/т. Затраты на поставки топлива судами типоразмера Handysize (15–35 тыс. т) в **порты Средиземноморья** уменьшились на \$2,96/т, до \$19,58/т, по данным Argus.

Погодные условия в Черном море в сентябре сезонно ухудшились. Так, в прошедшем месяце временно приостанавливалась погрузка на рейде порта Кавказ, хотя пока погода позволяет продолжать отгрузки через все порты Черного моря и Балтики.

Вывоз светлых продуктов из Новороссийска, Туапсе и Тамани (Краснодарский край) в прошлом месяце сократился до 1,49 млн т с 1,55 млн т в августе, по предварительным данным Vortexa. Почти 30% было отгружено в Турцию, а около 16% — в страны Западной Африки.

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.	
13 октября					
Черное море	222 000	462 500	0,60	1,25	37 000 000
Балтийское море	37 000	92 500	0,10	0,25	37 000 000
6 октября					
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
29 сентября					
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
22 сентября					
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

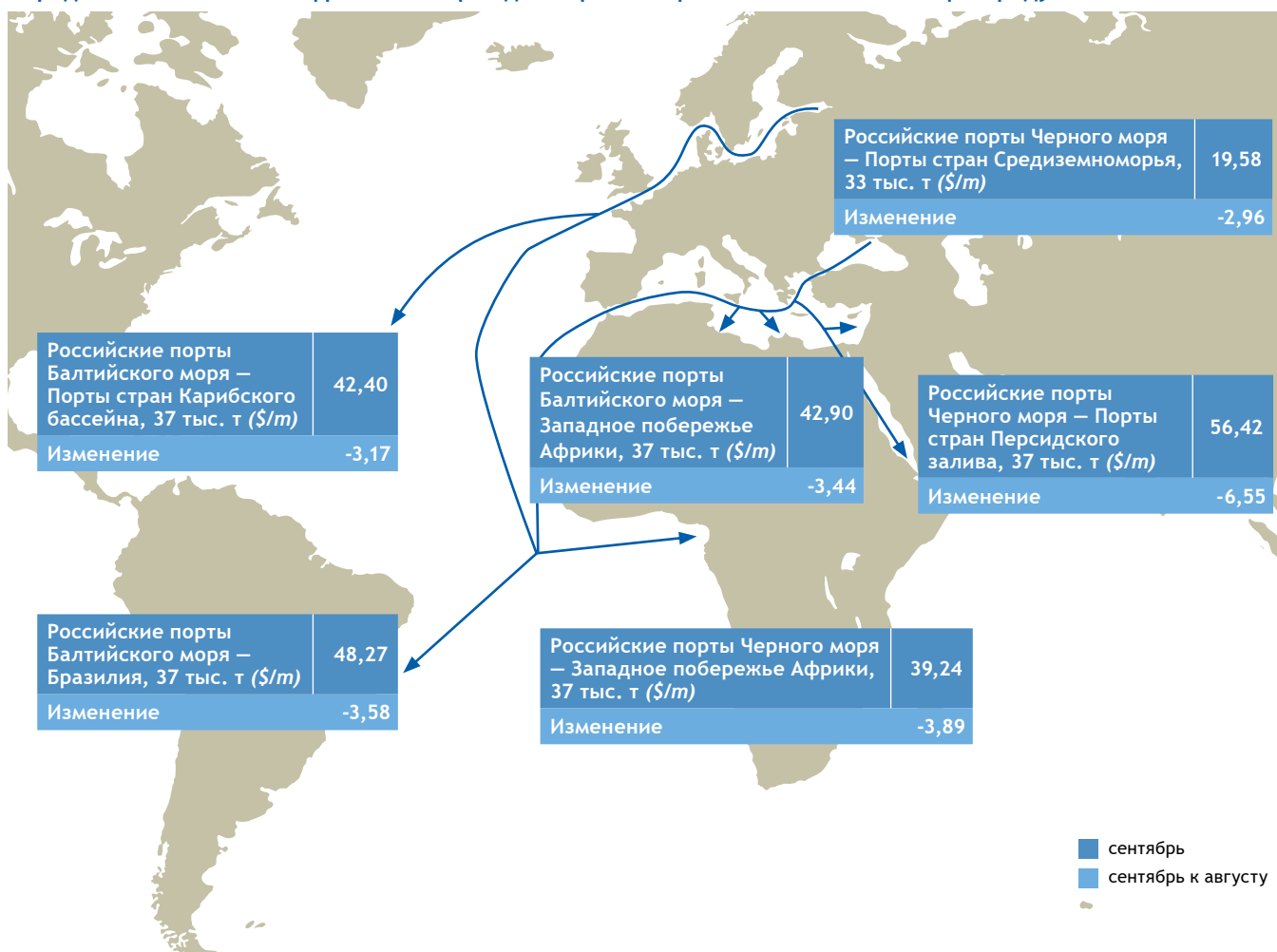
Регион	Величина премии, \$/танкер		% от стоимости танкера		Средняя стоимость Handysize на вторичном рынке, \$/танкер
	мин.	макс.	мин.	макс.	
13 октября					
Черное море	192 000	400 000	0,60	1,25	32 000 000
Балтийское море	32 000	80 000	0,10	0,25	32 000 000
6 октября					
Черное море	186 000	387 500	0,60	1,25	31 000 000
Балтийское море	31 000	77 500	0,10	0,25	31 000 000
29 сентября					
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
22 сентября					
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

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Перевозка топлива партиями по 37 тыс. т из российских **балтийских портов** в **страны Персидского залива** подешевела за месяц на \$2,49/т, до \$63,18/т. Стоимость транспортировки в **порты западного побережья Индии** снизилась на \$3,58/т, до \$65,88/т. Цена на доставку топлива танкерами типоразмера MR из **портов Балтики** в **Бразилию** уменьшилась на \$3,58/т, до \$48,27/т, а в **страны Западной Африки** — на \$3,44/т, до \$42,90/т, по данным Argus.

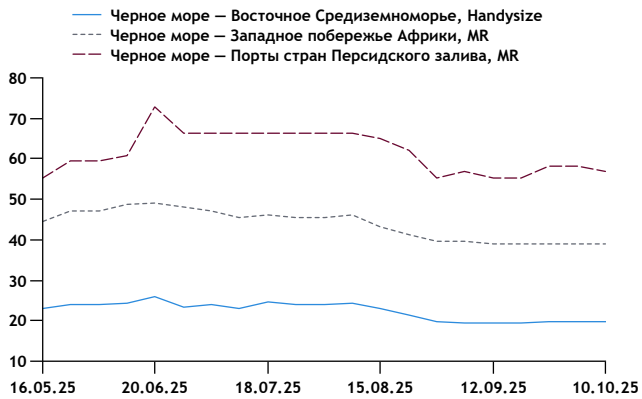
Танкерные отгрузки дизельного топлива из Приморска по итогам сентября уменьшились до 931 тыс. т с 1,32 млн т в августе, что является минимальным значением с начала года. Более половины танкеров, погруженных в Приморске в прошлом месяце, направились в Турцию. Поставки в Бразилию составили чуть менее 150 тыс. т, что стало минимальным месячным показателем за последний год.

Среднемесячные ставки фрахта танкеров для перевозки российских светлых нефтепродуктов

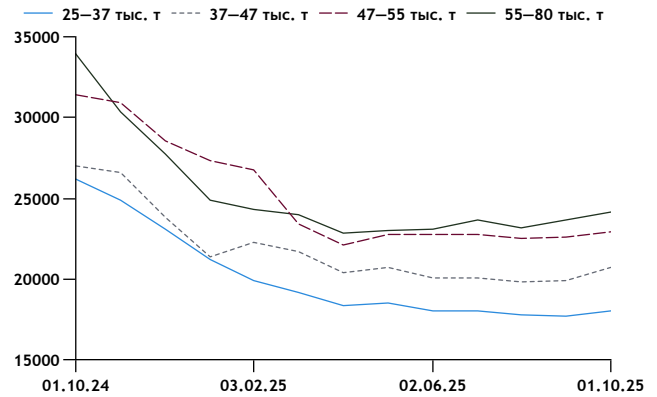


МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

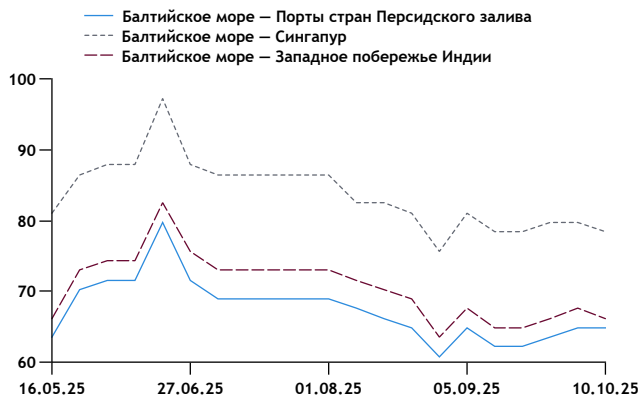
Стоимость перевозки российских светлых нефтепродуктов из Черного моря \$/м



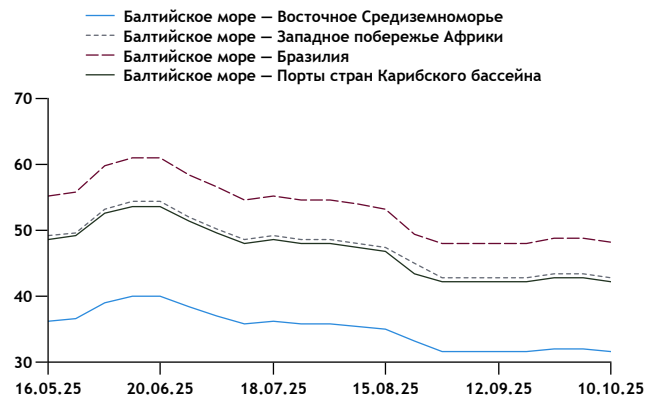
Ставки аренды танкеров на условиях годового тайм-чартера \$/сум.



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



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



Ставки фрахта танкеров на условиях годового тайм-чартера

Дедвейт, тыс. т	сент. 25	авг. 25
15–25	18290	18080
25–37	18030	17700
37–47	20750	19930
47–55	22920	22600
55–80	24125	23670

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Стоимость аренды судов класса Aframax, Suezmax и VLCC на условиях годового тайм-чартера в III квартале менялась скачками

Тайм-чартер крупных танкеров заметно колеблется

Стоимость аренды крупнотоннажного танкерного флота на условиях годового тайм-чартера в течение III квартала существенно колебалась в условиях разнонаправленных факторов.

Годовой тайм-чартер танкера типоразмера VLCC (дедвейт — 200–320 тыс. т) в начале июля обходился в \$47 042/сут., в начале августа подешевел до \$44 650/сут., но уже к концу сентября резко подорожал — до \$51 042/сут. вслед за стремительным ростом цен на спотовом рынке. Ранее столь высокие ставки отмечались в 2020 г. в условиях повышения спроса на танкеры для хранения нефти в условиях пандемии Covid-19.

Средняя цена на аренду танкера класса VLCC на условиях годового тайм-чартера в III квартале составила \$46 432/сут. по сравнению с \$44 949/сут. годом ранее, по данным Argus.

Рост ставок аренды VLCC в сентябре до максимума за последние годы был обусловлен решением стран ОПЕК+ наращивать добычу. Отгрузки из Персидского залива увеличились к середине сентября, а перевозки флотом VLCC по маршрутам из Атлантики в Тихий океан восстановились после летнего спада, что привело к росту продолжительности рейсов и сокращению тоннажа. Накопление запасов сырья в нефтехранилищах перед зимним сезоном также способствовало увеличению перевозок.

Санкции и торговые противоречия ведут к переориентации потоков на мировом рынке перевозок нефти, что способствует удлинению маршрутов и снижению оборачиваемости флота. Это, в свою очередь приводит к удорожанию перевозок. Флот VLCC при этом почти не рос с 2021 г. — старые танкеры дополнили альтернативный флот или устарели. Когда спрос сталкивается со структурно ограниченным предложением, появляется потенциал для резкого роста ставок фрахта. «Если предложение нефти или рыночные факторы резко не изменятся, сентябрьский скачок выглядит скорее как начало нового цикла роста VLCC, чем кратковременный всплеск», — отмечается в отчете брокерской компании Xclusiv.

Общемировые перевозки нефтяных грузов данным тоннажем составили 5,6 трлн тонно-миль с начала года, снизившись на 25% к предыдущему году, согласно отчету судового брокера Allied, опубликованному в начале октября.

Годовой тайм-чартер танкеров класса Aframax (80–120 тыс. т) и Suezmax (120–200 тыс. т) в начале III квартала обходился в среднем в \$30 292/сут. и \$34 125/сут. по сравнению с \$29 208/сут. и \$32 150/сут. позже в этом же месяце. К концу сентября ставки выросли до \$33 042/сут. и \$41 417/сут. В среднем ставки тайм-чартера данных типоразмеров в III квартале повысились незначительно по сравнению с апрелем — июнем, до \$30 539/сут. и \$35 292/сут. соответственно.

Перевозки танкерами Suezmax с начала года 2025 г. составили около 1,96 трлн тонно-миль, снизившись примерно на 26% по сравнению с прошлым годом. Нефть занимает долю в 90,9% в общих поставках. Перевозки танкерами Aframax составили около 2,26 трлн тонно-миль, на 26% ниже, чем годом ранее. Из них доля нефти составляет 56%, светлых нефтепродуктов — 29,3%, мазута — 10,4% и темных продуктов — 4,1%, по данным Allied.

Перевозки нефтяных грузов в 2025 г. могут составить около 12,2 трлн тонно-миль, что означает заметное сокращение по сравнению с 2024 г., по информации брокера. В предыдущие несколько лет они значительно росли, составив около 16,4 трлн тонно-миль в 2024 г. по сравнению 15,3 трлн тонно-миль в 2020 г. На нефть приходится примерно 70% от общего объема перевозок в тонно-милях, а оставшаяся доля — на светлые и темные нефтепродукты.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

В IV квартале на рынок перевозок нефтяных грузов будут влиять разнонаправленные факторы. Ухудшение погодных условий в российских портах и на подходах к ним может стимулировать рост затрат на вывоз российского сырья. Возможные дополнительные санкции со стороны западных стран в отношении флота, участвующего в доставке грузов из России, также могут привести к увеличению цен на фрахт.

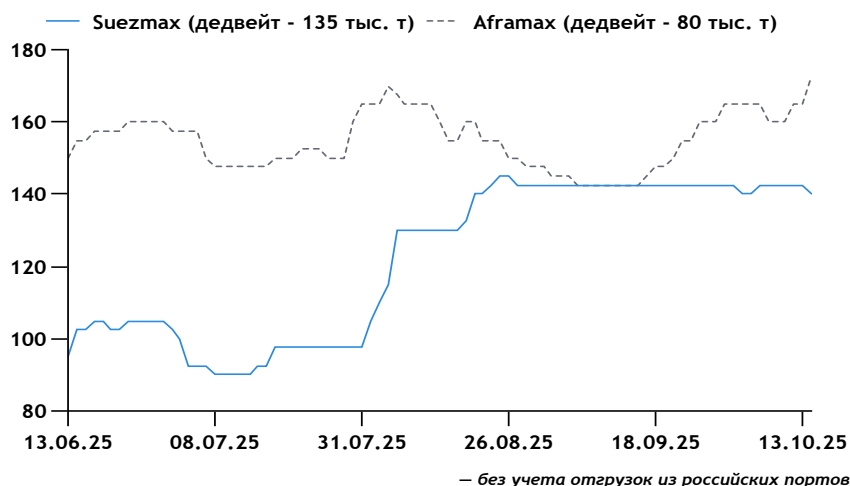
Экспорт и транзит нефти из России в дальнейшем зарубежье по системе «Транснефти» в IV квартале может снизиться на 2,36 млн т относительно плана на III квартал, до 50,23 млн т, согласно предварительному графику Министерства энергетики, сообщили участники рынка. По сравнению с фактическими отгрузками в III квартале поставки должны сократиться менее заметно — на 665 тыс. т, по предварительным данным аналитических компаний Vortexa, Kpler и участников рынка.

На мировой фрахтовый рынок повлияют и другие факторы. Так, перемирие в секторе Газа должно привести к деэскалации напряженности в районе Красного моря и сокращению дальности перевозок, которая была вызвана атаками по торговому флоту со стороны йеменских хуситов. Однако брокерская компания BRS отмечает, что мировой фрахтовый рынок становится еще более фрагментированным: с одной стороны, это связано с ростом альтернативного флота, а с другой — с недавним введением сборов в США за заходы судов, построенных или контролируемых компаниями из Китая, а теперь и ответными мерами Пекина.

«В целом рынок танкерных перевозок становится все более неэффективным, сложным и рискованным, поскольку фрахтователям часто требуется множество вариантов погрузки и доставки для фрахтуемых ими судов», — согласно отчету BRS, опубликованному в середине октября. Брокер считает, что действия США и Китая могут породить хаос в ближайшие недели и месяцы, поскольку фрахтователям и судовладельцам будет сложно адаптировать торговые модели. У многих фрахтователей, особенно на маршрутах, включающих США и Китай, не будет достаточного количества подходящих судов для выбора, что может привести к росту транспортных расходов.

Ставки фрахта по маршруту Черное море — Средиземноморье

WS



МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Добыча в странах ОПЕК млн барр./сут.			
Страна	июль	август	сентябрь
Саудовская Аравия	9,26	9,70	9,98
Ирак	3,90	4,03	4,08
ОАЭ	3,19	3,25	3,38
Кувейт	2,46	2,49	2,52
Нигерия	1,58	1,56	1,53
Алжир	0,95	0,96	0,97
Республика Конго	0,27	0,27	0,25
Габон	0,22	0,21	0,21
Экв. Гвинея	0,05	0,05	0,05
Всего 9 стран ОПЕК	21,88	22,52	22,97
Иран*	3,34	3,30	3,45
Ливия*	1,34	1,37	1,37
Венесуэла*	1,00	1,00	1,05
Итого	27,56	28,19	28,84

* — освобождены от участия в сделке

ОПЕК+ постепенно отменяет ограничения

Восемь основных членов сделки ОПЕК+ — Саудовская Аравия, Россия, Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ), Ирак, Кувейт, Алжир, Оман и Казахстан — 5 октября решили сохранить осторожный подход и увеличить суммарную квоту на добычу в ноябре еще на 137 тыс. барр./сут., как и в текущем месяце. По их мнению, рынок способен переработать такой прирост производства. Однако фактическое увеличение добычи, скорее всего, будет ниже заявленного из-за необходимости компенсировать перепроизводство в прошлом и технических ограничений, особенно у России.

Первый этап отмены добровольного сокращения добычи нефти на 2,2 млн барр./сут., а также рост базовой квоты ОАЭ на 300 тыс. барр./сут. завершился в сентябре, на что потребовалось шесть месяцев, а не 18 месяцев, как планировалось изначально. Это ограничение было принято альянсом в ноябре 2023 г.

Фактическая добыча продолжит оставаться ниже согласованных квот. В апреле — августе добыча восстановилась только на 1,35 млн барр./сут., тогда как квоты были повышены на 1,92 млн барр./сут., по оценке Argus. С января производство в ОПЕК+ увеличилось на 1,8 млн барр./сут.

Оценки спроса на нефть разнятся

ОПЕК и Международное энергетическое агентство (IEA) по-прежнему сильно расходятся в оценках мирового спроса на нефть. Если ОПЕК не ожидает сильного профицита, то IEA предсказывает значительный избыток.

IEA увеличило 14 октября прогноз роста предложения нефти на мировом рынке на 300 тыс. барр/сут. как в 2025 г., так и в 2026 г. Теперь ожидается, что добыча вырастет до 106,1 млн барр/сут. в 2025 г. и до 108,5 млн барр/сут. в 2026 г.

Агентство повысило прогноз роста добычи вне ОПЕК+ в этом году на 200 тыс. барр/сут., до 1,6 млн барр/сут., и на 110 тыс. барр/сут., до 1,2 млн барр/сут. в 2026 г. Основной вклад обеспечат Бразилия, США и Канада. Прогноз увеличения спроса остается значительно ниже — 710 тыс. барр/сут. в 2025 г. и 700 тыс. барр/сут. в 2026 г. Это заметно меньше исторических темпов и существенно ниже оценки ОПЕК, который прогнозирует рост спроса на 1,29 млн барр/сут. в этом году и на 1,38 млн барр/сут. в следующем.

«Слабая экономическая конъюнктура, рост эффективности транспортных средств и переход на электротранспорт создают серьезные препятствия для дальнейшего повышения спроса», — поясняет свою позицию IEA.

Продажи на вторичном рынке снизились

Реализация подержанных танкеров на вторичном рынке с начала года сократилась до 292 единиц по сравнению с 362 — в 2024 г., преимущественно ввиду уменьшения числа сделок купли-продажи небольших и среднетоннажных судов.

В сегменте крупнотоннажных танкеров сокращение численности реализованного флота было менее заметно: новым владельцам было передано 54 танкера типоразмера Aframax (LR2) и 40 VLCC по сравнению с 56 и 46 судами годом ранее. Продажи Suezmax увеличились на 15 единиц, до 36. Средний возраст всего проданного танкерного флота составил 15 лет, по данным Allied. За прошедшие 12 месяцев наибольшее число танкеров купили китайские судовладельцы — 64, а основными продавцами стали греческие компании, реализовавшие около 70 судов из суммарно 377 танкеров.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Динамика сдачи в эксплуатацию новых танкеров						единиц
Типоразмер	Дедвейт, тыс. т	2025	2026	2027	2028+	Итого
VLCC/ULCC	200–500	4	40	51	32	127
Suezmax	120–200	9	55	53	23	140
Aframax/LR2	80–160	23	86	86	34	229
Panamax/LR1	60–80	5	23	18	18	64
MR1/MR2	34–60	35	171	102	39	347
Всего		76	375	310	146	907

– без учета судов, уже переданных владельцам в текущем году

– по данным BRS

Цена на пятилетний VLCC в сентябре повысилась в годовом эквиваленте на 2%, до \$118 млн, а на десятилетний – на 2%, до \$88 млн, по данным Allied. Стоимость пятнадцатилетнего танкера данного типоразмера не изменилась – \$58 млн.

Пятилетний танкер Suezmax за этот же период подешевел на 7%, до \$76 млн, десятилетний – на 9%, до \$61 млн, а пятнадцатилетний – на 15%, до \$40 млн. Стоимость судна Aframax таких же возрастов снизилась на 14%, до \$62,5 млн, на 15%, до \$50 млн, и на 17%, до \$34 млн.

Aframax и MR доминируют в новых заказах

Текущий портфель заказов на строительство включает 907 танкеров. Самыми многочисленными группами являются суда типоразмеров MR (MR1 и MR2) и Aframax (LR2) – 347 и 229 единиц соответственно. Сдача нового тоннажа придется в основном на следующий год (см. табл.).

Стоимость размещения заказа на строительство новых танкеров VLCC в сентябре составляла \$128 млн, Suezmax – \$86 млн и Aframax – \$74 млн, по оценке Allied, почти не изменившись за квартал. Годом ранее цены были выше на 0,6–3,3%. Ключевыми заказчиками нового тоннажа за последние 12 месяцев являлись компании Греции и Китая.

Списание танкеров немного повысилось с начала года, составив 50 единиц относительно 29 – годом ранее, по данным Allied. Средний возраст утилизации составил 30 лет. Было утилизировано по одному танкеру типоразмеров VLCC и Suezmax, а также девять Aframax (LR2), остальное пришлось на суда меньшего тоннажа.

Цена за тонну металлолома (Light Displacement Tonnage, ldt) для танкеров в Бангладеш снизилась за год на 15,7%, до \$430/ldt, в Индии – на 12%, до \$440/ldt, в Пакистане – на 8,2%, до \$450/ldt, и в Турции – на 18,5%, до \$265/ldt.

Мировой танкерный флот в конце сентября включал 5 658 единиц, в том числе 1 423 судна возрастом 19 лет и старше и 746 – моложе пяти лет, по информации BRS.

Ставки тайм-чартера газозовов разошлись

Аренда газозовов напорного типа объемом 7,5 тыс. м³ на условиях годового тайм-чартера в июле – сентябре подешевела на \$210/сут. относительно II квартала, до \$15 251/сут. Избыток доступных судов на европейском рынке небольших газозовов превышал спрос на тоннаж, что привело к снижению ставок.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Стоимость аренды газозовов напорного типа объемом 3,5 тыс. м³ на условиях годового тайм-чартера за этот же период немного увеличилась: на \$122/сут., до \$9 826/сут., а объемом 5 тыс. м³ — на \$70/сут., до \$11 460/сут., вследствие небольшого роста спроса.

Годом ранее аренда танкеров-газовозов объемом 3,5 тыс. м³, 5 тыс. м³ и 7,5 тыс. м³ обходилась фрахтователям в среднем в \$9 532/сут., \$11 042/сут. и \$15 033/сут. соответственно, по данным судовых брокеров.

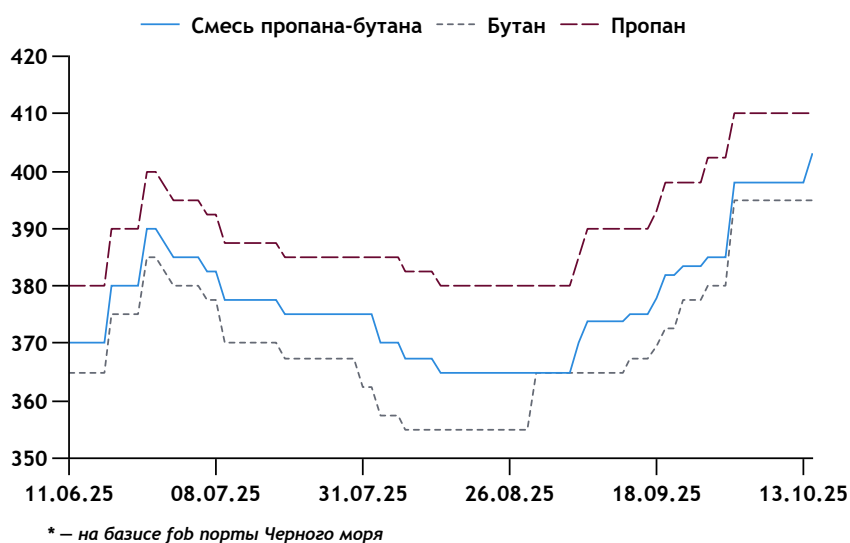
В конце сентября цена на пропан выросла до \$385–420/т (fob порты Черного моря) по сравнению с \$370–390/т в конце августа — начале сентября. В первых числах июля уровень котировок был примерно схожим — \$380–410/т.

Стоимость бутана за этот же период увеличилась до \$365–395/т (fob порты Черного моря) по сравнению с \$340–370/т месяцем ранее, а пропан-бутановой смеси подорожала на \$15–25/т, до \$365–405/т (fob порты Черного моря), по данным Argus. В начале квартала цены на продукты составляли \$365–395/т и \$370–400/т (fob порты Черного моря) соответственно.

Доставка железнодорожных партий российского сжиженного углеводородного газа (СУГ) в порт Темрюк (Краснодарский край) в прошлом квартале составила почти 45 тыс. т по сравнению с около 54 тыс. т — в апреле — июне в связи с отсутствием поставок продукции с завода «Запсибнефтехим» «Сибур Холдинга» в последние два месяца.

Стоимость СУГ в портах Черного моря*

\$/т



Стоимость аренды газозовов напорного типа на условиях тайм-чартера				\$/сут.
Грузовместимость судов, тыс. м ³ /тип	сент. 25	авг. 25	июль 25	июнь 25
3,5 / напорного типа	9971	9803	9704	9704
5,0 / напорного типа	11585	11406	11390	11390
7,5 / напорного типа	14947	15378	15428	15461

— по данным участников рынка

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Перевозки наливных грузов
речным транспортом
остаются пониженными

Речные отгрузки выросли за месяц,
но замедлились за год

Экспорт нефтепродуктов по внутренним водным путям (ВВП) европейской части России в сентябре увеличился на 7,1%, или на 23,9 тыс. т, по сравнению с предыдущим месяцем, до 360,7 тыс. т, по данным участников рынка. Но относительно прошлого годом поставки снизились на 20,1%, или на 90,5 тыс. т. Динамика отгрузок с речных площадок в течение минувшего месяца была неравномерной.

Темпы сокращения речных перевозок наливных грузов ускорились, и по итогам апреля – сентября было транспортировано около 1,87 млн т, или на 33,8% меньше, чем в 2024 г. В абсолютном выражении поставки сократились почти на 955 тыс. т.

Перевозки мазута «Лукойла» из **Кстова** (Нижегородская обл.) в Высоцк (Ленинградская обл.) в прошлом месяце увеличились на 14,5 тыс. т относительно августа и на 13,9 тыс. т по сравнению с прошлым годом, до 97,8 тыс. т. Транспортировка осуществляется через Городецкий гидроузел с рейдовой перегрузкой в Ярославле.

Речной экспорт нефтепродуктов «Роснефти» из **Саратова** в прошлом месяце составил 77,1 тыс. т, по данным участников рынка. По сравнению с августом поставки выросли на 23,2 тыс. т, что может быть обусловлено завершением внепланового ремонта на Саратовском НПЗ. Основным поставляемым по внутренним водным путям грузом из Саратова является мазут.

Цены на бункерное топливо				руб./т
Порт/Качество	16 окт.		ср. знач.	± 11 сент.
dob Самара				
MGO 0,5%** (с акцизом*)	66000	78000	72000	+1000
Дизтопливо	72000	78000	75000	+3000
dob Казань				
Дизтопливо	82000	84000	83000	+9500
dob Ярославль				
MGO 0,5%** (с акцизом*)	69000	78000	73500	+1000
Дизтопливо	72000	76000	74000	0
dob Волгоград				
MGO 0,5%** (с акцизом*)	71000	78000	74500	+3500
Дизтопливо	73000	78000	75500	+2000
dob Ростов-на-Дону/Азов				
MGO 0,5%** (с акцизом*)	72000	82000	77000	+1500
FO bunker 0,5%	43000	50000	46500	-500
Дизтопливо	74000	80000	77000	+3000
dob Астрахань				
MGO 0,5%** (с акцизом*)	72000	82000	77000	+2500
Дизтопливо	74000	78000	76000	+2500

* – согласно Статье 181 НК РФ

** – котировка учитывает в том числе стоимость MGO с содержанием серы до 0,1%

– котировки публикуются в отчете [Argus Темные нефтепродукты и бункерное топливо](#)



РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Транспортировка вакуумного газойля (ВГО) «Лукойла» из **Нижних Муллов** (Пермский край) увеличилась за месяц в 1,7 раза, до 70 тыс. т. Из-за сложностей в отгрузках по железной дороге ВГО был перенаправлен на реку, по данным участника рынка и экспедиторов.

Речные поставки «Лукойла» из **Татьянки** (Волгоградская обл.) в сентябре сократились до 55,3 тыс. т с 79,1 тыс. т в августе. Годом ранее отгрузки были также значительно выше — 142,4 тыс. т. К снижению речных перевозок из Татьянки привел внеплановый ремонт на Волгоградском НПЗ из-за внешнего воздействия.

Поставки светлых нефтепродуктов производства НПЗ «Танеко» речным транспортом из **Нижнекамска** (Татарстан) снизились в прошлом месяце на 7,9 тыс. т, до 41 тыс. т, по данным участников рынка. Годом ранее отгрузки были еще меньше — 29,1 тыс. т. Направлением поставок топлива является Турция.

«В октябре — ноябре отгрузки будут зависеть от уровня воды в реках, погодных условий на юге и прочих факторов», — сообщил отраслевой источник. Кроме того, на предприятии в октябре проводится масштабный ремонт, что может привести к снижению речного экспорта. Потеря первичных мощностей может составить примерно 700 тыс. т, по предварительной информации участников рынка.

Речные отгрузки нефтепродуктов «Роснефти» из **Самары** в сентябре составили 15,3 тыс. т по сравнению с 20,2 тыс. т месяцем ранее, поставки в этом году остаются пониженными. Транспортировка осуществлялась в направлении Туапсе (Краснодарский край). В сентябре прошлого года отгрузки из порта были более чем втрое больше — 46,8 тыс. т. Экспорт нефтеналивных грузов из других пунктов самарского узла — **Кашира** и **Сызрани** — в прошлом месяце отсутствовал, по информации участников рынка.

Важной темой для отрасли в ближайшей перспективе, как ожидается, станет обновление флота. Более 1,7 тыс. судов требует замены до 2030 г., заявил замминистра транспорта России Александр Пошивай, по сообщению ТАСС. Пошивай уточнил, что российское судостроение не сможет обеспечить замену всем этим судам в обозримом будущем, поэтому переходный период будет длительным. Будут ужесточены инспекции по проверке старого флота возрастом 30–40 лет.

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

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

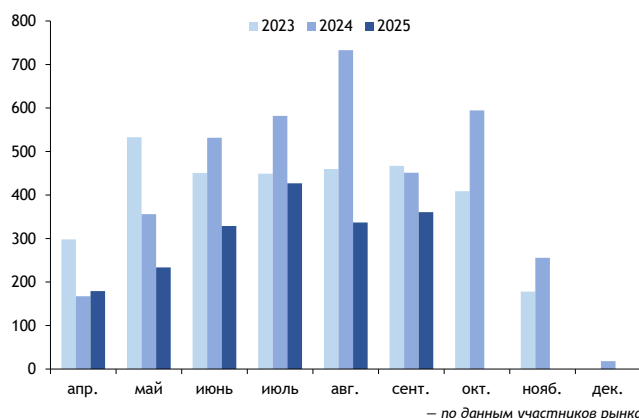
Экспорт нефтяных грузов из России речным транспортом					тыс. т
Пункт отгрузки	сент. 25	авг. 25	сент. 24	± авг. 25	± сент. 24
Кстово	97,8	83,3	83,8	14,5	13,9
Саратов	77,1	54,0	17,0	23,2	60,1
Нижние Муллы	70,0	40,1	41,7	29,9	28,4
Татьянка	55,3	79,1	142,4	-23,8	-87,0
Нижнекамск (Афанасово)	41,0	48,9	29,1	-7,9	12,0
Самара	15,3	20,2	46,8	-4,9	-31,6
Октябрьск	4,0	4,0	0,0	0,1	4,0
Кашпир	0,0	7,2	63,7	-7,2	-63,7
Яблоневый Овраг	0,0	0,0	4,6	0,0	-4,6
Уфа	0,0	0,0	22,1	0,0	-22,1
Итого	360,7	336,8	451,1	23,9	-90,5

— по данным участников рынка

Экспорт нефтяных грузов из России речным транспортом					тыс. т
Груз	сент. 25	авг. 25	сент. 24	± авг. 25	± сент. 24
Мазут	167,3	118,4	183,9	48,9	-16,7
ВГО	129,6	137,8	192,2	-8,2	-62,6
Дизтопливо	39,9	55,9	43,6	-16,0	-3,7
Судовое топливо	19,8	20,7	26,5	-0,9	-6,7
Масло	4,0	4,0	0,0	0,1	4,0
Бензин	0,0	0,0	4,9	0,0	-4,9
Итого	360,7	336,8	451,1	23,9	-90,5

— по данным участников рынка

Речной экспорт нефтяных грузов из России тыс. т



— по данным участников рынка

Уважаемые подписчики!

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

КАСПИЙСКИЙ РЫНОК

Стоимость транскаспийских поставок нефтеналивных грузов пока не изменилась

Дефицит флота не повлиял на стоимость перевозок на Каспии

Нехватка тоннажа для отгрузок светлых нефтепродуктов, возникшая на Каспии в третьей декаде сентября из-за скопления танкеров в районе туркменского порта Окарем, не сказалась на ставках морской транспортировки в регионе, по информации участников рынка.

На рейде терминала в Окареме к 25 сентября ожидали разгрузки 13 танкеров. Суда доставили суммарно около 29,7 тыс. т бензина Аи-92 и примерно 21,5 тыс. т дизтоплива, по данным судовых агентов. В Окарем поступают партии российского, азербайджанского и белорусского топлива для дальнейшей транспортировки в Афганистан.

Стоимость танкерных перевозок дизтоплива из Баку (Азербайджан) в Окарем в начале сентября составляла \$25–27/т. Ставки фрахта судов при поставках топлива из Астрахани в направлении Окарема и иранских портов в сентябре оценивались в \$50–52/т, как и месяцем ранее. Цены на морские перевозки по другим направлениям на Каспии в течение месяца также не изменились (см. табл.).

Скопление судов возникло из-за нехватки автоцистерн для поставок партий из порта на рынок Афганистана, полагают отраслевые источники. Невысокие темпы разгрузки собеседники связывают с усилением контроля над качеством импортируемых в эту страну нефтепродуктов. Это приводит к регулярному скоплению автоцистерн в районе туркменско-афганских погранпереходов, что сказывается на темпах перевалки в Окареме. Кроме того, часть привлекавшихся грузовиков в сентябре была перенаправлена для перевозок по другим маршрутам.

Перевалку топлива сдерживает также то, что один из причалов терминала регулярно используется для погрузки на танкеры экспортных партий Окаремской нефти, сообщили участники рынка.

Ставки демереджа танкеров дедвейтом около 7 тыс. т в туркменских портах оценивались в сентябре в \$11 500–12 000/сут. (см. табл.). Расходы на транспортировку топлива автоцистернами по маршруту Окарем – Акина (Афганистан) составляют \$60–70/т.

Ставки могут повыситься

Спрос на небольшие танкеры на Каспии может вырасти в ближайшее время ввиду ожидаемого увеличения поставок топлива в направлении Окарема. Так, торговая компания пыталась зафрахтовать судно для перевозки топлива в Окарем, но столкнулась с дефицитом тоннажа.

Ставки демереджа для танкеров в каспийских портах			\$/сут.
Порт	Дедвейт, т	сент.	авг.
Туркменбаши	3000–5000	11500–12000	6000–7000
Туркменбаши	7000	11500–12000	10000–11000
Иранские порты	5000	9500–12500	9500–12500

КАСПИЙСКИЙ РЫНОК

«В условиях уменьшения поставок из России, Туркмении и Ирана афганские импортеры переключаются на закупки топлива в Белоруссии и Азербайджане», — сообщил поставщик. Несколько торговых компаний во второй половине сентября приобрели 40 тыс. т азербайджанского малосернистого дизтоплива. Основная часть продукта, реализованная на тендере Госнефтекомпанией Азербайджана (ГНКАР), как ожидается, будет отгружена из Баку в Окарем для поставки в Афганистан.

В сентябре в направлении станций Новолесная и Трусово (Астраханская обл.) Приволжской железной дороги, расположенных в районе прикаспийских терминалов, было перевезено чуть более 85 тыс. т бензина и 15,5 тыс. т дизтоплива из Белоруссии. Кроме того, в сентябре из этой страны в направлении Афганистана было отгружено по железной дороге 14,5 тыс. т автобензина и почти 16 тыс. т дизтоплива, по данным экспедиторов.

В октябре на станции Новолесная и Трусово ожидается поставка около 55 тыс. т белорусского дизтоплива и 110 тыс. т бензина, по информации железнодорожных экспедиторов.

Ставки фрахта на Каспии		\$/m
	сент.	± авг.
Танкеры (нефть)		
Актау — Махачкала	15,05—15,45	0,00
Актау — Баку/Сангачалы	15,50—16,50	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)		
Туркменбаши — Махачкала	12,00—15,00	0,00
Туркменбаши — Баку	17,00—23,00	0,00
Туркменбаши — иранские порты	30,00—35,00	0,00
Туркменбаши — Окарем	18,00—20,00	0,00

— котировки публикуются в отчете [Argus Транспорт Каспия](#)

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Транспортировка нефти из западных портов России в сентябре подорожала**Стоимость поставки нефти из России повысилась**

Ставки фрахта крупнотоннажных танкеров в сентябре в основном повысились относительно августа в связи с усилением спроса на перевозки нефти из России. Расходы на транспортировку выросли также из-за ухудшения погодных условий и геополитической нестабильности, которые способствовали ограничению доступного для фрахтования тоннажа. Морская доставка сырья продолжает дорожать со второй половины июля.

Ситуация в сентябре подогревалась ожиданиями публикации 19-го пакета санкций Евросоюза (ЕС) против России. Блок намерен ввести санкции в отношении еще 118 судов из так называемого «теневого флота», заявила глава Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен 19 сентября. В этом случае санкционный список ЕС будет включать в общей сложности более 560 судов. Под полный запрет могут попасть сделки с крупнейшими российскими нефтяными компаниями «Роснефтью» и «Газпром нефтью».

Среднемесячные ставки фрахта танкеров для перевозок российской нефти в сентябре						\$/рейс
Маршрут	Объем партии, тыс. т	Нижняя граница	Верхняя граница	Среднее значение	±	\$/т
Черное море						
Новороссийск — западное побережье Индии	80	5 625 000	6 725 000	6 175 000	195 000	77,19
Новороссийск — северный Китай	80	7 625 000	8 525 000	8 075 000	115 000	100,94
Новороссийск — западное побережье Индии	140	6 550 000	7 525 000	7 037 500	247 500	50,27
Новороссийск — северный Китай	140	8 575 000	9 525 000	9 050 000	250 000	64,65
Балтийское море						
Приморск — западное побережье Индии	100	6 300 000	7 525 000	6 912 500	222 500	69,13
Приморск — северный Китай	100	8 300 000	9 525 000	8 912 500	232 500	89,13
Баренцево море						
Мурманск — западное побережье Индии	140	7 050 000	8 525 000	7 787 500	337 500	55,63
Мурманск — северный Китай	140	9 125 000	10 525 000	9 825 000	375 000	70,18
Дальний Восток						
Козьмино — Тибет	100	1 600 000	2 000 000	1 800 000	-130 000	18,00
Козьмино — северный Китай	100	1 900 000	2 200 000	2 050 000	-130 000	20,50
Козьмино — южный Китай	100	2 200 000	2 700 000	2 450 000	-90 000	24,50
Козьмино — Йосу	100	2 100 000	2 500 000	2 300 000	-130 000	23,00

Среднемесячная расчетная стоимость фрахта танкеров для перевозок российской нефти в сентябре					\$/рейс
Маршрут	Объем партии, тыс. т	Среднее значение		±	\$/т
Черное море					
Новороссийск – западное побережье Индии	80	2 663 718		-255 748	33,30
Новороссийск – северный Китай	80	3 817 450		-361 681	47,72
Новороссийск – западное побережье Индии	140	5 144 979		405 409	36,75
Новороссийск – северный Китай	140	7 590 893		724 556	54,22
Балтийское море					
Приморск – западное побережье Индии	100	3 704 361		-397 376	37,04
Приморск – северный Китай	100	4 853 025		-467 401	48,53
Баренцево море					
Мурманск – западное побережье Индии	140	7 567 609		664 474	54,05
Мурманск – северный Китай	140	9 875 691		982 941	70,54

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

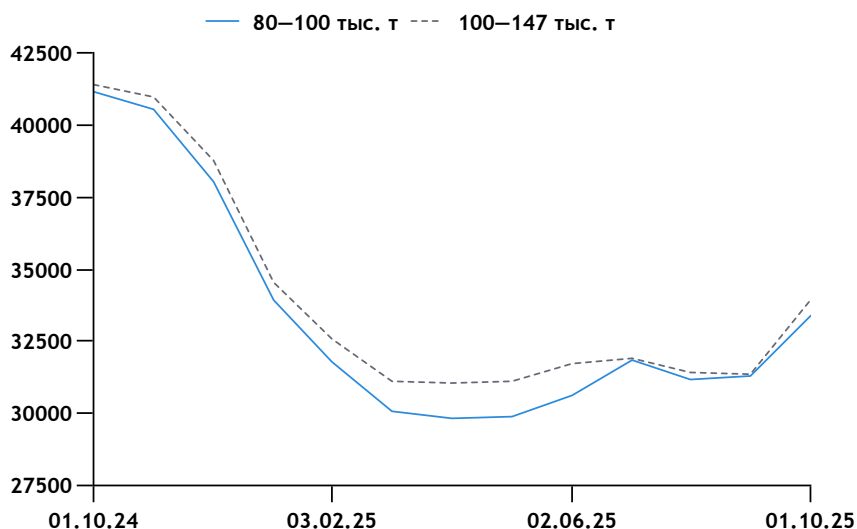
Среднемесячные изменения ставок фрахта танкеров для перевозок российской нефти					
Маршрут	Объем партии, тыс. т	сент. 2025, %	авг. 2025, %	июль 2025, %	июнь 2025, %
Новороссийск — западное побережье Индии	80	3	15	0	2
Новороссийск — северный Китай	80	1	9	2	1
Новороссийск — западное побережье Индии	140	4	14	0	-3
Новороссийск — северный Китай	140	3	9	2	-1
Приморск — западное побережье Индии	100	3	10	1	-1
Приморск — северный Китай	100	3	7	1	-1
Мурманск — западное побережье Индии	140	5	10	1	-10
Мурманск — северный Китай	140	4	8	1	-8
Козьмино — северный Китай	100	-6	6	3	-8
Козьмино — южный Китай	100	-4	4	-2	-6

Однако пока финальный список подпавших под ограничения юридических, физических лиц и судов до сих пор не опубликован. Между тем Великобритания в середине сентября обновила санкционный список, включив в него 70 новых судов, а в середине октября ввела санкции против пяти физических и 35 юрлиц, связанных с Россией. В их число вошли нефтяные компании «Лукойл», «Роснефть», а также индийская компания Nayara Energy Limited, долей в которой владеет «Роснефть». Лондон внес в санкционный список четыре китайских нефтяных терминала, 44 танкера альтернативного флота, которые транспортируют российскую нефть и семь судов-перевозчиков СПГ.

Туманы и ветры в конце месяца отмечались в районе проливов Босфор и Дарданеллы. Усиление порывов ветра и увеличение высоты волн также наблюдалось в Черноморском регионе. В таких условиях стоимость перевозки сырья танкерами типоразмера Aframax (дедвейт — 80–120 тыс. т) из *Новороссийска* (Краснодарский край) в *порты западного побережья Индии* выросла в сентябре на \$195 000 по сравнению с предыдущим месяцем, до \$6,18 млн, а в *порты Северного Китая* — на \$115 000, до \$8,08 млн за рейс. Доставка судами

Ставки фрахта танкеров на условиях годового тайм-чартера		\$/сум.
Дедвейт, тыс. т	сент. 25	авг. 25
80–100	33375	31280
100–147	33910	31340

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



МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

типоразмера Suezmax (120–200 тыс. т) подорожала по этим направлениям на \$247 500, до \$7,04 млн, и на \$250 000, до \$9,05 млн за рейс соответственно.

В сентябре отгрузки российских экспортеров из Новороссийска увеличились на 871,9 тыс. т относительно августа, до 2,73 млн т, по данным аналитических компаний Vortexa, Kpler и участников рынка. Основной причиной роста поставок стало сокращение переработки в стране ввиду ремонтов на НПЗ.

Доставка нефти из портов Балтики тоже подорожала. Затраты на транспортировку партий Юралс по 100 тыс. т танкерами типоразмера Aframax из **Приморска** (Ленинградская обл.) в **порты западного побережья Индии** и **Северного Китая** повысились за месяц на \$222 500, до \$6,91 млн, и на \$232 500, до \$8,91 млн за рейс соответственно.

Экспорт Юралс из Приморска в прошлом месяце вырос на 494 тыс. т, до 4,7 млн т, а из Усть-Луги (Ленинградская обл.) – на 391 тыс. т, до 2,2 млн т.

Перевозки сырья танкерами типоразмера Suezmax из **Мурманска** (Баренцево море) в **порты западного побережья Индии** и **Северного Китая** за сентябрь подорожали на \$337 500, до \$7,79 млн, и на \$375 000, до \$9,83 млн за рейс соответственно, вследствие увеличения поставок. Отправки нефти из Мурманска повысились за месяц на 44 тыс. т, до 1,2 млн т.

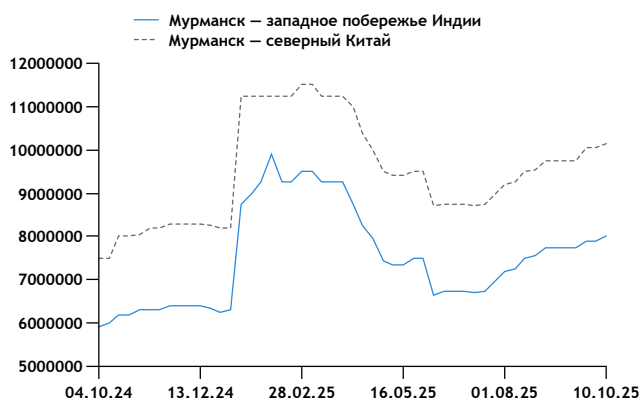
Стоимость перевозок нефти
из Новороссийска танкерами класса Aframax \$/рейс



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

Снижение ставок на Дальнем Востоке

Расходы на доставку нефти танкерами типоразмера Aframax из порта *Козьмино* (Приморский край) в *порты Северного и Южного Китая* в сентябре немного снизились — на \$130 000 и \$90 000, до \$2,05 млн и \$2,45 млн за рейс.

Снижение ставок было вызвано сокращением экспорта Смеси ВСТО ввиду ремонтов на трубопроводной сети. Отгрузки из Козьмина снизились за месяц на 478 тыс. т, до 3,7 млн т.

Перевозки в октябре могут сократиться

Экспорт и транзит нефти из России по системе «Транснефти» в текущем месяце могут снизиться суммарно на 1,85 млн т по сравнению с сентябрем, до 16,37 млн т, по предварительным данным участников рынка. Это обусловлено ожиданием повышения объемов переработки из-за окончания ремонтов на НПЗ.

Ожидается, что отгрузки из Новороссийска с учетом транзита из Казахстана сократятся на 1,43 млн т, до 1,9 млн т, а из портов Балтики — на 804 тыс. т, до 6,2 млн т. Экспорт Смеси ВСТО из порта Козьмино в октябре должен вырасти на 298 тыс. т по сравнению с сентябрем, до 4 млн т.

Несмотря на возможное уменьшение грузовой базы, некоторые участники рынка допускают дальнейший рост ставок фрахта в связи с ожиданием усиления санкционного давления в отношении России, а также с сезонным ухудшением погодных условий.

Между тем правительство Дании в начале октября заявило об усилении проверок «старых и изношенных» судов в районе Скаген-Ред (пролив Скагеррак), одной из крупнейших якорных стоянок в Северном регионе, в рамках усилий по борьбе с так называемым «теневым флотом». Пролив Скагеррак служит воротами в Балтийское море.

Под предлогом стремления гарантировать соответствие экологическим нормам власти Дании намерены усилить контроль за судовым топливом, выбросами балластной воды, управлением отходами. Увеличится количество высадок на суда инспекторов по охране окружающей среды, а также число проверок государственными портовыми инспекторами на якорной стоянке. До конца года в районе моста через пролив Большой Бельт будут использоваться специальные анализаторы для измерения содержания серы в выхлопах судов.

В сентябре также стало известно о том, что терминал Хуандао в порту Циндао (Китай, пров. Шаньдун) ужесточил контроль за приемом судов альтернативного флота, согласно документу, с которым ознакомился Argus. Новые правила запрещают швартовку судам старше 31 года.

Теоретически танкерам с низким рейтингом в соответствии с системой оценки судов запрещено швартоваться. Однако на практике применение правил остается гибким: порт по-прежнему может принимать суда со средним и высоким уровнем риска при условии предоставления ими комплексных планов безопасности и борьбы с загрязнением. Новые правила на терминале Хуандао вступят в силу 1 ноября, что дает трейдерам и экспортерам время перенаправить партии на другие терминалы. Остальные порты провинции пока таких правил не вводили.

По итогам девяти месяцев текущего года отгрузки нефти из России через терминал Хуандао составили лишь 1,44 млн т при суммарном импорте нефтяных грузов за этот период в размере 14,74 млн т, по данным Vortexa.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Расчетный фрахтовый индекс для поставок нефти в пределах Черного моря					\$/рейс
Дата	Размер партии				
	80 тыс. т		140 тыс. т		
	мин.	макс.	мин.	макс.	
30.09.2025	1355600	1405600	2143900	2211400	
29.09.2025	1355600	1405600	2143900	2211400	
26.09.2025	1355600	1405600	2143900	2211400	
25.09.2025	1308400	1358400	2121400	2196400	
24.09.2025	1308400	1358400	2121400	2196400	
23.09.2025	1261200	1311200	2136400	2206400	
22.09.2025	1253000	1298000	2136400	2206400	
19.09.2025	1253000	1298000	2136400	2206400	
18.09.2025	1229000	1274000	2136400	2206400	
17.09.2025	1205800	1250800	2136400	2206400	
16.09.2025	1205800	1250800	2136400	2206400	
15.09.2025	1205800	1250800	2136400	2206400	
12.09.2025	1205800	1250800	2136400	2206400	
11.09.2025	1205800	1250800	2136400	2206400	
10.09.2025	1205800	1250800	2136400	2206400	
09.09.2025	1205800	1250800	2136400	2206400	
08.09.2025	1205800	1250800	2136400	2206400	
05.09.2025	1229000	1274000	2136400	2206400	
04.09.2025	1229000	1274000	2136400	2206400	
03.09.2025	1229000	1274000	2136400	2206400	
02.09.2025	1245500	1293000	2136400	2206400	
01.09.2025	1245500	1293000	2136400	2206400	

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.	
13 октября					
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
6 октября					
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
29 сентября					
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
22 сентября					
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

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.	
13 октября					
Черное море	420 000	875 000	0,60	1,25	70 000 000
Баренцево море	70 000	175 000	0,10	0,25	70 000 000
6 октября					
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
29 сентября					
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
22 сентября					
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

**Рост экспорта нефти
в сентябре пришелся
на западные маршруты**

Больше нефти в сентябре было направлено за рубеж

Транспортировка сырья из России в дальнее зарубежье по системе «Транснефти» с учетом транзита в прошлом месяце резко повысилась — на 524 тыс. барр./сут. (1,64 млн т) относительно августа, до 4,43 млн барр./сут. (18,22 млн т), максимального значения с мая 2023 г., по данным аналитических компаний Vortexa, Kpler и участников рынка. Увеличение поставок связано с перенаправлением за рубеж объемов с российских НПЗ, на которых проводились плановые и внеплановые ремонты. Годом ранее уровень отгрузок был меньше — 4,08 млн барр./сут. (16,76 млн т).

Части экспортеров пришлось поставлять дополнительные партии по позициям в графике других производителей, сообщили участники рынка. А отправка пяти августовских партий Юралс, Сибирской легкой и Смеси ВСТО суммарным размером около 500 тыс. т была перенесена на сентябрь, по данным Vortexa, Kpler и участников рынка. Это стало следствием опоздания танкеров и действующего с конца июля усиленного контроля за судами, заходящими в российские порты.

Экспорт **российских** компаний по системе «Транснефти» вырос за месяц на 431 тыс. барр./сут. (1,27 млн т), до 4,18 млн барр./сут. (17,18 млн т), а увеличение **транзита** из Казахстана было менее заметным — на 94 тыс. барр./сут. (368 тыс. т), до 248 тыс. барр./сут. (1,03 млн т).

Повсеместный рост отгрузок по западным маршрутам

Поставки нефти в **западном** направлении повысились в сентябре сразу на 655 тыс. барр./сут. (2,41 млн т) по сравнению с предыдущим месяцем, до 2,76 млн барр./сут. (11,45 млн т). Экспорт из **Новороссийска** (Краснодарский край) увеличился на 254 тыс. барр./сут. (958 тыс. т), до 810 тыс. барр./сут. (3,33 млн т), в том числе **Сибирской легкой** — на 211 тыс. барр./сут. (841 тыс. т),

Экспорт и транзит нефти из России по системе «Транснефти»				тыс. т
Направление	сент. 25	± авг. 25*, %	январь—сент. 25	± январь—сент. 24*, %
Новороссийск	3334,4	45,0	21319,6	0,1
Всего черноморские порты	3334,4	45,0	21319,6	0,1
Приморск	4700,0	15,5	34260,0	4,5
Усть-Луга	2304,3	24,4	20455,6	-18,9
Всего балтийские порты	7004,3	18,3	54715,6	-5,8
Германия	325,1	661,2	1588,6	47,6
Чехия	0,0	—	516,5	-70,2
Словакия	520,0	72,2	4011,4	38,9
Венгрия	270,1	48,8	3553,4	5,2
Всего «Дружба»	1115,2	111,9	9669,9	6,5
Всего западное направление	11453,9	31,0	85705,2	-3,1
Козьмино	3702,0	-8,5	34440,0	4,2
Китай	2243,1	-7,8	22524,1	1,9
Китай (Атасу — Алашанькоу)	816,9	0,0	7494,9	1,2
Всего восточное направление	6762,0	-7,3	64459,0	3,0
Итого	18215,9	13,3	150164,2	-0,5

* — сравнение основано на среднесуточных объемах

— по данным Vortexa, Kpler и участников рынка

📄 скачать данные из [Argus direct](#)

ЭКСПОРТ НЕФТИ

до 331 тыс. барр./сут. (1,34 млн т), ввиду ремонтов на южных НПЗ страны.

Отгрузки *Юралс* и *Кебсо* из этого порта выросли на 43 тыс. барр./сут. (117 тыс. т), до 479 тыс. барр./сут. (1,99 млн т). Увеличение поставок пришлось на транзит из Казахстана — на 86 тыс. т, до 606 тыс. т.

Экспорт нефти из *балтийских* портов вырос за месяц на 260 тыс. барр./сут. (885 тыс. т), до 1,68 млн барр./сут. (7 млн т). Поставки Юралс из *Приморска* (Ленинградская обл.) повысились на 151 тыс. барр./сут. (494 тыс. т), до 1,12 млн барр./сут. (4,7 млн т), максимума с июля 2019 г.

Выросли отгрузки со стороны неназванных экспортеров — на 780 тыс. т, до 1,68 млн т. «Роснефть» второй месяц подряд сохранила поставки из порта на максимуме в этом году — 2,22 млн т, тогда как «Лукойл» уменьшил отгрузки из Приморска на 201 тыс. т, до 700 тыс. т, в частности из-за перенаправления части сырья в Новороссийск.

Увеличился экспорт сырья и из *Усть-Луги* (Ленинградская обл.) — на 109 тыс. барр./сут. (391 тыс. т), до 555 тыс. барр./сут. (2,3 млн т). Месяцем ранее поставки из этого порта были пониженными ввиду ограниченных мощностей прокачки по трубопроводу, ведущему в порт, после внешнего воздействия.

Экспорт нефти российских компаний из Усть-Луги вырос на 108 тыс. барр./сут. (391 тыс. т), до 531 тыс. барр./сут. (2,2 млн т). «Роснефть» повысила поставки Юралс из порта на 485 тыс. т относительно уровня августа, до 1,48 млн т, а «Нефтиса» — на 147 тыс. т, до 247 тыс. т. В то же время «Татнефть» в сентябре приостановила отгрузки из Усть-Луги вследствие общего сокращения экспорта компании, тогда как в августе поставщик экспортировал 100 тыс. т. Транзит из Казахстана не изменился — 24 тыс. барр./сут. (100 тыс. т).

Прокачка Юралс и Кебсо по трубопроводу «Дружба» повысилась в сентябре на 142 тыс. барр./сут. (571 тыс. т) по сравнению с уровнем месяцем ранее, до 268 тыс. барр./сут. (1,12 млн т). Отгрузки восстановились после снижения в августе вследствие кратковременных остановок ввиду внешнего воздействия на объекты нефтепровода.

Транспортировка Юралс по южной ветке «Дружбы» на предприятия Mol в Братиславе (*Словакия*) и Сазхаломбатте (*Венгрия*) выросла за месяц суммарно на 74 тыс. барр./сут. (290 тыс. т), до 190 тыс. барр./сут. (790 тыс. т). Mol оперативно перераспределяет нефть между своими заводами по мере необходимости. Компания с марта является единственным покупателем российской нефти в Европе.

Транзит Кебсо по северной ветке «Дружбы» в *Германию* в прошлом месяце также заметно увеличился — на 68 тыс. барр./сут. (281 тыс. т) по сравнению с августом, до 78 тыс. барр./сут. (325 тыс. т). Как правило, «Казмунайгаз» (КМГ) поставляет основной объем, около 100 тыс. т, из ресурсов консорциума Karachaganak Petroleum Operating (KPO). Кроме того, компания экспортирует не более 50 тыс. т/месяц нефти, добываемой консорциумом North Caspian Operating Company (NCOC) на Кашаганском месторождении. С апреля начались также отгрузки из ресурсов «Тенгизшевройла» (ТШО).

ЭКСПОРТ НЕФТИ

Снижение поставок на восток

Транспортировка российской нефти в **восточном** направлении сократилась за месяц на 131 тыс. барр./сут. (775 тыс. т), до 1,67 млн барр./сут. (6,76 млн т). Отгрузки Смеси ВСТО из порта **Козьмино** (Приморский край) уменьшились на 85 тыс. барр./сут. (478 тыс. т), до 913 тыс. барр./сут. (3,7 млн т), ввиду планового ремонта на объектах трубопровода, ведущего в порт, сообщили трейдеры.

Торговая компания Paradigm уменьшила отгрузки сорта из порта на 99 тыс. т, до 1 млн т. Посредник формирует танкерные партии из нетанкерных объемов нескольких производителей для отправки в Китай. «Роснефть» сократила поставки из Козьмина на 293 тыс. т, до 897 тыс. т, повысив прокачку легкой нефти на собственные заводы после завершения ремонтов. «Лукойл» уменьшил экспорт сорта на 100 тыс. т, до 200 тыс. т, тогда как поставки «Газпрома», напротив, повысились на 101 тыс. т, составив чуть более 400 тыс. т.

Экспорт из ресурсов «Роснефти» в адрес китайской CNPC по ответвлению от трубопровода Восточная Сибирь — Тихий океан (ВСТО) из **Сковородина** (Амурская обл.) снизился на 47 тыс. барр./сут. (270 тыс. т), до 553 тыс. барр./сут. (2,24 млн т). Транзитные поставки через Казахстан по трубопроводу **Атасу — Алашанькоу** в целом почти не изменились — 207 тыс. барр./сут. (817 тыс. т), хотя в абсолютном исчислении показатель снизился на 27 тыс. т.

Российская и китайская стороны заранее согласуют объемы поставок по месяцам в зависимости от плановых ремонтов, и данные показатели должны соответствовать законтрактованным отгрузкам по этим маршрутам в размере 30 млн т/год и 10 млн т/год соответственно. Россия и Китай в начале сентября подписали соглашение об увеличении поставок нефти в Китай через Казахстан, сообщил министр энергетики Сергей Цивилев в интервью «России-24». Соглашение предусматривает увеличение отгрузок на дополнительные 2,5 млн т/год. Для роста транспортировки потребуются повысить мощности трубопроводов, сообщили участники рынка.

По итогам этого года суммарный экспорт нефти из России может снизиться на 5,1 млн т, или на 2,08%, относительно 2024 г., до 240,1 млн т, согласно сентябрьскому прогнозу Минэкономразвития. По обновленным данным Argus, если график IV квартала будет выполнен, то по итогам года трубопроводный экспорт и транзит в дальнее зарубежье уменьшатся на 27 тыс. барр./сут. (1,82 млн т) по сравнению с прошлым годом, до 4 млн барр./сут. (200,39 млн т). Добыча нефти и газового конденсата, по оценке Минэкономразвития, останется на уровне прошлого года — 516 млн т.

«Колесные» поставки на максимуме более чем за год

Перевозки нефти по железной дороге из России за рубеж в прошлом месяце увеличились до 31,9 тыс. барр./сут. (131,9 тыс. т) с 28,5 тыс. барр./сут. (121,7 тыс. т) в августе, по данным экспедиторов. До этого показатель отгрузок был выше в июле 2024 г. — 42,7 тыс. барр./сут. (182,4 тыс. т).

Большое всего российского сырья поступило железнодорожным транспортом в **Белоруссию** — 66 тыс. т. Месяцем ранее отгрузки в эту страну составили около 60 тыс. т. Нефть в августе — сентябре поставлялась с месторождений в Оренбургской области на Мозырский НПЗ. Перевозок на Новополоцкий завод не было, в последний раз на предприятие было направлено 8,8 тыс. т в июле.

ЭКСПОРТ НЕФТИ

«Колесные» отгрузки нефти для прокачки по маршруту *Каспийского трубопроводного консорциума (КТК)* в течение месяца выросли почти на 17 тыс. т, до 58,2 тыс. т. Поставки со станции Новая Жизнь (Ставропольский край) повысились на 18,7 тыс. т, до 51,5 тыс. т. Неназванный экспортер увеличил транспортировку сырья из Волгоградской области в 2,2 раза, до 6,7 тыс. т. В то же время отгрузки со станции Тихорецкой (Краснодарский край), отмечавшиеся в течение лета в размере 3,8–5,5 тыс. т/месяц, в сентябре отсутствовали.

Регулярные железнодорожные поставки нефти «Газпрома» в порт *Козьмино* (Приморский край), начавшиеся в декабре 2024 г., составили в сентябре 7,7 тыс. т. В предыдущие месяцы года отгрузки были преимущественно на уровне немногим более 19 тыс. т/месяц.

«Колесных» перевозок небольших партий нефти по другим зарубежным маршрутам, которые фиксировались ранее в этом году, в сентябре не было (см. табл.).

Поставки нефти из России за рубеж по железной дороге				тыс. т
Направление	сент. 25	± авг. 25*, %	январь–сент. 25	± январь–сент. 24*, %
Белоруссия	66,0	13,8	501,0	-13,1
Всего сухопутные переходы	66,0	13,8	501,0	-13,1
КТК	58,2	45,6	245,3	-57,5
Грузия	0,0	—	0,3	-88,9
Всего черноморские порты	58,2	45,6	245,6	-57,6
Козьмино	7,7	-58,4	149,4	—
Всего дальневосточные порты	7,7	-58,4	149,4	—
Махачкала	0,0	-100,0	1,4	—
Всего каспийские порты	0,0	-100,0	1,4	—
Итого	131,9	12,0	897,3	-22,4

* — сравнение основано на среднесуточных объемах

— по данным ж.-д. экспедиторов

📄 скачать данные из Argus direct

ЭКСПОРТ ГАЗОВОГО КОНДЕНСАТА

Динамика транспортировки конденсата на основных маршрутах была неравномерной**Экспорт конденсата продолжает расти**

Отгрузки газового конденсата из России за рубеж по железной дороге в течение прошедшего месяца повысились на 4,4 тыс. барр./сут. относительно августа, до 36,7 тыс. барр./сут. В абсолютном исчислении показатель тоже увеличился — на 12,4 тыс. т, до 135,8 тыс. т, по данным экспедиторов. Поставки растут третий месяц, годом ранее уровень перевозок был ниже — 34,2 тыс. барр./сут. (126,6 тыс. т).

Отгрузки конденсата для прокачки по маршруту *Каспийского трубопроводного консорциума (КТК)* увеличились за месяц на 15 тыс. т, до 81 тыс. т. После месячного перерыва были возобновлены перевозки конденсата со станции Ветласян (Коми) в размере 5 тыс. т. Поставки производителей со станции Сургут (Ханты-Мансийский АО) повысились также на 5 тыс. т, до 43,4 тыс. т. Транспортировка со станции Кашпир (Самарская обл.), отгрузки с которой осуществляет Сызранский НПЗ «Роснефти», сократилась на 2,4 тыс. т, до 9,7 тыс. т.

По итогам девяти месяцев года отгрузки конденсата для прокачки по КТК уменьшились в 2,3 раза, до 324,7 тыс. т, из-за временной приостановки поставок в этом году ввиду внешнего воздействия на инфраструктуру консорциума. Это направление остается одним из основных для отгрузок за рубеж российского конденсата. Морской экспорт осуществляется с терминала в Южной Озереевке (Краснодарский край). Основной объем Смеси КТК через комплекс отгружается из ресурсов казахстанских компаний.

Железнодорожная транспортировка конденсата «Газпрома» со станции Окунайский разъезд (Иркутская обл.) в *восточном* направлении снизилась в сентябре на 7,7 тыс. т относительно предыдущего месяца, составив чуть менее 50 тыс. т. На газопроводе «Сила Сибири», по которому поставляется сухой газ, в период 18–26 сентября проводилась профилактика, которая сказалась на транспортировке конденсата с Ковыктинского газоконденсатного месторождения по конденсатопроводу до железнодорожного терминала в поселке Окунайский (Иркутская обл.), пояснил ситуацию отраслевой источник.

Поставки конденсата из России за рубеж по железной дороге				тыс. т
Направление	сент. 25	± авг. 25*, %	январь — сент. 25	± январь — сент. 24*, %
КТК	81,0	26,9	324,7	-57,1
Всего черноморские порты	81,0	26,9	324,7	-57,2
Ванино	23,0	-11,4	198,8	-3,1
Владивосток	0,0	—	156,8	—
Восточный	26,8	-9,6	84,2	—
Всего дальневосточные порты	49,8	-10,4	439,8	114,3
Узбекистан	5,0	—	138,1	-10,5
Азербайджан	0,0	—	12,8	-11,1
Белоруссия	0,0	—	0,2	—
Казахстан	0,0	—	0,1	—
Афганистан	0,0	—	27,7	—
Всего сухопутные переходы	5,0	—	179,0	5,0
Итого	135,8	13,7	943,5	-16,8

* — сравнение основано на среднесуточных объемах

— по данным ж.-д. экспедиторов

ЭКСПОРТ ГАЗОВОГО КОНДЕНСАТА

Поставки на станцию **Находка-Восточная** (Приморский край) уменьшились на 3,8 тыс. т, до 26,8 тыс. т, а в порт **Ванино** (Хабаровский край) — на 3,8 тыс. т, до 23 тыс. т. Перевозки на станцию **Гайдамак** во Владивостоке (Приморский край) третий месяц отсутствовали.

«Газпром» начал активно развивать «колесные» поставки конденсата в регионе с 2023 г. благодаря разработке Ковыктинского газоконденсатного месторождения. В 2023 г. отгрузки компании на экспорт составили чуть менее 105 тыс. т, в 2024 г. — почти 315 тыс. т, а за девять месяцев повысились почти до 440 тыс. т.

В сентябре после месячной паузы транзитом через Казахстан в **Узбекистан** поступило 5 тыс. т российского конденсата. Партия была направлена на станцию Ахунбабаева (Узбекистан), обслуживающую Ферганский НПЗ. В январе — июле отгрузки осуществлялись на станцию Караулбазар (Узбекистан) для Бухарского завода. По итогам девяти месяцев по железной дороге в Узбекистан было отгружено 138,1 тыс. т по сравнению с 154,8 тыс. т за аналогичный период прошлого года, по данным экспедиторов. Эпизодически отмечавшихся в течение года «колесных» перевозок российского конденсата в другие **страны ближнего зарубежья** в прошлом месяце не было.

Железнодорожных отгрузок сырья из России в **Афганистан** в августе — сентябре также не было, что вызвано в том числе ужесточением контроля за качеством импортируемых партий нефтяных грузов. С начала года в эту страну было поставлено почти 28 тыс. т российского конденсата, по информации экспедиторов.

ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Внеплановые ремонты на НПЗ и временные запреты сдерживают экспорт нефтепродуктов из России

«Колесный» экспорт нефтепродуктов заметно снизился

Отгрузки нефтепродуктов по железной дороге за рубеж в сентябре уменьшились почти на 18,5 тыс. т/сут. (750 тыс. т) к августовскому уровню, до 176,2 тыс. т/сут. (5,29 млн т), по данным экспедиторов. Ниже показатель был в июне 2020 г. — 175,5 тыс. т/сут. (5,27 млн т). К сокращению поставок нефтепродуктов главным образом привело увеличение количества внеплановых ремонтов на российских НПЗ.

Железнодорожный экспорт **дизтоплива** и **газойля** с учетом комбинированных поставок в прошлом месяце снизился на 8,5 тыс. т/сут. (296 тыс. т), до 31,6 тыс. т/сут. (949 тыс. т), по данным экспедиторов. В основном сократились отгрузки продукта в направлении портов Азово-Черноморского бассейна — почти на 193 тыс. т, до 488 тыс. т. Поставки топлива в направлении Новоросская (Краснодарский край) уменьшились на 119 тыс. т, до 455 тыс. т. Отгрузки в порт снизили Афипский и Ильский НПЗ (Краснодарский край) по причине внеплановых ремонтов на предприятиях. Сократились за месяц перевозки и в Туапсе (Краснодарский край) — почти до 15 тыс. т со 101 тыс. т — в условиях снижения отгрузок с линейной производственно-диспетчерской станции (ЛПДС) Никольское (Тамбовская обл.).

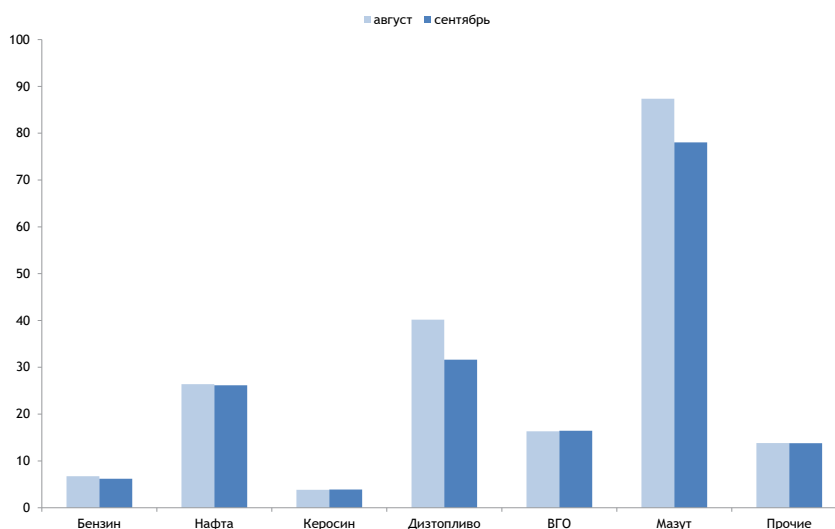
В ближайшие месяцы поставки дизтоплива могут продолжить сокращаться. Правительство в конце сентября с целью насыщения внутреннего рынка запретило компаниям, не являющимся производителями дизельного и судового топлива, экспортировать эти продукты.

«Колесные» поставки **бензина** за рубеж снизились за месяц лишь на 550 т/сут. (23 тыс. т), до 6,2 тыс. т/сут. (186 тыс. т), по информации экспедиторов. Отгрузки топлива остаются минимальными из-за действия запрета на его поставки за рубеж. В конце сентября это ограничение было продлено до конца года. Продолжаются только отгрузки в рамках межправительственных соглашений.

Перевозки **нафты** за рубеж в сентябре снизились на 220 т/сут. (33 тыс. т) относительно предыдущего месяца, до 26,2 тыс. т/сут. (785 тыс. т). Это минимальный показатель отгрузок продукта в текущем году. Производство нафты на НПЗ России в 2025 г. уменьшилось в рамках общего сокращения загрузки заводов.

Ж.-д. экспорт нефтепродуктов из России

тыс. т/сут.



ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Уменьшились поставки продукта в адрес южных портов — почти на 88 тыс. т, до чуть более 248 тыс. т, и дальневосточных — на 35 тыс. т, почти до 56 тыс. т. В то же время это снижение было частично компенсировано ростом экспорта в направлении балтийских портов — на 62,5 тыс. т, почти до 414 тыс. т, и стран ближнего зарубежья — в 1,7 раза, до чуть более 67 тыс. т.

Железнодорожный экспорт российского **керосина** в прошлом месяце остался почти на уровне августа — около 4 тыс. т/сут., снизившись в абсолютном исчислении лишь на 2 тыс. т и составив около 117 тыс. т. Больше всего топлива было направлено в Узбекистан, Казахстан и Киргизию.

Поставки **мазута** по железной дороге за рубеж в сентябре уменьшились до 78 тыс. т/сут. (2,34 млн т) с 87,4 тыс. т/сут. (2,71 млн т) месяцем ранее, по данным экспедиторов. В основном снизились отгрузки продукта в порты Балтики — примерно на 297 тыс. т, до 1,75 млн т, в том числе в Усть-Лугу (Ленинградская обл.) — почти на 242 тыс. т, до 1,36 млн т. Сократились отгрузки мазута Киришского НПЗ (Ленинградская обл.) «Сургутнефтегаза» по причине внепланового ремонта. По тем же причинам Куйбышевский и Сызранский НПЗ (Самарская обл.) «Роснефти» в сентябре не отгружали мазут в Усть-Лугу, хотя месяцем ранее с этих двух заводов было направлено в порт почти 85 тыс. т, по данным участников рынка.

Поставки продукта в Новороссийск снизились в 1,4 раза и составили чуть менее 190 тыс. т, ввиду сокращения отгрузок из ресурсов Ильского НПЗ в 2,5 раза, почти до 54 тыс. т.

Перевозки **вакуумного газойля (ВГО)** на экспорт по железной дороге в сентябре выросли на 130 т/сут., до 16,5 тыс. т/сут, хотя в абсолютном исчислении понизились на 12,5 тыс. т, почти до 494 тыс. т, по данным экспедиторов. Сократились отгрузки в порты Балтийского моря и Азово-Черноморского бассейна, хотя поставки в порты Дальнего Востока немного выросли.

НОВОСТИ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Россия построит линию Решт — Астара

Участок около 34 км под железнодорожную линию Решт — Астара (более 160 км) в Иране был передан России для начала строительных работ, заявила министр дорог и городского развития Ирана Фарзана Садег, по сообщению ТАСС от 27 сентября.

Садег добавила, что процесс выкупа земли под строительство железнодорожной ветки шел очень долго и проблемно, но Иран планирует завершить этот процесс к марту 2026 г.

В 2023 г. Россия и Иран в рамках проекта реализации западного маршрута международного транспортного коридора (МТК) «Север — Юг» заключили соглашение о совместном строительстве ветки Решт — Астара. Суммарная стоимость проекта оценивается в €1,6 млрд. Россия и Иран будут совместно финансировать проектирование, строительство, а также поставки товаров и услуг, сообщил ТАСС со ссылкой на документ.

Активная фаза строительства может начаться до конца года, заявил министр транспорта России Андрей Никитин в сентябре. Сроки прокладки неясны, но посол Ирана в России Казем Джалали сообщил в апреле, что строительство может занять три-четыре года. Грузовое сообщение между Рештом и Астарой в настоящее время осуществляется с помощью автотранспорта.

Россия, Иран и Индия в сентябре 2000 г. подписали соглашение о создании МТК «Север — Юг», к которому затем присоединились несколько 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.

НОВОСТИ

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

ОСК создала платформу для строительства грузового флота

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) на Международной выставке «Нева 2025», прошедшей в Санкт-Петербурге 23–26 сентября, представила унифицированную платформу для строительства судов класса река-море, сообщила ОСК.

Платформа будет предназначена для серийного строительства танкеров длиной 141 м, шириной 16,8 м и дедвейтом 7,9 тыс. т при осадке 4,7 м (аналог — проект 19900М), а также универсальных сухогрузов и контейнеровозов. Платформа разработана блоком инжиниринга ОСК и конструкторским бюро ОСК «Вымпел».

При разработке проекта было принято несколько важных решений для максимального упрощения и унификации оборудования на судах, в результате чего количество уникальных компонентов, которые требуют отдельного производства и обслуживания, снизится на 20%. Это позволит существенно упростить строительство, монтаж и обслуживание судов, а также снизить затраты на закупку и хранение комплектующих.

Для реализации платформенного подхода предлагается использовать на всех типах судов шесть унифицированных блоков корпуса судна. Среди них носовая оконечность, переходный блок от цилиндрической части к носовой оконечности, грузовая зона, кормовая оконечность, блок жилой надстройки, а также рулевой рубки и служебных помещений.

ОСК была учреждена 21 марта 2007 г. в соответствии с указом президента России Владимира Путина № 394. Она включает в себя проектно-конструкторские бюро и специализированные научно-исследовательские центры, верфи, судоремонтные и машиностроительные предприятия, на базе которых консолидирована основная часть отечественного судостроительного комплекса. В октябре 2023 г. указом Путина ОСК была передана ВТБ на пять лет в доверительное управление.

НОВОСТИ

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Новый проект СПГ-танкера

Проектно-конструкторское бюро (ПКБ) «Петробалт» (Санкт-Петербург) совместно с российской компанией ГТИ на Международной выставке «Нева 2025» презентовали концептуальный проект танкера с ограниченным районом плавания (R2 или R2-RSN). Судно предназначено для поставок сжиженного природного газа (СПГ), а его параметры позволяют эксплуатацию по внутренним водным путям, по сообщению «Петробалта».

Особенностью СПГ-танкера является система хранения груза мембранного типа GTI-1, разработанная ГТИ. Возможно его дооснащение для задействования в качестве плавучего накопителя или бункеровщика.

Согласно проекту, длина судна составит около 130,3 м, ширина — почти 17 м, осадка — 3,6 м, а объем трюма — около 6,4 тыс. м³. Предусматривается комфортное размещение 16 членов экипажа на борту танкера.

Ключевыми направлениями деятельности «Петробалт», основанного в 1995 г., являются разработка технических и рабочих проектов судов различного назначения, а также научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки в области судостроения. ГТИ специализируется на системах хранения и транспортировки СПГ.

СТАТИСТИКА

Экспорт и транзит нефтяных грузов из России по железной дороге в сентябре 2025 г.														тыс. т
	Нефть	Газоконденсат	Бензин	Нафта	Керосин	Дизтопливо	ВГО	Мазут	Битум и гудрон	Масла	Сжиженный газ	Прочие	Нефтяной кокс	Всего
Абхазия			11,04			2,35	0,29							13,68
Азербайджан										3,03		0,53		3,55
Азов						5,62		15,14						20,76
Астрахань (Трусово)			40,56			7,56								48,12
Афганистан			14,52			23,20					26,98			64,70
Батуми								37,61		0,66	11,22			49,49
Белоруссия	66,03						0,29		0,45	3,34	11,17	3,55		84,81
Ванино		23,00				9,05	148,57	1,28						181,90
Владивосток				3,12	6,00	14,31	2,00	7,16		0,14			8,95	41,68
Восточный		26,79		27,13		0,31	2,56			1,24			17,26	75,28
Высоцк				95,04		89,91	28,85	268,72						482,52
Грузия				8,87	0,55				4,67		1,18	1,99		17,26
Ейск							7,81	1,67						9,48
Кавказ								37,95						37,95
Казахстан			1,24	19,53	36,92	53,42	0,14		35,92	5,73	7,40	0,98	3,22	164,50
Киргизия			22,04	5,32	23,90	44,98			6,11	0,53	21,20	1,06		125,14
Китай									10,63	0,05	28,51	0,03	68,51	107,71
Козьмино		7,65												7,65
КТК	58,20	80,97												139,17
Кулеви						1,15		9,27						10,43
Латвия											0,62	8,32		8,94
Литва										0,12				0,12
Монголия			56,05		6,27	148,70		1,01	5,92	0,36	2,60			220,91
Мурманск												3,49		3,49
Нариманов			44,70			9,95								54,65
Находка				25,58		34,75	1,02	214,92	0,49			0,24		277,00
Новороссийск				190,93		455,03	87,77	189,46		24,20		1,19	1,73	950,31
Польша											9,10	0,79		9,89
Ростов-на-Дону												5,74		5,74
Санкт-Петербург				14,58		14,90	35,45	189,74		24,64	6,07	30,98	87,55	403,92
Славянка						18,45	37,41	79,87						135,73
Таганрог										2,51				2,51
Таджикистан			39,25		3,08	30,10			5,11	0,76	5,71	0,67		84,69
Тамань				33,11		12,53		53,60						99,25
Темрюк				6,80						11,94	25,34	4,15		48,22
Туапсе				17,41		14,88		1,57						33,86
Туркмения										0,07				0,07
Узбекистан		5,02	58,09	42,86	41,65	29,70	8,66		3,12	4,89	33,02	0,08		227,09
Усть-Луга			38,98	304,08			133,06	1360,27		0,98	83,85	0,31	33,72	1955,25
Хасан											0,76			0,76
Эстония										0,38		0,85		1,22
Южная Осетия			1,20											1,20
Итого	131,88	135,78	327,67	794,36	118,37	1020,85	493,88	2469,25	72,42	85,55	274,72	64,94	220,94	6210,59

— 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 сентябре 2025 г.*											тыс. т
Экспортер/ресурсы											
	Новороссийск	Приморск	Усть-Луга	Козьмино	Германия	Словакия**	Венгрия**	Китай (Сквородино)	Китай (Атасу – Алашанькоу)	Всего	
Итого через Россию	3334,4	4700,0	2304,3	3702,0	325,1	520,0	270,1	2243,1	816,9	18215,9	
Российская нефть	2728,0	4700,0	2204,3	3702,0		520,0	270,1	2243,1	816,9	17184,4	
Роснефть	997,6	2220,0	1484,1	897,2				2243,1	816,9	8659,0	
Лукойл	538,1	700,0	100,1	200,0						1538,2	
Татнефть	140,0									140,0	
Нефтиса			247,1							247,1	
Русснефть	405,8									405,8	
Прочие нефтедобывающие организации	646,5	1780,0	373,0	2604,8						5404,3	
Транзит из Казахстана	606,4		100,0		325,1					1031,5	

* — оперативные данные; ** — поставки российских компаний

— по данным Vortexa, Kpler и участников рынка

Трубопроводный экспорт и транзит нефти из России в августе 2025 г.*											тыс. т
Экспортер/ресурсы	Новороссийск	Южная Озеревка***	Приморск	Усть-Луга	Козьмино	Германия	Словакия**	Венгрия**	Китай (Сквородино)	Китай (Атасу – Алашанькоу)	Всего
Итого через Россию	2376,2	6303,3	4205,8	1913,5	4180,0	44,1	312,1	187,6	2513,0	844,0	22879,6
Российская нефть	1856,1	601,4	4205,8	1813,8	4180,0		312,1	187,6	2513,0	844,0	16513,8
Роснефть	1097,4		2204,8	998,7	1190,4				2513,0	844,0	8848,3
Лукойл		509,7	901,0	100,0	299,8						1810,5
Татнефть	99,8			100,0							199,8
Нефтиса			100,0	100,1							200,1
Прочие нефтедобывающие организации	659,0	91,7	1000,0	515,0	2689,8						4955,5
Транзит из Казахстана	520,0	5701,9		99,7		44,1					6365,8

* — 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
Тел.: +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 цены или данные, в любой форме и для любых целей, может производиться только при наличии предварительного письменного разрешения Argus. Чтение отчета разрешено только в случае Вашего согласия с этим правилом.

Сведения о товарных знаках

ARGUS, ARGUS MEDIA, логотип ARGUS, ARGUS НЕФТЕТРАНСПОРТ и другие наименования продуктов и сервисов ARGUS и индексов ARGUS являются товарными знаками, принадлежащими Argus Media Ltd.

Для получения дополнительной информации, пожалуйста, посетите страницу сайта www.argusmedia.com/trademarks.

Ограничение ответственности

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

Argus Rus Limited

Россия, 107045, Москва
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

Руководитель отдела по развитию бизнеса в России и СНГ
Дмитрий Юдаков

Коммерческий директор
Антон Григорьев

Директор ценового и аналитического департамента
Екатерина Дербилова

Главный аналитик
Олег Кирсанов

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

Отдел продаж
moscowsales@argusmedia.com

**INVESTORS
IN PEOPLE**
We invest in people Gold

Транспортировка
illuminating the markets®