

Энергетическая стратегия России нацелена на рост поставок нефтепродуктов на внутренний рынок за счет снижения экспорта

Ставки аренды цистерн в мае	
Нефтебензиновые	
Россия (руб./сут.)	2650–2940
Казахстан (\$/сут.)*	29,28–31,54
Газовые	
Россия (руб./сут.)	3710–4100

* — по курсу тенге к доллару Нацбанка Казахстана (на 1 мая — KZT512,34/USD)

— обзор рынка на стр. 27–28,
методика — на сайте www.argusmedia.com

В НОМЕРЕ

В Арктике планируется новый терминал	3
Итоги перевалки в I кв.	6
Фрахт продуктовозов подешевел	11
НИЦ ПИ: не стоит во всем винить РЖД	16
Ж.-д. поставки в Китай растут	20
Проект Трансафганской ж. д. обрастает деталями	24
Автоперевозки могут вновь подорожать	32
Итоги первого месяца речной навигации	38
Снижение ставок фрахта крупных танкеров	41
Экспорт нефти повысился	47
«Колесный» экспорт нефтепродуктов устойчив	52
Новости	54–57
Статистика	58–59

Стратегия предусматривает сокращение экспорта

Поставки нефтепродуктов из России за рубеж в обозримом будущем могут снизиться, согласно новой Энергетической стратегии страны до 2050 г. Негативное влияние на экспорт может оказать дальнейшее ужесточение антироссийских санкций, отказ развитых стран от ископаемого топлива в пользу возобновляемых источников энергии, а также рост логистических затрат. Ожидается продолжение переориентации экспорта нефтепродуктов с европейского на восточное направление.

В середине апреля правительство утвердило новую Энергетическую стратегию России до 2050 г. Соответствующее распоряжение подписал премьер-министр Михаил Мишустин. Реализация стратегии разделена на три этапа: до 2030 г., 2031–2035 гг. и 2036–2050 гг.

Первая стадия (до 2030 г.) предполагает адаптацию к внешним и внутренним вызовам. На втором этапе (2031–2035 гг.) планируется формирование экономики предложения в отраслях топливно-энергетического комплекса (ТЭК) России, а также переход на новый технологический уклад в ТЭК. Третья фаза (2036–2050 гг.) предусматривает сохранение Россией роли одного из ведущих поставщиков на мировом энергетическом рынке за счет обеспечения технологической модернизации ТЭК страны.

В стратегию заложено пять сценариев развития: инерционный, целевой, ускоренного энергетического перехода, стрессовый и сценарий технологического потенциала.

Целевой сценарий является приоритетным и предполагает снижение поставок нефтепродуктов за рубеж до 127 млн т к 2030 г. и до 125 млн т к 2050 г. с 131 млн т в 2023 г., базового уровня. Отгрузки на рынок России, наоборот, могут повыситься до 156 млн т к 2030 г. с 144 млн т в 2023 г., а к 2050 г. — до 158 млн т.

Согласно стресс-сценарию, экспорт нефтепродуктов может снизиться к 2030–2036 гг. наиболее резко — до 47 млн т с 131 млн т в 2023 г., а к 2050 г. есть риск сокращения этого показателя до 14 млн т. Столь резкое уменьшение экспорта возможно из-за усиления санкций в отношении России и ускорения экологизации мировой экономики, что может привести к отказу развитых стран от традиционных энергоресурсов к 2050 г.

Инерционный сценарий предполагает сохранение текущих тенденций в нефтепереработке без значительных инвестиций в их развитие и модернизацию. По этому сценарию ожидается снижение экспорта нефтепродуктов, но менее сильное, чем по стресс-сценарию. Так, в 2030 г. отгрузки за рубеж могут уменьшиться на 16 млн т относительно 2023 г., до 115 млн т, с последующим снижением до 111 млн т к 2036 г. и 110 млн т к 2050 г.

Сценарий ускоренного энергетического перехода предусматривает убыстрение темпов развития возобновляемых источников энергии, а также снятие ограничений на поставки в Россию технологий и оборудования. Согласно ему, отгрузки российских нефтепродуктов за рубеж снизятся до 127 млн т в 2030 г., до 125 млн т в 2036 г. и до 118 млн т в 2050 г.

Только один из пяти вариантов сценариев — технологического потенциала — предусматривает рост экспорта нефтепродуктов к 2030 г. до 142 млн т с дальнейшим повышением до 143 млн т к 2036 г. и до 151 млн т к 2050 г.

ЭКСПОРТ

Усиление спроса на моторное топливо ожидается в развивающихся странах. Ожидается, что спрос на нефть будет расти как минимум до 2035 г. в условиях увеличения числа автомобилей в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, Латинской Америки и Африки.

В то же время первоочередной задачей, согласно энергетической стратегии, является полное обеспечение потребностей топливом рынка России. Во всех сценариях в стратегии целевые показатели поставок нефтепродуктов на внутренний рынок в прогнозных периодах выше уровня 2023 г. (см. табл.).

Добыча, переработка и экспорт сырья

Производство нефти и газового конденсата вырастет в 2030 г. на 9 млн т по сравнению с 2023 г., до 540 млн т, согласно стратегии. В 2036–2050 гг. показатель может остаться на стабильном уровне. Рост мощностей экспортной инфраструктуры различных видов транспортировки нефти и нефтепродуктов в 2030–2050 гг. может составить 20 млн т относительно 2023 г., до 550 млн т.

Проекты по модернизации НПЗ позволят увеличить глубину переработки вне зависимости от сценария до 90% к 2030 г. с текущих 84,1%, а также повысить выход светлых нефтепродуктов с 64% до 72%, что позволит нарастить выпуск моторного топлива.

С учетом удовлетворения спроса на внутреннем рынке объемы переработки сырья в России до 2050 г. будут зависеть от возможностей экспортного потенциала. Динамика поставок нефти за рубеж в зависимости от сценария и периода неравномерна (см. табл.).

Прогноз поставок нефти и нефтепродуктов												млн т
Сценарий	2030 г.				2036 г.				2050 г.			
	Экспорт		Внутренний рынок		Экспорт		Внутренний рынок		Экспорт		Внутренний рынок	
	нефть	про-дукты	нефть*	про-дукты**	нефть	про-дукты	нефть*	про-дукты**	нефть	про-дукты	нефть*	про-дукты**
Целевой	235,0	127,0	305,0	156,0	235,0	124,0	305,0	159,0	235,0	125,0	305,0	158,0
Инерционный	230,0	115,0	293,0	157,0	185,0	111,0	292,0	161,0	73,0	110,0	287,0	162,0
Сценарий технологического потенциала	270,0	142,0	321,0	155,0	260,0	143,0	321,0	154,0	228,0	151,0	319,0	146,0
Сценарий ускоренного энергетического перехода	235,0	127,0	288,0	156,0	235,0	125,0	288,0	158,0	235,0	118,0	279,0	156,0
Стресс-сценарий	186,0	47,0	216,0	153,0	79,0	47,0	212,0	153,0	—	14,0	171,0	150,0

* — с учетом потерь; ** — без учета импорта

— согласно Энергетической стратегии России до 2050 г.

Эффективная транспортная система

Национальный проект «Эффективная транспортная система» является продолжением нацпроекта «Модернизация транспортной инфраструктуры» и рассчитан на формирование эффективной транспортной системы, удовлетворяющей спрос населения и экономики России, за счет развития магистральной инфраструктуры.

В его составе девять федеральных проектов: «Высокоскоростные железнодорожные магистрали», «Большой СМП», «Развитие железных дорог», «Морские порты», «Внутренние водные пути», «Развитие аэродромов», «Развитие пунктов пропуска», «Цифровая трансформация транспорта» и «Кадры транспортной отрасли».

В рамках проекта планируется к 2030 г. обеспечить дополнительными 150 млн т/год провозные способности железнодорожной сети восточного, южного (Азово-Черноморского), северо-западного направлений, международного транспортного коридора (МТК) «Север–Юг», а также суммарно 225 млн т/год роста мощностей морских портов на этих маршрутах.



ТЕРМИНАЛЫ

В Мурманской области может быть построен еще один экспортный комплекс по перевалке наливных грузов

Терминал «Новатэка» может появиться под Мурманском

«Новатэк» может возвести комплекс по фракционированию и перевалке арктического стабильного газового конденсата (СГК) в Мурманской области, согласно опубликованной закупочной документации компании.

«Новатэк-Усть-Луга», дочерняя структура «Новатэка», которая управляет аналогичным комплексом в Ленинградской области, разместила на электронной торговой площадке «Газпромбанка» несколько заявок с целью выбора подрядчика для строительства причалов у терминала и резервуарного парка в рамках комплекса по фракционированию СГК мощностью 3 млн т/год. Предполагается, что новый комплекс будет располагаться в сельском поселении Междуречье Кольского района Мурманской области.

Начало работ по строительству терминала намечено на начало июня 2025 г., а завершение — на конец мая 2028 г. Планируется, что перевалочный комплекс будет включать два паловых причала. Их технические параметры не уточняются.

Резервуарный парк будет предназначен для хранения легкой и тяжелой нефти, керосина, компонента судового топлива, газойля, которые будут выпускаться на этом комплексе по фракционированию СГК, говорится в материалах компании. Для легкой и тяжелой нефти, керосина и газойля предусмотрено строительство трех резервуаров по 40 тыс. м³ каждый, а для компонента судового топлива планируется возвести три емкости объемом 10 тыс. м³. Мощности по обработке продуктов не раскрываются.

Резервуарный парк, как ожидается, будет строиться в период с сентября этого года по август 2027 г. Парк хранения и разделения СГК будет включать четыре резервуара хранения по 40 тыс. м³ каждый, а также промежуточный парк для керосина и насосную, пункт автоналива и парк для сжиженного углеводородного газа (СУГ), но их технические параметры не раскрываются.

Данных о железнодорожной инфраструктуре в размещенных на торговой площадке документах нет.

Будущее терминала в Витине пока туманно

Компания «Норд Стар» также реализует проект в Мурманской области по перевооружению Беломорской нефтебазы и морского порта Витино. Ранее планировалось, что погрузочные операции на терминале стартуют в 2023 г., однако они так и не начались. В компании не комментируют вопрос о сроках возобновления перевалки.

Перевалочная мощность терминала составляет 4,5 млн т/год светлых нефтепродуктов. Он включает резервуарный парк суммарным объемом 140 тыс. м³, причал, две двухсторонние железнодорожные эстакады, способные принимать суммарно около 240 цистерн/сут. Максимальный объем партии, который комплекс сможет отгружать, достигает 60 тыс. т. Ожидается, что, помимо бензина, дизтоплива и СГК, терминал сможет принимать продукты нефтехимии, которые по своим свойствам близки к светлым нефтепродуктам. У руководства комплекса также был проект по дальнейшему увеличению объемов перевалки, к реализации которого планировалось приступить после начала функционирования комплекса.

ТЕРМИНАЛЫ

В сентябре 2024 г. владельцем 30%-ной доли уставного капитала стал комбинированный закрытый паевой инвестиционный фонд «Ресурс», который контролирует управляющая компания «Адепта». Ранее 50%-ную долю капитала компании получил закрытый паевой инвестиционный фонд комбинированный «Шопен», которым управляет «Балтинвест УК». Доля бизнесмена Владимира Голубева, совладельца петербургского холдинга «Адамант», который специализируется на строительстве коммерческой недвижимости, сократилась до 20%, согласно Единому государственному реестру юридических лиц (ЕГРЮЛ). В декабре 2021 г. Голубев купил «Норд Стар» у «БТА Банка», принадлежащего казахстанскому бизнесмену Кенесу Ракишеву.

В соответствии с распоряжением правительства России, в сентябре прошлого года были внесены изменения в границы морского порта Кандалакша (Мурманская обл.) и одновременно принято решение о закрытии морского порта Витино для оказания услуг. Об этом сообщило Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот). Территория морского порта Витино была включена в границы морского порта Кандалакша. Данное решение правительства России было принято для реализации комплексного плана мероприятий по изменению границ территорий морских портов России. Главной целью является повышение эффективности работы портов, управления ими путем включения границ территории малодеятельных портов, а также портов со смежными границами территории в границы территории других портов.

Перевалка через Мурманск снизилась

Нефтеналивную продукцию в Мурманской области в настоящее время обрабатывает Первый мурманский терминал (ПМТ). В I квартале ПМТ уменьшил перевалку таких грузов за рубеж до 96,7 тыс. т по сравнению с 219,2 тыс. т годом ранее, по информации участников рынка. Экспортеры, отправлявшие по железной дороге в прошлом году бензин на ПМТ, в текущем году перенаправили топливо по другим маршрутам.

Перевалкой нефтеналивных грузов в Мурманске ранее занимался также комплекс «Коммандит Сервис», но она была остановлена в 2020 г. Основным поставщиком объемов на терминал была группа «Новый Поток», которая отгружала продукцию Антипинского НПЗ (Тюменская обл.), который теперь принадлежит «РИ-Инвесту».

ТЕРМИНАЛЫ

Ставки перевалки нефтепродуктов					
Порт/терминал	Единица измерения	1 мая 25		1 апр. 25	
		светлые	темные	светлые	темные
Находка	руб./т	677,20	861,20–904,90	677,20	861,20–904,90
Ванино	руб./т	1100,00–1375,00	1500,00–1650,00	1100,00–1375,00	1500,00–1650,00
Восточный	руб./т	1333,33	—	1333,33	—
Владивосток	руб./т	940,00–1000,00	1250,00–1350,00	940,00–1000,00	1250,00–1350,00
Мурманск	руб./т	750,00–1200,00	—	750,00–1200,00	—
Архангельск	руб./т	1050,10	—	1050,10	—
Санкт-Петербург	руб./т	1050,00–1150,00	1350,00–1450,00	1050,00–1150,00	1350,00–1450,00
Приморск (ПТП)	руб./т	582,35*	—	582,35*	—
Высоцк	руб./т	700,00–730,00	835,00–855,00	700,00–730,00	835,00–855,00
Усть-Луга	руб./т	1344,64–1540,00**	1760,00–1980,00	1410,69–1540,00**	1760,00–1980,00
Азов	руб./т, \$/т	814,93–1000,00**	14,00–15,00	854,96–1025,96**	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	1371,37–1500,00	1371,37–1500,00	1371,37–1500,00	1371,37–1500,00
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
Кавказ	\$/т	20,00–22,00	22,00–23,00	20,00–22,00	22,00–23,00
Тамань	\$/т	28,00–33,00	28,00–35,00	28,00–33,00	28,00–35,00

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

ТЕРМИНАЛЫ

Внеплановые ремонты на НПЗ, антироссийские санкции и сложная обстановка на сети РЖД негативно повлияли на отгрузки в морские порты

Морской экспорт нефтепродуктов снижается

Экспорт и транзит нефтепродуктов через морские терминалы России в I квартале уменьшился на 2,56 млн т относительно показателя годом ранее, до 29,84 млн т, по данным участников рынка и железнодорожных экспедиторов. Понижительная тенденция сохраняется: в 2024 г. отгрузки уменьшились за год на 9,88 млн т, до 117,72 млн т (см. «Argus Нефтетранспорт», 18 февр., стр. 14–19).

Отрицательная динамика стала следствием в основном внеплановых ремонтов на НПЗ и перебоев в работе терминалов. Негативно на показатель влияет также сложная обстановка на железной дороге и ужесточение антироссийских санкций.

По информации Ассоциации морских торговых портов (АСОП), суммарный уровень перевалки нефтепродуктов снизился в I квартале на 8%, до 32,5 млн т. Эти данные учитывают, помимо экспорта, другие виды обработки грузов, в том числе каботаж.

Северо-западные порты

Основное снижение в северо-западных портах пришлось на **Петербургский нефтяной терминал (ПНТ)** — на 1,07 млн т, до 621,1 тыс. т, по данным участников рынка.

«Почти прекратилась перевалка дизельного топлива из-за ужесточения санкций со стороны Евросоюза (ЕС). Изначально терминал был ориентирован на поставки в Европу. А из-за мелководности порта переориентировать поставки новым клиентам проблематично», — сообщил источник, знакомый с деталями работы перевалочного комплекса.

Модернизация терминала продолжается. После ее окончания будет расширена линейка переваливаемых продуктов, добавил он.

Транзит нефтепродуктов из Белоруссии через ПНТ сократился более чем в 2,5 раза, до 258,6 тыс. т, в основном из-за уменьшения отгрузок дизтоплива — почти в 20 раз, до 14,8 тыс. т, и мазута — на 143,9 тыс. т, до 243,8 тыс. т, что может быть вызвано снижением выпуска нефтепродуктов белорусскими переработчиками.

Отгрузки мазута с Ярославского НПЗ, принадлежащего на паритетных правах «Роснефти» и «Газпром нефти», на ПНТ сократились в два раза, до 109 тыс. т. Завод перенаправил продукт в Усть-Лугу (Ленинградская обл.). Новокуйбышевский НПЗ (Самарская обл.) «Роснефти» в этом году не осуществлял отгрузки мазута на ПНТ, направив объемы в Тамань (Краснодарский край). В январе — марте 2024 г. с этого завода на ПНТ по железной дороге поступило 165,3 тыс. т мазута.

Перевалка трубопроводных партий дизтоплива через **Приморский торговый порт (ПТП, Ленинградская обл.)** в I квартале снизилась на 228,3 тыс. т по сравнению с уровнем годом ранее, до 5,29 млн т, по данным участников рынка. Транзит из Белоруссии сократился на 231,2 тыс. т, до 662,6 тыс. т. Поставки российского продукта на терминал остались на уровне прошлого года — 4,63 млн т. ПТП рассчитывает обработать 18,87 млн т дизтоплива в текущем году, по информации собеседника, знакомого с работой терминала.

Экспорт нефтепродуктов через «РПК-Высоцк „Лукойл-II“» (Ленинградская обл.) за такой же период уменьшился до 2,24 млн т с 2,39 млн т, по данным участников рынка. Перевозки нефтеналивных грузов по железной дороге на терминал снизились на 102,7 тыс. т, до 1,15 млн т, по данным экспедиторов.

ТЕРМИНАЛЫ

Экспорт вакуумного газойля (ВГО) сократился на 307,5 тыс. т, до 54,7 тыс. т, из-за снижения поставок с заводов «Лукойла». В то же время выросли отгрузки мазута на 131,3 тыс. т, до 814,4 тыс. т, благодаря повышению поставок с Волгоградского и Ухтинского НПЗ (Коми) «Лукойла». Более чем в два раза увеличились перевозки дизтоплива на терминал, до 86 тыс. т, в основном за счет отгрузок продукта с Камбарской нефтебазы (Удмуртия) «Лукойла», которые годом ранее не осуществлялись.

Поставки дизтоплива по трубопроводной системе «Транснефти» в Высоцк в январе – марте, напротив, выросли на 99,3 тыс. т, до 1,09 млн т, по данным участников рынка. «Лукойл» увеличил отгрузки с Нижегородского НПЗ, хотя поставки с Пермского завода и уменьшились.

Перевалка нефтепродуктов через терминал **«Портэнерго»** (Ленинградская обл.) в I квартале уменьшилась на 222,1 тыс. т, до 756,6 тыс. т, по данным участников рынка. Поставки бензина через перевалочный комплекс снизились на 201,7 тыс. т, до 540,7 тыс. т, в основном за счет сокращения транзита из Белоруссии и прекращения экспорта продукта с Салаватского НПЗ (Башкирия), который переориентировал поставки на внутренний рынок. Кроме того, отгрузки нефти с российских предприятий уменьшились на 81,4 тыс. т, до 151,5 тыс. т.

Транспортировка нефтепродуктов по железной дороге в адрес перевалочного комплекса **«Усть-Луга Ойл»** (Ленинградская обл.) выросла на 301,7 тыс. т, до 6 млн т, по данным экспедиторов. Главным образом увеличились поставки мазута – на 311,8 тыс. т, до 4,38 млн т, в том числе с самарской группы заводов «Роснефти», а также с Московского НПЗ «Газпром нефти». Рязанский НПЗ «Роснефти», напротив, снизил поставки мазута почти на 291 тыс. т, до 417,1 тыс. т, из-за внепланового ремонта на предприятии.

Отгрузки ВГО через терминал выросли на 81,1 тыс. т, до 340,5 тыс. т. НПЗ «РИ-Инвеста» (Тюменская обл.) увеличил поставки продукта более чем в три раза, до 309,7 тыс. т, в том числе из-за переориентации поставок с ПНТ. Экспорт бензина Киришского НПЗ (Ленинградская обл.) «Сургутнефтегаза» по железной дороге вырос на 84,8 тыс. т, до 381,2 тыс. т.

Отправки нефти на комплекс, напротив, снизились на 190,7 тыс. т, до 864,6 тыс. т, ввиду переориентации поставок продукта НПЗ «РИ-Инвеста» на терминал «Портэнерго».

Перевалочный комплекс **«Новатэк – Усть-Луга»** (Ленинградская обл.) увеличил отгрузки в I квартале на 322,8 тыс. т, до 2,08 млн т. Продажи жидких углеводородов «Новатэком» в I квартале повысились на 5,4%, до 4,5 млн т, переработка дезтанизованного газового конденсата выросла на 1,9%, до 3,4 млн т, а стабильного газового конденсата – на 59,9%, до 2,2 млн т, сообщила компания в середине апреля.

Первый мурманский терминал (ПМТ) снизил перевалку нефтепродуктов более чем в два раза, до 96,7 тыс. т, по данным участников рынка. Поставки бензина на ПМТ в этом году отсутствовали, хотя в январе – марте 2024 г. их уровень составил 127,8 тыс. т, главным образом с Салаватского НПЗ.

Экспорт нефтяных грузов через **«РН-Морской терминал Архангельск»** «Роснефти» в I квартале вырос лишь на 14,8 тыс. т, до 137 тыс. т, по информации участников рынка. Рост пришелся на нефть – на 11,7 тыс. т, до 135,4 тыс. т. В основном объемы поступали с Куйбышевского НПЗ (Самарская обл.).

ТЕРМИНАЛЫ

Порты Азово-Черноморского бассейна

Перевалка нефтепродуктов через *Таманский перегрузочный комплекс нефти, нефтепродуктов и СУГ* (Краснодарский край) Объединенной транспортно-экспедиторской компании снизилась в январе – марте на 601,9 тыс. т по сравнению с таким же периодом годом ранее, до 1,9 млн т.

«Уменьшение объемов перевалки связано с падением мировых цен на нефтепродукты», – рассказал собеседник, знакомый с деталями работы перевалочного комплекса.

Афипский НПЗ (Краснодарский край), нефтепродукты которого экспортирует «Фортеинвест», с мая прошлого года прекратил поставки дизтоплива на терминал, перенаправив объемы в Новороссийск (Краснодарский край). Кроме того, отгрузки продукта в Тамань в текущем году не осуществлял Ильский НПЗ (Краснодарский край) из-за ремонта и снижения загрузки сырьем, хотя в январе – марте прошлого года такие поставки составили 187,1 тыс. т.

Основным грузом в Тамани остается уголь, отгрузки которого осуществляются на соседнем Таманском терминале навалочных грузов (ТТНГ). В I квартале перевалка твердого топлива через ТТНГ выросла на 2,31 млн т, до 3,53 млн т, ввиду пониженного уровня поставок на терминал в феврале – марте 2024 г. Во второй половине прошлого года терминал начал перевалку комовой серы, которая по итогам I квартала составила 88 тыс. т.

Перевалка нефтепродуктов через *терминал Новошахтинского НПЗ* в Ростове-на-Дону снизилась на 140,9 тыс. т, до 698,3 тыс. т, ввиду внепланового ремонта на заводе.

Железнодорожный экспорт через *Новороссийский мазутный терминал (НМТ, Краснодарский край)* в I квартале уменьшился на 346,2 тыс. т, до 555,2 тыс. т, по данным экспедиторов. Снижение в основном вызвано сокращением поставок мазута в два раза, почти до 258 тыс. т, преимущественно с Ильского и Афипского НПЗ.

«Колесные» поставки на терминал *ИПП* (Краснодарский край), специализирующийся на перевалке светлых нефтепродуктов, за этот же период снизились на 133,4 тыс. т, до 664,4 тыс. т, за счет сокращения поставок дизтоплива на 128,8 тыс. т, до 589 тыс. т. Отгрузки продукта с Ильского НПЗ уменьшились в четыре раза, до 75,3 тыс. т, а с Новошахтинского завода – на 151,7 тыс. т, до 7,2 тыс. т.

Железнодорожные поставки на технологически связанные нефтебазы *Грушовая* и *Шесхарис* в Новороссийске (Краснодарский край) выросли в январе – марте на 235 тыс. т по сравнению с прошлым годом, до 1,64 млн т, по данным экспедиторов. Более чем в пять раз увеличились поставки дизтоплива, до 829 тыс. т. Топливо на терминал в Новороссийске поступает также трубопроводным транспортом.

Экспорт нефтепродуктов через *РН-Морской терминал Туапсе* увеличился на 275,6 тыс. т, до 1,16 млн т, а через *Туапсинский морской торговый порт* (Краснодарский край) – на 130,6 тыс. т, до 1,22 млн т, по информации участников рынка. Рост поставок в порт отмечался вследствие снижения выпуска продукции на Туапсинском НПЗ «Роснефти», пострадавшем из-за внешнего воздействия.

В результате железнодорожные поставки дизтоплива с других предприятий повысились в Туапсе на 236,6 тыс. т, до 872,3 тыс. т, за счет роста отгрузок с Саратовского НПЗ «Роснефти» на 153,6 тыс. т, до 167 тыс. т. Кроме того, повысились комбинированные отгрузки продукта в порт через линейную производственно-диспетчерскую станцию (ЛПДС) Никольское-1 (Тамбовская обл.) – на 44,8 тыс. т, до 496,1 тыс. т.

ТЕРМИНАЛЫ

Экспорт мазута в Туапсе, наоборот, снизился до 23 тыс. т по сравнению с 357,6 тыс. т годом ранее, преимущественно ввиду остановки поставок с Ачинского НПЗ (Красноярский край) «Роснефти», который годом ранее отправил 225,2 тыс. т. Новокуйбышевский НПЗ также не поставлял продукт в порт, хотя год назад отгрузил 112,5 тыс. т.

Дальневосточные порты

Перевалка нефтепродуктов через основные терминалы Дальнего Востока в I квартале сократилась суммарно на 215,6 тыс. т относительно аналогичного периода прошлого года, до 1,44 млн т. В основном уменьшились отгрузки дизтоплива, мазута и нефти. Грузы были частично перенаправлены на внутренний рынок.

Перевалка нефтепродуктов за рубеж через **«РН-Морской терминал Находка»** (Приморский край) «Роснефти» снизилась на 178,4 тыс. т, до 769,6 тыс. т, по данным участников рынка, из-за уменьшения поставок с Комсомольского НПЗ (Хабаровский край) «Роснефти».

Транспортировка нефтяных грузов на экспорт через терминал **«Трансбункер-Ванино»** (Хабаровский край) уменьшилась лишь на 18,8 тыс. т, до 323,5 тыс. т, по данным участников рынка. «Колесные» поставки нефтепродуктов с учетом газового конденсата на перевалочный комплекс остались на уровне прошлого года — около 350 тыс. т.

Увеличилась транспортировка ВГО — на 54,7 тыс. т, до 301 тыс. т, преимущественно с Омского НПЗ «Газпром нефти» и восточных заводов «Роснефти». В то же время «Газпром» снизил отгрузки газового конденсата с Ковыктинского месторождения (Иркутская обл.) в Ванино на 23,2 тыс. т, до 30,6 тыс. т, ввиду переориентации поставок в порт Владивостока (Приморский край). Кроме того, восточные НПЗ «Роснефти» почти прекратили экспорт мазута через Ванино, хотя годом ранее поставили в этот порт 19 тыс. т продукта.

«Востокбункер» (Приморский край) в I квартале снизил перевалку нефтепродуктов за рубеж на 64,8 тыс. т, до 270,7 тыс. т, по информации участников рынка. Комсомольский НПЗ почти прекратил экспорт дизтоплива и ВГО через перевалочный комплекс, хотя в прошлом году отправил суммарно 72,8 тыс. т этих грузов. В то же время поставки нефтяных грузов на терминал увеличили Хабаровский завод НКК — на 41,7 тыс. т, до 200,6 тыс. т, и Ачинский НПЗ — на 28,3 тыс. т, до 62,6 тыс. т.

Транспортировка нефтяных грузов через **Восточный нефтехимический терминал (ВНТ, Приморский край)** в январе — марте повысилась на 46,4 тыс. т по сравнению с уровнем годом ранее, до 75,1 тыс. т, за счет роста поставок нефти с Хабаровского НПЗ.

ТЕРМИНАЛЫ

Динамика перевалки нефтепродуктов за рубеж через основные российские терминалы в янв.—марте*			тыс. т
Терминал	2025	2024	± 2024
Северо-западные порты			
Усть-Луга Ойл**	6000,7	5699,0	301,7
Приморский торговый порт	5293,0	5521,3	-228,3
РПК-Высоцк «Лукойл-II»	2242,2	2389,7	-147,5
Новатэк — Усть-Луга	2082,4	1759,6	322,8
Портэнерго	756,6	978,7	-222,1
Петербургский нефтяной терминал	621,1	1692,0	-1070,9
РН-Морской терминал Архангельск	137,0	122,2	14,8
Первый мурманский терминал	96,7	219,2	-122,5
Порты Азово-Черноморского бассейна			
Таманский перегрузочный комплекс нефти, нефтепродуктов и СУГ	1897,4	2499,3	-601,9
НБ Грушовая/Шесхарис — без учета поставок по трубопроводу «Юг»	1642,7	1407,7	235,0
Туапсинский морской торговый порт	1218,4	1087,8	130,6
РН-Морской терминал Туапсе	1155,9	880,3	275,6
Терминал Новошахтинского НПЗ в Ростове-на-Дону	698,3	839,2	-140,9
ИПП	664,4	797,7	-133,4
Новороссийский мазутный терминал	555,2	901,4	-346,2
Дальневосточные порты			
РН-Морской терминал Находка	769,6	948,0	-178,4
Трансбункер-Ванино	323,5	342,3	-18,8
Востокбункер	270,7	335,5	-64,8
Восточный нефтехимический терминал	75,1	28,7	46,4

* — обновленные данные с учетом транзитных объемов; ** — без учета части объемов, обработанных для терминала «Новатэк — Усть-Луга»

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

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Ставки фрахта
продуктовозов уменьшились
из-за ограниченного экспорта
и достаточного предложения
танкеров

Морская доставка топлива из России пока дешевеет

Цены на транспортировку светлых нефтепродуктов из российских портов Балтийского и Черного морей в апреле вновь снизились (см. табл.).

Продолжающееся укрепление курса рубля, профилактические работы на НПЗ, а также снижение торговой активности накануне майских праздников и повышение спроса на топливо на внутреннем рынке сдержали экспортные отгрузки. Давление на фрахтовый рынок оказывает общее уменьшение перевозок в условиях агрессивной торговой политики президента США Дональда Трампа.

«Судовладельцы выставляют низкие ставки, потому что альтернатив у них немного. Как будто рынок уткнулся в дно», — отметил в конце апреля представитель компании — фрахователя танкеров. В начале мая снижение ставок фрахта продолжилось, по данным Argus.

Министерство иностранных дел Великобритании 9 мая опубликовало очередной пакет санкций в отношении так называемого «теневого флота» России, включив в него 100 танкеров. Эти суда перевозят преимущественно нефть, хотя часть из них также транспортирует светлые нефтепродукты. За первые четыре месяца текущего года они перевезли суммарно 7,34 млн т нефтяных грузов из России, в том числе 1,27 млн т светлых нефтепродуктов, по данным аналитической компании Vortexa. Потенциально данное решение может способствовать повышению затрат на вывоз топлива из страны в ближайшие недели, равно как и намерение Евросоюза (ЕС) усилить санкционное давление на российские компании.

Среднемесячные ставки фрахта танкеров для перевозок российских светлых нефтепродуктов в апреле						
Маршрут	Объем партии, тыс. т	Нижняя граница	Верхняя граница	Среднее значение	±	\$/т
Российские порты Черного моря						
Порты стран Средиземноморья*	33	228	270	249	-19	24,15
Западное побережье Африки*	37	218	258	238	-17	49,00
Порты стран Персидского залива**	37	1 925 000	2 850 000	2 387 500	-300 000	64,53
Российские порты Балтийского моря						
Порты стран Средиземноморья*	37	223	253	238	-25	40,35
Западное побережье Африки*	37	220	253	236	-27	54,60
Бразилия*	37	223	254	238	-24	61,89
Порты стран Карибского бассейна*	37	223	254	238	-24	54,39
Порты стран Персидского залива**	37	2 175 000	3 150 000	2 662 500	-287 500	71,96
Сингапур**	37	2 975 000	4 050 000	3 512 500	-312 500	94,93
Западное побережье Индии**	37	2 175 000	3 400 000	2 787 500	-250 000	75,34

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

Уважаемые подписчики!

Argus со 2 июня планирует закрыть котировки ставок фрахта малотоннажных танкеров дефвейтом до 10 тыс. т для перевозки темных и светлых нефтепродуктов российского производства из портов Азово-Черноморского бассейна, публикация которых была приостановлена с 1 августа 2024 г. из-за низкой ликвидности. Свои вопросы вы можете направить по следующим адресам: artem.svirukov@argusmedia.com, artem.kupriyanov@argusmedia.com, alexandra.safonova@argusmedia.com. Данные вопросы и комментарии будут доступны всем заинтересованным лицам, за исключением случаев, когда отправитель укажет, что они являются конфиденциальными.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Лондон ввел ограничения также на страховую компанию «Согласие». В компании, специализирующейся на страховании морских судов, сообщили, что такие меры вряд ли сильно скажутся на рынке перевозок нефтяных грузов из России, как это было ранее, с учетом общего количества судов под санкциями. Так, недавно еще три российские страховые компании получили аккредитацию на работу в Индии, поэтому некоторый процент судов, риски которых ранее покрывались «Согласием», могут сменить страховую компанию.

Перевозка светлых нефтепродуктов партиями по 37 тыс. т из **российских портов Балтики** в **страны западного побережья Африки** за месяц подешевела на \$6,21/т, до \$54,60/т, а в **порты западного побережья Индии** – на \$6,75/т, до \$75,34/т.

Стоимость транспортировки светлых нефтепродуктов партиями по 37 тыс. т из **балтийских портов** в **Бразилию** в апреле снизилась на \$6,33/т относительно уровня месяцем ранее, до \$61,89/т, а в **страны Персидского залива** – на \$7,77/т, до \$71,96/т.

Отгрузки дизтоплива из Приморска (Ленинградская обл.) в прошлом месяце составили 1,33 млн т по сравнению с 1,75 млн т в марте, по предварительным данным участников рынка, Vortexa и аналитической платформы Kpler.

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.	
12 мая					
Черное море	213 000	443 750	0,60	1,25	35 500 000
Балтийское море	35 500	88 750	0,10	0,25	35 500 000
5 мая					
Черное море	213 000	443 750	0,60	1,25	35 500 000
Балтийское море	35 500	88 750	0,10	0,25	35 500 000
28 апреля					
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
21 апреля					
Черное море	319 500	443 750	0,90	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.	
12 мая					
Черное море	189 000	393 750	0,60	1,25	31 500 000
Балтийское море	31 500	78 750	0,10	0,25	31 500 000
5 мая					
Черное море	189 000	393 750	0,60	1,25	31 500 000
Балтийское море	31 500	78 750	0,10	0,25	31 500 000
28 апреля					
Черное море	189 000	393 750	0,60	1,25	31 500 000
Балтийское море	31 500	78 750	0,10	0,25	31 500 000
21 апреля					
Черное море	283 500	393 750	0,90	1,25	31 500 000
Балтийское море	31 500	78 750	0,10	0,25	31 500 000

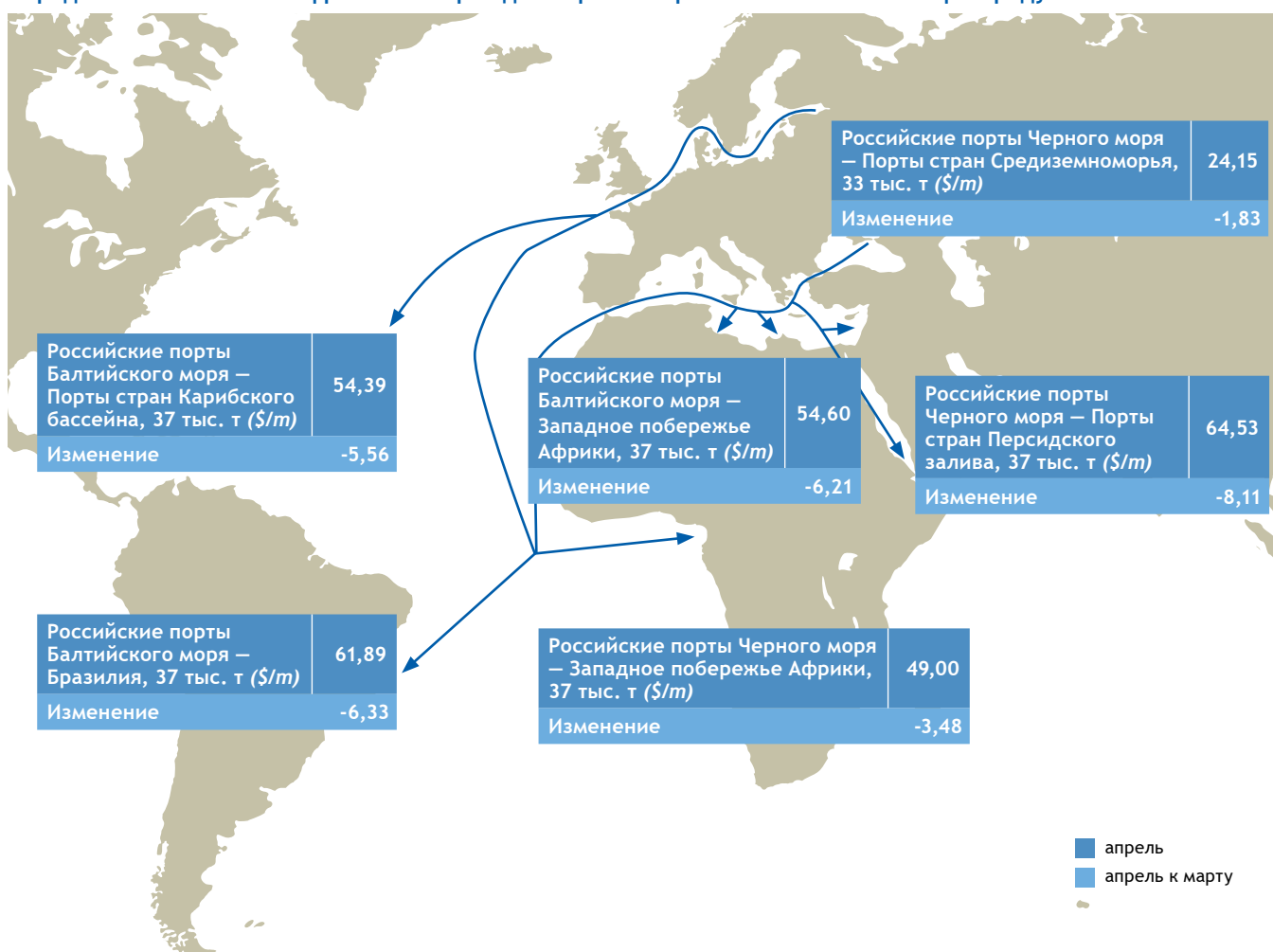
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Больше всего продукта в последние месяцы было направлено в Бразилию, хотя отгрузки снизились в апреле до 524 тыс. т с 842 тыс. т в марте. Экспорт дизтоплива из Приморска в Турцию сократился за месяц до 410 тыс. т с 497 тыс. т из-за слабого спроса на продукт в этой стране. Поставки топлива в Западную Африку в прошлом месяце уменьшились до 75 тыс. т с 143 тыс. т в марте.

В мае отгрузки дизтоплива в Приморск по системе «Транснефти» могут немного повыситься относительно апреля, до 1,39 млн т, по информации участников рынка. Некоторые предприятия смогут увеличить экспорт после завершения ремонтов.

Стоимость поставок светлых нефтепродуктов из **российских портов Черного моря** в **страны Персидского залива** партиями по 37 тыс. т снизилась за месяц на \$8,11/т, до \$64,53/т. Перевозки топлива в направлении **западного побережья Африки** подешевели на \$3,48/т, до \$49/т. Цена на транспортировку светлых нефтепродуктов партиями по 33 тыс. т из **российских портов Черного моря** в **порты стран Средиземноморья** уменьшилась на \$1,83/т, до \$24,15/т, по данным Argus.

Среднемесячные ставки фрахта танкеров для перевозки российских светлых нефтепродуктов



МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Общие танкерные отгрузки дизтоплива и газойля из крупных российских портов Черного моря — Туапсе, Новороссийска и Тамани — в апреле немного увеличились: до 1,5 млн т с 1,4 млн т — в марте, по данным участников рынка, а также аналитических компаний Kpler и Vortexa. На долю Турции пришлось более 60% поставок.

В Средиземноморье нужно чистое топливо

С 1 мая вступило в силу решение Международной морской организации (ИМО) об использовании в Средиземном море судами, у которых нет системы очистки от серы (скрубберов), топлива с содержанием серы не более 0,1%.

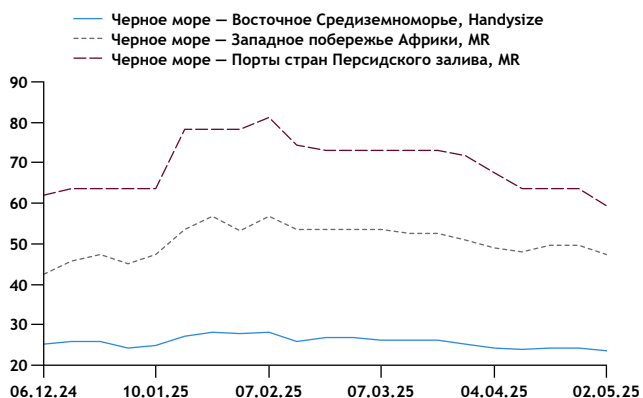
Суда, не оборудованные скрубберами, переходят на малосернистое топливо, стоимость которого выше, чем цена на мазут, чаще используемый в качестве бункерного топлива.

В январе — апреле из 128,77 млн т нефтяных грузов и сжиженного природного и углеводородного газа, отправленных из России за рубеж, только 34,59 млн т, или 26%, было транспортировано судами, имеющими такое оборудование, по данным Vortexa. Они преимущественно вывозили нефть и газовый конденсат — на долю этих грузов пришлось 86% всего объема, который был поставлен судами со скрубберами.

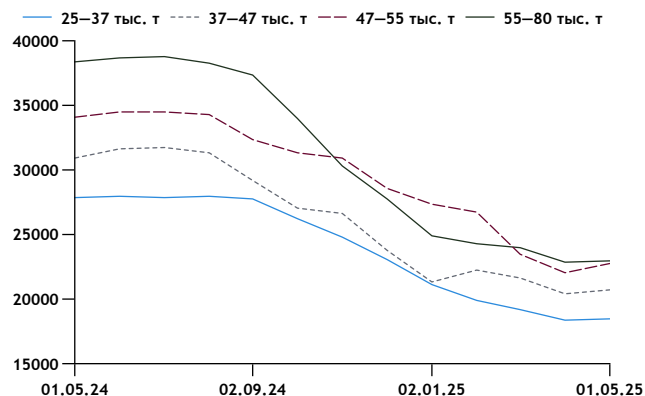
Введение более строгих нормативов по содержанию серы в бункерном топливе приведет к росту издержек судовладельцев. Один из собеседников допустил, что некоторые судовладельцы могут избегать захождения в акваторию Средиземного моря при возможности направить судно в обход юга Африки. Впрочем, стоимость фрахта в первую очередь зависит от баланса спроса и предложения тоннажа, отмечает представитель компании — фрахтователя танкеров.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

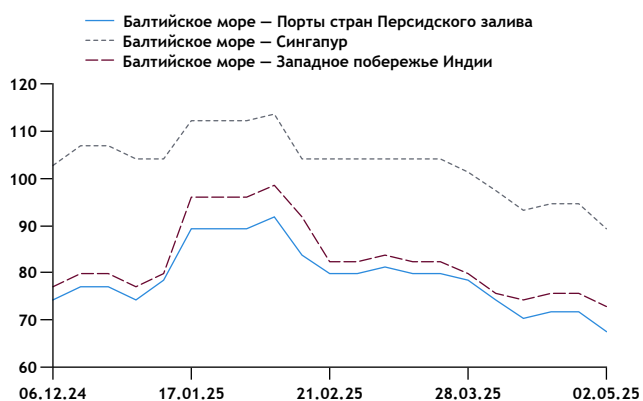
Стоимость перевозки российских светлых нефтепродуктов из Черного моря \$/м



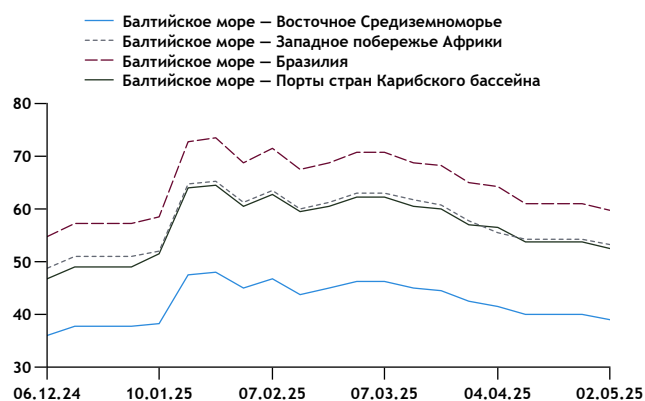
Ставки аренды танкеров на условиях годового тайм-чартера \$/сут.



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



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



Ставки фрахта танкеров на условиях годового тайм-чартера

Дедвейт, тыс. т	апр. 25	март 25
15–25	18700	18500
25–37	18470	18330
37–47	20680	20400
47–55	22770	22070
55–80	22970	22830

ИНТЕРВЬЮ

НИЦ ПИ: не стоит во всем винить РЖД

Ситуация с железнодорожной транспортировкой в этом году остается сложной: погрузка на сети РЖД продолжает снижаться, а госкомпания сообщает о сохранении профицита подвижного состава. Ответственность за ситуацию несут все участники перевозочного процесса, включая операторов, деятельность которых не регулируется. О тенденциях, проблемах и перспективах развития железнодорожной отрасли рассказал Argus президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры (НИЦ ПИ) Павел Иванкин.

— Как вы оцениваете изменения на железной дороге за последние полгода? Погрузка сейчас снижается, но куда в целом движется рынок железнодорожных грузоперевозок?

— С октября 2024 г. РЖД приняла ряд решений, ограничивающих свободу маневра для операторских компаний. Но здесь необходимо заглянуть в прошлое. С начала реформы отрасли в 2003 г. деятельность операторов регулируется в гораздо меньшей степени, чем деятельность РЖД, к которой приковано самое пристальное внимание. И любое действие госкомпании, направленное на поиски баланса интересов, всегда преподносится как ограничение деятельности операторов. На сегодняшний день РЖД имеет дело с неэффективным использованием объективной емкости инфраструктуры.

— Поясните, пожалуйста.

— Давайте поговорим о максимальном размере парка грузовых вагонов, не препятствующем организации перевозочного процесса. Если на имеющихся в России путях общего пользования в перевозках заняты 950 тыс. вагонов различных видов, то инфраструктура работает свободно и готова пропустить через себя погрузку более 3,6 млн т/сут. Но это в теории. На практике мы имеем почти 1,4 млн вагонов, построенных по заказу операторских компаний, и среднесуточную погрузку в апреле на уровне 3,1 млн т/сут.

К операторам сложно предъявить претензии: они руководствуются экономической эффективностью использования своих парков, включая как простои, так и порожний пробег. И если в моменте грузовладелец готов оплатить 8 тыс. км порожнего пробега, то у оператора нет стимула тратить ресурсы на поиск обратной загрузки. То есть, грузоотправитель, исходя из своих интересов, быстрее получит подвижной состав, а оператор, исходя из своих интересов, срочно отправляет порожний вагон под погрузку за тридевять земель. В итоге инфраструктура и тяговый подвижной состав РЖД оказываются занятыми в перевозке воздуха.

— В прошлом году часто звучала тема дефицита тяги...

— Да, на ситуацию значительно влияют трудности в работе локомотивного комплекса. В соответствии с текущими нормами госкомпании машинистам запрещено входить в машинное отделение, и при любой неисправности бригада должна вызывать вспомогательный локомотив. При этом парка резервных машин для таких случаев нет. Фактически вспомогательный тяговый подвижной состав — это ближайший локомотив, обеспеченный бригадой, который изначально планировался на другую нитку графика. И если он отправляется выполнять другой состав, то его нитка «сгорает».

ИНТЕРВЬЮ

Между тем у каждого подразделения РЖД свои KPI [ключевые показатели эффективности], и на повестке стоят, скажем так, индивидуальные задачи. Машинисты получают план по росту производительности локомотивов, движущие — по сдаче поездов на соседнюю дорогу, коммерсанты — по погрузке и выручке. То есть, на бумаге каждое подразделение может выполнить свой план, но в целом компания не станет работать эффективнее.

— Получается, в снижении погрузки виноваты разные задачи внутри РЖД?

— Не стоит во всех бедах винить госкомпанию — не только и не столько внутри РЖД, сколько на рынке в целом. В случае, когда интересы логиста, отправителя и коммерсанта совпадают, мы видим весьма слаженную работу всего железнодорожного комплекса. А если наблюдаются противоречия между участниками, то происходят сбои в работе железнодорожного транспорта. К примеру, конкретного оператора может не заинтересовать какой-то определенный маршрут поставок по какой-то причине — возможно, не договорился с отправителем о цене. В этом случае несостоявшемуся клиенту волей-неволей приходится искать альтернативные варианты отгрузок.

Большинство грузовладельцев не интересуются вопросами ускорения оборота вагона — им важно вывезти продукцию, а железнодорожная инфраструктура нередко используется в коммерческих целях для отстоя непроданного товара. Бывают случаи, когда по документам груз уже оформлен, а фактически вагон еще не пришел на станцию погрузки. Это так называемые «авансовые» или «воздушные» отгрузки. В общем, каждый тянет одеяло на себя, и ни о каком 100-процентном КПД на железной дороге говорить сейчас не приходится. Вместе с тем РЖД заявляет о так называемых «инфлированных» заявках на перевозку угля из Кузбасса в порты северо-запада. Это когда заявка на перевозку ГУ-12 была согласована в РЖД, порожний парк был подан под погрузку, а отправитель не смог предъявить к перевозке весь заявленный объем, так как ценовая конъюнктура успела ухудшиться, и отправка стала нецелесообразной. В итоге, опять же, инфраструктура и локомотив отработали вхолостую.

— Стоит ли ждать потрясений с начала 2026 г., когда РЖД обещают ввод новой тарифной системы?

— Новая система, по всей видимости, будет консервативной. Госкомпания не хочет проводить революцию в тарифном регулировании. Индивидуального тарифа или отказа от среднесетевой себестоимости не будет. У РЖД отсутствует модель экономического прогнозирования грузовых перевозок. В текущих условиях стремительно меняющейся мировой повестки очень сложно спрогнозировать грузовую базу и, соответственно, эффекты от новых тарифов. Скорее всего, новая тарифная система станет переизданием правил 2003 г. в ценах 2024–2025 гг. Но высока вероятность, что будут сделаны точечные изменения, в частности касательно перевозок контейнеров и перемещения порожнего парка.

ИНТЕРВЬЮ

— Видите ли риски дальнейшего ухода грузов с железной дороги на другие виды транспорта?

— Сейчас все грузы находятся в зоне риска ухода с железной дороги. К примеру, металлурги с начала года отгрузили на автотранспорт более 1,5 млн т готовой продукции, а для железной дороги это высокодоходный груз III класса. И на период навигации, очевидно, доля РЖД в перевозках таких грузов будет снижаться ввиду ухода части объемов на речной транспорт. Это неприятно, но не критично. Катастрофой был бы уход угля, однако сразу повторюсь — причиной может стать точно не тариф РЖД, а рыночная конъюнктура и спрос на твердое топливо за рубежом. Это самый массовый груз, по итогам января — апреля он занимает около 30% в общей погрузке на железной дороге. Уголь обеспечивает высокую технологичность перевозок — почти в полном объеме он перевозится маршрутными отправлениями, а не повагонными. Значительное сокращение погрузки твердого топлива автоматически будет означать рост внутренней себестоимости перевозок. Кроме того, при увеличении доли повагонных отправок дополнительно усугубится проблема дефицита тяги. Кстати, сейчас на альтернативный транспорт уходят те, кто больше работает с повагонными отправлениями. И этот процесс, очевидно, продолжится, так как РЖД не в состоянии качественно работать с «повагонкой» — в массе своей — в том числе из-за отсутствия резервных мощностей, как с точки зрения тяги, так и с точки зрения инфраструктуры. Ну и стоит отметить, что пока на железной дороге нет нормальной системы управления местной работой, мы не сможем создать качественный сервис. При отправке небольших объемов товара я, как грузовладелец, знаю, что автотранспорт преодолеет 2 тыс. км за двое-трое суток. А на железной дороге только сдача вагона, когда сама перевозка еще не началась, займет сутки.

Впрочем, у оттока грузов на автотранспорт есть свои лимиты, особенно если мы говорим об экспортных отправлениях — автоприем у грузополучателей тоже не бесконечный, и транспортный коллапс на въезде, условно, в Новороссийск (Краснодарский край) тоже никому не нужен.

Национальный исследовательский центр перевозок и инфраструктуры (НИЦ ПИ)

Специализируется на научных исследованиях в области организации перевозок и обеспечения устойчивой работы инфраструктуры. Особое внимание уделяется исследованиям в области мультимодальных международных перевозок, а также контейнерной доставке, работе пунктов пропуска.

Исследования и консалтинг в области тарифного регулирования транспорта выделены в отдельное направление. Проводятся фундаментальные исследования в области железнодорожных тарифов. Подготавливает стратегии развития субъектов транспортного рынка, сегментов, регионов, отраслей для участников рынка, включая регуляторов.

НИЦ ПИ предоставляет также дополнительное профессиональное образование по направлениям регулирования, логистики, организации перевозочного процесса и управления инфраструктурами.

ИНТЕРВЬЮ

— Можно рассчитывать, что отток части грузов высвободит инфраструктурные мощности на железной дороге?

— Я бы не стал. Груз уходит, а тара — вагоны — остается на своем месте. В ноябре у нас стабильно на инфраструктуре планово находилось 600 тыс. порожних вагонов ежедневно. Сейчас этот показатель вырос примерно до 850 тыс. единиц. То есть, за полгода он увеличился в 1,4 раза, а доля порожняка в общем парке на сети РЖД, соответственно, повысилась до 60% с 45%. Соответственно, госкомпания пытается параллельно решить задачу отставления частных вагонов на пути необщего пользования, чему владельцы этого парка стараются сопротивляться. И их упорство тоже можно понять: в их картине мира парк приобретался под конкретные цели с расчетом на конкретную выручку.

В сложившейся ситуации необходимо пересмотреть правила игры и добавить операторскому сегменту немного регулирования. Чем сейчас активно занимается РЖД, обещая, что новая версия договора о взаимодействии между госкомпанией и операторами будет взята за основу для отдельного закона об операторской деятельности.

Павел Иванкин

В 1997 г. окончил с отличием Московский государственный университет путей сообщения по специальности «Организация и управление на железнодорожном транспорте». В 2001 г. окончил Академию народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по направлению «Менеджмент».

В 2002–2003 гг. руководил Управлением железнодорожного транспорта Федеральной энергетической комиссии России. Принимал участие в работе Комиссии правительства России по тарифному регулированию на железнодорожном транспорте общего пользования, а также в разработке Прейскуранта № 10-01.

В 2003–2005 гг., а также в 2008–2010 гг. — помощник президента РЖД.

В 2010 г. — генеральный директор оператора «Рефсервис».

В 2011–2014 гг. — генеральный директор компании «Спецвагонтранс».

В 2015–2016 гг. — заместитель генерального директора компании «Брансвик Рейл Менеджмент».

С 2016 г. по 2021 г. руководил Институтом исследований железнодорожного транспорта.

С 2021 г. по настоящее время — президент НИЦ ПИ. С 2024 г. возглавляет Технический комитет по стандартизации по направлению «Логистика и управление цепями поставок» (ТК490). Член Комиссии Госсовета России по направлению «Эффективная транспортная система». Эксперт АНО «Транспортная наука», Проектного офиса развития Арктики.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Расширение Восточного полигона необходимо для увеличения поставок грузов на экспорт, в том числе в Китай

Россия наращивает «колесный» экспорт в Китай

Железнодорожные отгрузки российской нефтяной продукции в Китай в январе — апреле увеличились на 35,2 тыс. т относительно такого же периода прошлого года, до 321,8 тыс. т, по данным экспедиторов. Переориентация ряда грузов с западных маршрутов на восточные продолжается.

Основной рост пришелся на поставки сжиженного углеводородного газа (СУГ) — на 46 тыс. т, до 171,1 тыс. т, а также нефтяного кокса — на 15,1 тыс. т, до 145,4 тыс. т. В то же время транспортировка битума сократилась в шесть раз, до 5,3 тыс. т.

Основным маршрутом поставок нефтяных грузов из России в Китай по железной дороге остается погранпереход **Забайкальск (Забайкальский край) — Маньчжурия**, через который экспортируется почти 80% общего объема отгрузок. В январе — апреле транспортировка через этот железнодорожный пункт повысилась на 19,5 тыс. т, до 243,4 тыс. т.

В основном увеличились отгрузки нефтяного кокса — на 19,1 тыс. т, до 130,5 тыс. т. Нижнекамский НПЗ (Татарстан) «Танеко» повысил экспорт этого продукта в 2,5 раза, до 41,2 тыс. т, а НПЗ «РИ-Инвеста» (Тюменская обл.) — в 4,5 раза, до 31,8 тыс. т. Нефтяной кокс отгружали также уфимская группа заводов (Башкирия) «Башнефти», подконтрольная «Роснефти», хотя годом ранее таких поставок не было. Экспорт СУГ через этот погранпереход остался на уровне прошлого года, составив почти 113 тыс. т, а единственным поставщиком была Иркутская нефтяная компания (ИНК).

Транспортировка СУГ через погранпереход **Камышовая (Приморский край) — Хуньчунь** выросла более чем в 4,6 раза, до 58,2 тыс. т. Сжиженный газ экспортировали в основном «Омский каучук», Ангарский завод (Иркутская обл.) «Роснефти» и Нижегородский НПЗ «Лукойла», поставок которых год назад не было.

Отгрузки нефтяных грузов через другие российско-китайские пункты пропуска невелики, как и поставки транзитом через Казахстан в Китай (см. табл.). Поставки в Китай активно осуществляются также через морские терминалы, главным образом на Балтике.

Экспорт российских нефтяных грузов в Китай в янв.—апр.			тыс. т
Груз	2025	2024	± 2024
Сжиженный газ	171,1	125,1	46,0
Нефтяной кокс	145,4	130,3	15,1
Битум	5,3	31,2	-25,9
Итого	321,8	286,7	35,2

— по данным ж.-д. экспедиторов

Железнодорожные маршруты поставок российских нефтяных грузов в Китай в янв.—апр.			тыс. т
Пункт	2025	2024	± 2024
Забайкальск (Забайкальский край) — Маньчжурия	243,4	223,9	19,5
Камышовая (Приморский край) — Хуньчунь	58,2	12,6	45,6
Транзит через Казахстан	19,9	25,4	-5,5
Гродеково (Приморский край) — Суйфэньхэ	0,3	11,6	-11,2
Нижнеленинское (Еврейская автономная обл.) — Тунцзян	0,0	13,1	-13,1
Итого	321,8	286,7	35,2

— по данным ж.-д. экспедиторов

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Из России в Китай по железной дороге в основном перевозятся сухие грузы, поставки которых в январе — апреле выросли на 1,21 млн т, до 14,22 млн т, по данным экспедиторов. Наиболее заметно увеличился транзит через Казахстан и Монголию — суммарно на 1,02 млн т, до 2,82 млн т. Поставки сухих грузов через китайские погранпереходы выросли на 185,9 тыс. т, до 11,39 млн т.

Третий этап развития Восточного полигона

РЖД продолжает модернизацию инфраструктуры Восточного полигона, объединяющего Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали (БАМ). В текущем году объем инвестиций сократится в два раза по сравнению с 2024 г., до 116,9 млрд руб., что связано с увеличением доли проектных работ и снижением строительных. Восточный полигон остается главным проектом госкомпании. Так, на модернизацию Центрального транспортного узла в 2025 г. запланированы инвестиции почти в два раза меньше — 67,2 млрд руб., а на высокоскоростную магистраль Москва — Санкт-Петербург — 46 млрд руб.

Несколько участников рынка не исключают сокращения текущей инвестпрограммы РЖД во второй половине года из-за снижения железнодорожной погрузки и, как следствие, уменьшения доходов госкомпании.

Инфраструктура Восточного полигона с погранпереходами и портами



ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

На заседании правления РЖД в феврале было объявлено о завершении второго этапа модернизации Восточного полигона. Госкомпания сообщила, что был достигнут целевой параметр провоза грузов к портам и погранпереходам Дальнего Востока в размере 180 млн т/год. В то же время на некоторых объектах, предусмотренных вторым этапом модернизации, работы еще продолжаются, что, по данным РЖД, не влияет на перевозки грузов.

Третий этап модернизации Восточного полигона разделен на три части. На первой стадии ожидается рост провозных мощностей до 197 млн т/год в основном за счет развития участка от станции Улак (Амурская обл.) до станции Ванино (Хабаровский край) Дальневосточной железной дороги. Суммарно планируется модернизировать и построить 84 объекта до 2027 г. В рамках второй части запланировано увеличение пропускной способности до 210 млн т/год благодаря введению в эксплуатацию 45 объектов к 2030 г. На третьей стадии к 2032 г. планируется нарастить провозные мощности Восточного полигона до 270 млн т/год.

РЖД планирует силами подрядчиков обеспечить строительство второго Кодарского тоннеля к концу 2030 г., а дублирующие Северомуйский и Кузнецовский тоннели и новый железнодорожный мост в Комсомольске-на-Амуре сдать к 2032 г. Предварительная стоимость работ этих объектов составляет почти 500 млрд руб. Госкомпания планирует суммарно построить более 2 тыс. км вторых путей и свыше 1,5 тыс. искусственных сооружений (мостов, тоннелей, водопропускных труб и прочих объектов). Одна из целей госкомпании — превратить БАМ в полноценную двухпутную магистраль.

Начиная с 2013 г. РЖД реализует комплекс мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Госкомпания проводит ликвидацию узких мест на железных дорогах восточной части страны для обеспечения дополнительного объема перевозок российских грузов, в том числе нефтяных, поскольку пока мощности инфраструктуры в восточной части страны недостаточны. Ситуация усугубилась с 2022 г. из-за переориентации грузов с запада на восток. В этой связи наибольшие сложности испытывают угледобывающие регионы, направляющие основной объем потребителям в странах Азии.

Цистерна «Находка» прошла тестирование

Федеральная грузовая компания (ФГК), дочернее предприятие РЖД, сообщила в апреле об успешном проведении на Восточном полигоне тестовых перевозок нефтепродуктов в новой восьмиосной цистерне с улучшенными техническими характеристиками модели 15-1271 «Находка». Грузы отправлялись с нефтяного терминала, расположенного на Восточно-Сибирской железной дороге, на Дальневосточную железную дорогу для экспорта в Китай через морские терминалы.

По информации участников рынка, осуществлялись поставки светлых нефтепродуктов.

Цистерна «Находка» имеет повышенную грузоподъемность — 150 т и увеличенный объем котла — 184 м³, что позволяет перевезти на 14% больше как светлых, так и темных нефтепродуктов в сравнении с типовыми четырехосными цистернами с увеличенным объемом котла, отмечается в сообщении ФГК.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Цистерны изготовлены на заводе «Рузхиммаш» (Мордовия), входящем в состав компании «РМ Рейл». К середине года ожидается первая поставка 40 единиц для ФГК. До конца года при благоприятных условиях парк таких цистерн может вырасти до 500 штук. Собеседник, знакомый с деталями работы ФГК, пояснил, что в приоритете использование «Находки» на Восточном полигоне, но не исключены отправки и в западном направлении.

Некоторые участники рынка грузоперевозок ставят под сомнение практическую значимость цистерны «Находка». «Такие вагоны сложно обслуживать. Сначала нужен сервис по всей стране. Кроме того, для таких цистерн надо строить соответствующую инфраструктуру, эстакады слива и налива. В настоящее время лучше использовать простую восьмиосную цистерну», — считает один из собеседников.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Строительство Трансафганской железной дороги может начаться уже в этом году

Москва и Ташкент займутся Трансафганским коридором

Министерства транспорта России и Узбекистана, а также РЖД и «Узбекские железные дороги» (УЖД) в первой декаде апреля подписали документы о начале практической реализации проекта Трансафганской железной дороги. Стороны будут участвовать в подготовке технико-экономического обоснования (ТЭО) железнодорожной магистрали, сообщил Минтранс России.

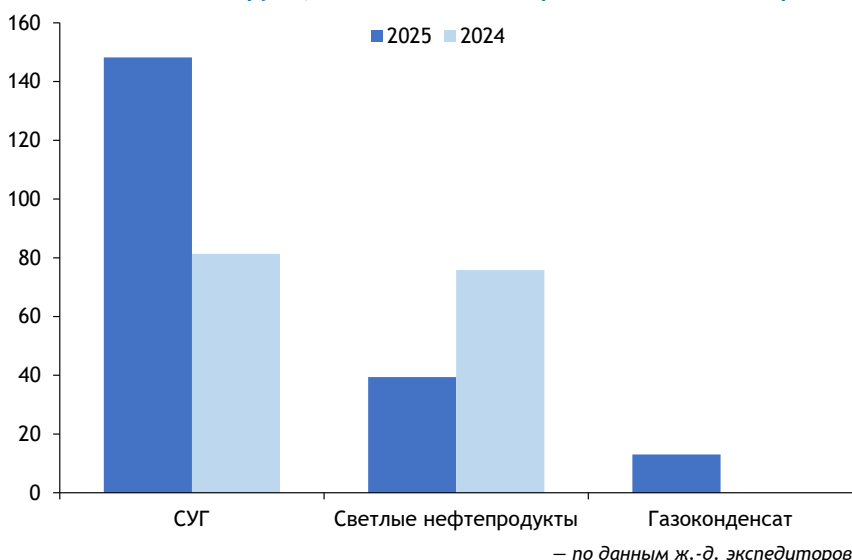
Определены два маршрута, которые свяжут Центральную и Южную Азию: Мазари-Шариф (Афганистан) — Герат — Диларам — Кандагар — Чаман (Пакистан) и Термез (Узбекистан) — Наибабад (Афганистан) — Логар — Харлачи (Пакистан). Дальнейшее обсуждение проекта, как ожидается, пройдет в середине мая в Казани (Татарстан) в рамках форума «Россия — Исламский мир: KazanForum 2025» совместно с «Пакистанскими железными дорогами» и представителями Афганистана.

В конце апреля первый вице-премьер России Денис Мантуров в ходе международной выставки «Иннопром. Центральная Азия» сообщил, что перевозки российских грузов могут составить 8–15 млн т/год, по сообщению агентства «Интерфакс».

Железнодорожный маршрут, ведущий в Харлачи, может пройти до Пешавара (Пакистан). В конце марта госкомпания «Казахстан темир жолы» (КТЖ) сообщила об активизации совместных работ с УЖД по развитию Трансафганского маршрута Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар. УЖД планирует начать строительство данной магистрали уже в этом году. Маршрут будет удлинён, и его протяженность составит 653 км, а пропускная способность — 3–5 млн т/год для всех грузов с возможным увеличением до 20 млн т/год, сообщили перевозчики. Инвестиции в проект оцениваются в \$5–8 млрд.

В феврале 2021 г. в Ташкенте между Узбекистаном, Афганистаном и Пакистаном была подписана дорожная карта строительства железной дороги Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар. Изначально проект планировалось подготовить в мае, а приступить к строительству железной дороги — в сентябре того же года. Однако боевые действия в Афганистане в 2021 г. привели к

Российские наливные грузы, поставляемые в Афганистан в янв.—апр. тыс. т



ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

приостановке реализации планов. Но уже в декабре временное правительство этой страны подключилось к проекту: в Афганистане летом 2022 г. начались экспедиционные работы для определения маршрута Трансафганской железной дороги и ТЭО проекта. Позднее к обсуждению проекта начали подключаться другие страны, в том числе Россия.

«Проект непростой, основные вопросы в первую очередь касаются безопасности и устойчивого финансирования», — сообщил отраслевой источник.

Дополнительный импульс проекту придало решение Верховного суда России 17 апреля исключить движение «Талибан», правящее в Афганистане, из списка террористических организаций. Министерство иностранных дел России заявило, что такое решение позволит наладить полноценное партнерство, развить торговлю, сотрудничество и инвестиции.

Трансафганский маршрут в перспективе может быть соединен с иранско-афганской веткой Хаф — Герат через проектируемый участок Мазари-Шариф — Герат. Последний в перспективе может стать частью проекта Northern Line, который предусматривает строительство железнодорожного маршрута Шибирган — Мазари-Шариф — Кундуз — Шерхан-Бандар — Нижний Пяндж на афганско-таджикской границе. Эти станции к 2025–2030 гг. могут быть соединены с китайской железнодорожной системой через станцию Кашкари на западе Китая. Общая протяженность маршрута превысит 1 тыс. км, в его строительство будет вложено более \$2 млрд.

УЖД с начала текущего года взимает дополнительный сбор в размере \$2/т за перевозку всех грузов в вагонах, цистернах и контейнерах в направлении Афганистана и обратно через станцию Галаба. Этот узел расположен в южной части Узбекистана рядом с городом Термез. Данный сбор взимается для компенсации издержек на организацию грузовых перевозок на станции Афганистана.

В январе — апреле транспортировка российских нефтеналивных грузов в Афганистан через Казахстан составила 200,6 тыс. т по сравнению с 157,2 тыс. т годом ранее, по информации железнодорожных экспедиторов. Почти весь объем, как и в 2024 г., был направлен через узбекско-афганский погранпереход Галаба — Хайратан. Основным наливным грузом, поставляемым через этот пункт пропуска, является сжиженный углеводородный газ (СУГ), на который в этом году приходится 78% общего объема отгрузок по сравнению с 55% в прошлом году. Оставшуюся часть перевозок составляют в основном светлые виды топлива.

Транспортировка российского СУГ через погранпереход Галаба — Хайратан в январе — апреле повысилась почти на 67 тыс. т, до 148,2 тыс. т, благодаря перенаправлению части пропан-бутановой смеси, которая ранее поступала на рынок Польши.

За первые четыре месяца года было отправлено 13 тыс. т российского газового конденсата в Афганистан: сырье было отгружено через железнодорожный узел Галаба — Хайратан, по данным экспедиторов.

Российские наливные грузы поставляются в Афганистан также через туркменско-афганские погранпереходы Имамназар — Акина и Серхетабад — Торгунди, но такие отгрузки невелики (см. табл.).

Эпизодически в страну отгружаются белорусские светлые нефтепродукты.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

По итогам 2024 г. перевозки нефтепродуктов из России в Афганистан по железной дороге с учетом транзита снизились на 324,1 тыс. т по сравнению с уровнем годом ранее, до 437,5 тыс. т, по информации экспедиторов. Основное сокращение пришлось на отгрузки российского бензина, экспорт которого ограничивался в прошлом году. В 2022 г. показатель поставок был ниже — 355,8 тыс. т, а в 2021 г. — минимальным за несколько лет, составив лишь 30,8 тыс. т, ввиду боевых действий в Афганистане.

В прошлом году через погранпереход Галаба — Хайратан на афганский рынок транспортировались партии Аи-80 и Аи-92 из Узбекистана и Киргизии, а также дизтопливо. Этот железнодорожный узел использовался в 2024 г. также для поставок небольших железнодорожных партий туркменских и иранских нефтепродуктов. В феврале — декабре 2024 г. торговые компании вывозили автомобильным и железнодорожным транспортом из Хайратана примерно 7 тыс. т/месяц афганского мазута в адрес узбекских НПЗ в Джаркургане на юге Узбекистана и в Фергане.

Экспорт нефтеналивных грузов из России в Афганистан по железной дороге*	
Период	Объем, тыс. т
янв.—апр. 2025	203,0
2024	437,5
2023	761,5
2022	355,8
2021	30,8

* — с учетом транзита

— по данным ж.-д. экспедиторов

Маршруты поставок российских нефтеналивных грузов в Афганистан в янв.—апр.			тыс. т
Погранпереход	2025	2024	± 2024
Галаба (Узбекистан) — Хайратан (Афганистан)	191,3	148,7	42,6
Имамназар (Туркмения) — Акина (Афганистан)	5,0	7,5	-2,5
Серхетабад (Туркмения) — Торгунди (Афганистан)	4,4	1,0	3,4
Итого	200,6	157,2	43,5

— по данным ж.-д. экспедиторов

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Невысокий уровень перевозок наливных грузов и рост предложения парка толкают ставки аренды цистерн вниз

Ставки аренды цистерн продолжают снижаться

Стоимость аренды нефтебензиновых цистерн в России на срок не менее года в мае уменьшалась второй месяц подряд, составив 2 650–2 940 руб./сут. без НДС. Нижняя граница диапазона ставок опустилась за месяц на 125 руб./сут., а верхняя — на 100 руб./сут.

«Цены отражают стремление собственников найти парку работу», — пояснил ситуацию отраслевой источник.

Вслед за стоимостью аренды уменьшились и ставки предоставления нефтебензиновых цистерн — до 3 200–3 875 руб./сут. с 3 650–4 200 руб./сут. Впрочем, несколько участников рынка считают, что в зависимости от условий цена на предоставление такого парка остается около 4 000 руб./сут. или в отдельных случаях даже превышает его.

Погрузка нефти и нефтепродуктов на сети российских железных дорог в январе — апреле сократилась по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 5,8%, до 66,3 млн т, по данным РЖД. В минусе также отгрузки угля — на 3,1%, до 111,5 млн т, строительных грузов — на 21,1%, до 28,5 млн т, зерна — на 32,4%, до 7,4 млн т, цемента — на 14,6%, до 5,8 млн т, и ряда других номенклатур.

Министерство транспорта России 7 апреля провело совещание с представителями ведомств, РЖД, крупнейшими отправителями и ассоциациями по мерам, которые позволят увеличить железнодорожные грузовые поставки в текущем году. Были также рассмотрены вопросы баланса грузоперевозок на других видах транспорта, в том числе автомобильном и водном, а также перевалки в морских портах, по сообщению Минтранса.

Некоторые участники рынка грузоперевозок отмечали улучшение движения на железной дороге в апреле. По их мнению, снизилось количество брошенных вагонов, а скорость перевозок в целом повысилась. Другие, напротив, считают, что железнодорожная ситуация остается напряженной, сохраняются трудности на узлах погрузки и выгрузки. В одной компании-операторе рассказали, что РЖД ускоряет груженный рейс, но с возвратом порожних вагонов лучше не стало, ситуация сопоставима с прошлым годом.

В другой транспортной структуре сообщили, что, принимая во внимание снижение погрузки нефтеналивных грузов в этом году, меры, которые предпринимает госкомпания по расчистке сети от порожнего парка, не возымели действия, создав дополнительные трудности для отправителей и получателей наливной продукции.

«Отмечались также сложности с выводом отремонтированного парка из вагоноремонтных депо из-за отказов филиалов РЖД в согласовании заявок», — считает один из собеседников.

Сокращение отгрузок привело к тому, что в прошлом месяце в отстое без работы находилось 20–25 тыс. нефтебензиновых цистерн, по оценке нескольких участников рынка. Эта цифра не учитывает часть вагонов, которые были отставлены ввиду завершения срока службы, но из-за ряда причин пока не могут быть списаны.

«Различные операторы отставляют от перевозок чаще всего резервный парк цистерн, который был задействован на сложных участках железной дороги либо использовался в качестве “склада на колесах”», — пояснил отраслевой источник.

В то же время строительство новых вагонов в рамках ранее заключенных договоров продолжается. По информации одного из участников рынка, в I квартале производство цистерн выросло почти на 45% по сравнению с прошлым годом, до 3,8 тыс. единиц.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Ставки аренды цистерн для СУГ застыли

Диапазон стоимости аренды газовых цистерн в России в мае составил 3 710–4 100 руб./сут., как и в предыдущие месяцы года. «Парка для транспортировки сжиженного углеводородного газа (СУГ) хватает, даже есть небольшой профицит, но ситуация шаткая», — сообщил один из участников рынка.

Внутрироссийские перевозки СУГ в апреле сдерживал ограниченный спрос со стороны потребителей, тогда как предложение продукта в различных регионах страны сохраняется довольно высоким.

Экспорт СУГ невысок, отгрузки через порт Усть-Луги (Ленинградская обл.) были пониженными из-за умеренного спроса со стороны потребителей в Турции. Продолжаются перевозки российского газа 29-й группы ТНВЭД в Польшу, который не попал под эмбарго Евросоюза (ЕС) против России. Польские потребители в этом году сократили закупки российского СУГ, прервав в конце 2024 г. импорт пропан-бутановой смеси, пропана и других фракций сжиженного газа из России 27-й группы ТНВЭД из-за санкций.

Важными направлениями экспорта СУГ в текущем году являются Китай и Афганистан, куда отгрузки растут за счет переориентации объемов, поступавших ранее в страны ЕС. В апреле повышенный спрос на российский сжиженный газ отмечался в Таджикистане. В то же время в Киргизии наблюдалось увеличение стоимости газа из-за удорожания перевозок. Госкомпания «Кыргыз Темир Жолу» в период 15 апреля — 15 мая ввела конвенционный запрет на поставки СУГ на несколько станций в адрес компании «Альфа Ойл» вследствие скопления цистерн с грузом, сообщили участники рынка.

Аренда цистерн в Казахстане подешевела

Ставки аренды нефтебензиновых цистерн в Казахстане в мае снизились в национальной валюте и в долларах США — до 16 800–18 100 тенге/сут. с НДС (\$29,28–31,54/сут. без НДС) с 16 800–19 100 тенге/сут. с НДС (\$29,73–33,80/сут. без НДС) в апреле. Удешевление стоимости аренды произошло вследствие роста предложения цистерн, а также увеличения тарифов на транспортировку с 1 мая.

«Стоимость поставок значительно повысилась из-за роста тарифа на магистральной железнодорожной сети со стороны “Казахстан Темир Жолы”. В результате, чтобы не терять объемы, транспортные компании соглашались на снижение ставок на предоставление вагонов», — отметил участник рынка.

Железнодорожные компании, обеспечивающие перевозки нефтепродуктов с мини-НПЗ, по-прежнему сталкиваются с дефицитом цистерн, так как не могут вернуть иностранный порожний парк из соседних стран в Казахстан. Для отгрузок нефтепродуктов с мини-НПЗ казахстанские компании, как правило, привлекают на условиях оперирования иностранные порожние цистерны, которые возвращаются в Россию из стран Центральной Азии.

«Часть парка с грузом постепенно возвращаем из стран Центральной Азии, но проблема все еще сохраняется», — сообщил участник рынка грузоперевозок.

Транспортная компания в апреле получила предложение об аренде цистерн с продленным сроком службы по 16 000–17 000 тенге/сут. с НДС (\$27,88–29,62/сут. без НДС), но отказалась от аренды, так как такие вагоны нельзя использовать для экспорта.

Стоимость привлечения парка в рамках долгосрочных контрактов для компании «Тенгизшевройл» (ТШО) оценивалась участниками рынка в \$36–38/сут. без НДС, как и ранее. В ТШО уровень ставок аренды цистерн не комментируют.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Базовые ж.-д. тарифы для перевозки нефтепродуктов из Казахстана в мае 2025 г.						\$/т
НПЗ	Станция назначения/порт	Казахстан*	Россия**	Азербайджан***	Грузия****	Всего
ВГО						
Атырауский	Вышестеблиевская (Тамань)	16,14	46,79	—	—	62,93
Атырауский	Парто Цкали (Кулеви)	16,14	36,15	30,11	16,22	98,62
Атырауский	Силлямяэ	16,14	105,96	—	—	122,10
Топочный мазут						
Чимкентский	Батуми	78,26	36,15	30,11	17,70	162,22
Чимкентский	Вышестеблиевская (Тамань)	78,26	49,32	—	—	127,58
Чимкентский	Азов	78,26	40,77	—	—	119,03
Чимкентский	Парто Цкали (Кулеви)	78,26	36,15	30,11	16,22	160,74
Чимкентский	Силлямяэ	62,43	106,12	—	—	168,55
Атырауский	Батуми	16,14	36,15	30,11	17,70	100,10
Атырауский	Вышестеблиевская (Тамань)	16,14	49,32	—	—	65,46
Атырауский	Новороссийск	16,14	48,13	—	—	64,27
Атырауский	Парто Цкали (Кулеви)	16,14	36,15	30,11	16,22	98,62
Атырауский	Азов	16,14	40,77	—	—	56,91
Павлодарский	Вышестеблиевская (Тамань)	88,96	49,32	—	—	138,28

* — по курсу тенге к доллару Национального банка Казахстана (на 1 мая — KZT512,34/USD)

** — по курсу рубля к доллару Центрального банка России (руб. 81,4933/USD), без учета охраны, со ставкой НДС 0%

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

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

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Ж.-д. тарифы на экспорт дизтоплива из России в Казахстан в мае 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	10275,92	141699,00	58,26
Челнынефтепродукт	Круглое Поле	Балхаш 1	Карталы 1 — Елимай	1827,18	54610,80	17475,13	245349,00	75,68
Челнынефтепродукт	Круглое Поле	Жолкудук	Карталы 1 — Елимай	1827,18	54610,80	14341,27	200536,00	68,11
Орский НПЗ	Никель	Караганда-Угольная	Карталы 1 — Елимай	1017,48	20164,80	12805,50	177752,00	47,39
Орский НПЗ	Никель	Предгорная	Карталы 1 — Елимай	1017,48	20164,80	21684,08	302668,57	68,78
Орский НПЗ	Никель	Костанай	Карталы 1 — Елимай	1017,48	20164,80	4384,10	56688,00	27,01
Нижнекамский НПЗ (Танеко)	Биклянь	Актобе 1	Орск-Новый Город — Алимбет	2192,28	52954,80	5463,65	51339,00	50,06
Нижнекамский НПЗ (Танеко)	Биклянь	Бухтарма	Карталы 1 — Елимай	2005,60	54610,80	21677,83	302530,57	87,93
Нижнекамский НПЗ (Танеко)	Биклянь	Майкудык	Карталы 1 — Елимай	2005,60	54610,80	12805,50	177752,00	66,56
Омский НПЗ	Комбинатская	Павлодар-Порт	Кулунда — Куркамыс	1405,83	35029,20	3479,55	42219,00	32,57
Омский НПЗ	Комбинатская	Астана	Петропавловск — Петропавловск	986,10	20164,80	7316,62	97865,00	33,68
Нижнекамский НПЗ (Таиф)	Биклянь	Торетам	Орск-Новый Город — Алимбет (порожний возврат через Илецк 1 — Канисай)	2192,28	52954,80	11740,67	172393,00	66,25
Салаватский НПЗ	Аллагуват	Ондырыс	Карталы 1 — Елимай	1160,45	36685,20	10275,92	141699,00	46,41

* — по курсам рубля к доллару Центрального банка России (на 1 мая — руб. 81,4933/USD) и тенге к доллару Национального банка Казахстана (KZT512,34/USD)

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Ж.-д. тарифы на экспорт авиакеросина из России в Казахстан в мае 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)	
Орский НПЗ	Никель	Алматы 1	Карталы 1 — Елимай	1017,48	20164,80	23535,15	333616,00	73,40
Орский НПЗ	Никель	Сороковая	Карталы 1 — Елимай	1017,48	20164,80	10275,92	141699,00	41,28
Нижнекамский НПЗ (Танеко)	Биклянь	Алматы 1	Карталы 1 — Елимай (порожний возврат через Илецк 1 — Канисай)	2005,60	52954,80	23535,15	385378,00	93,91
Нижегородский НПЗ	Зелецино	Алматы 1	Карталы 1 — Елимай	3109,90	90610,80	23535,15	333616,00	113,48
Нижнекамский НПЗ (Таиф)	Биклянь	Алматы 1	Карталы 1 — Елимай (порожний возврат через Илецк 1 — Канисай)	2005,60	52954,80	23535,15	385378,00	93,91
Волгоградский НПЗ	Татьянка	Алматы 1	Кигаш — Дины Нурпеисовой	1337,98	30268,80	32406,17	458319,00	100,77
Ярославский НПЗ	Новаярославская	Сороковая	Карталы 1 — Елимай	3475,52	103797,60	10275,92	141699,00	88,55
Новокуйбышевский НПЗ	Новокуйбышевская	Алматы 1	Канисай — Илецк 1	1358,08	31965,60	27326,55	385378,00	89,07
Новоуфимский НПЗ	Новоуфимская	Алматы 1	Карталы 1 — Елимай (порожний возврат через Илецк 1 — Канисай)	1447,50	31965,60	23535,15	385378,00	82,77

* — по курсам рубля к доллару Центрального банка России (на 1 мая — руб. 81,4933/USD) и тенге к доллару Национального банка Казахстана (KZT512,34/USD)



АВТОТРАНСПОРТ

Перевозчики вынуждены компенсировать рост издержек повышением стоимости услуг

Тарифам на автоперевозки предстоит очередной рост

Цена на поставки битума автотранспортом по России с началом высокого сезона отгрузок в апреле не изменилась по сравнению с первыми числами февраля, когда ставки повысились на 5% (см. «Argus Нефтетранспорт», 18 февр., стр. 12–13). Но участники рынка не исключают, что летом тарифы могут вновь увеличиться.

«Главными индикаторами роста цен на автомобильные перевозки последние несколько лет являются высокая ключевая ставка Центрального банка России (ЦБР) и значительный рост инфляции в стране. Предпосылок к снижению этих параметров пока нет», — сообщил отраслевой источник. ЦБР по итогам заседания 25 апреля сохранил ключевую ставку на уровне 21%.

Последний раз автомобильные тарифы повышались в феврале. Стоимость транспортировки на короткие расстояния (100–200 км) увеличилась до 1 382–2 184 руб./т с НДС с 1 316–2 080 руб./т с НДС, которые действовали ранее. Отгрузки на маршрутах средней дальности (210–800 км) подорожали до 2 193–6 708 руб./т с НДС с 2 089–6 389 руб./т с НДС, а на более протяженных рейсах (810–2 200 км) — до 6 801–15 776 руб./т с НДС с 6 477–15 025 руб./т с НДС.

Очередной рост тарифов объясняется тем, что транспортные компании продолжают нести значительные издержки. По информации участников рынка, соотношение перевозчиков, которые работают на собственные средства и заемные, составляет 20% на 80%. «При текущей денежно-кредитной политике ЦБР о развитии автомобильных парков речи не идет. Ряд небольших перевозчиков уже не выдержали лизинговой нагрузки и ушли с рынка», — пояснил ситуацию один из собеседников.

Спрос на автомобильные перевозки битума в России в текущем году сдержанный, как и в 2024 г. На рынке в настоящее время наблюдается относительный баланс спроса и предложения дорожного битума и полимерно-битумных вяжущих. По информации участников рынка, дорожно-строительные предприятия испытывают сложности с финансированием и в связи с этим вынуждены снижать закупки продукции.

Различные битумы транспортные компании поставляют преимущественно с использованием тягачей европейского производства, закупленных до 2022 г., производства MAN (Германия), Mercedes-Benz (Германия), Iveco (Италия) и других компаний. Небольшую долю таких грузов, не более 10–20%, перевозят тягачами китайского производства, в основном компании Shacman и Sitrak. Последняя создана в партнерстве Sinotruk Group (Китай) и MAN. Используются прицепы/полуприцепы-цистерны преимущественно российского производства компаний «Фокстанк», Voium, Грабовского автомобильного завода (ГРАЗ, Пензенская обл.), а также предприятия «Сеспель» (Чувашия).

Участники рынка не исключают, что ослабление антироссийских санкций может привести к возврату международных компаний-перевозчиков в страну. «Если это произойдет, то проще станет завозить запчасти и комплектующие. Закупка новых тягачей все равно будет упираться в высокую ключевую ставку ЦБР», — пояснил один из собеседников.

АВТОТРАНСПОРТ

Другой проблемой в сегменте грузовых автомобильных перевозок остается значительная нехватка водительского состава. В первой декаде апреля на Центральной кольцевой автомобильной дороге (ЦКАД) было запущено беспилотное грузовое движение, сообщил Минтранс России. «Это важный шаг к повышению эффективности логистики в России. Мы уже успешно реализовали проекты на трассе М-11, где беспилотные грузовики позволили сократить время доставки между Москвой и Санкт-Петербургом. Теперь мы запускаем беспилотное движение на ЦКАД и готовимся это сделать на М-12 в следующем году, что позволит еще больше сократить время доставки и повысить безопасность перевозок», — заявил первый заместитель министра транспорта России Валентин Иванов. По его данным, крупные компании активно задействуют эту технологию, понимая ее потенциал для оптимизации затрат и ускорения доставки. Ожидается, что к концу 2025 г. беспилотный автопарк достигнет рекордных показателей: более 10 млн км пробега и 1,5 млн м³ перевезенных грузов.

Беспилотные технологии позволят также сократить простои автомобильного парка из-за дефицита кадров и перераспределить около 30% водителей на другие направления, оптимизировав использование человеческих ресурсов. Ожидается, что благодаря новой технологии средняя скорость движения повысится на 11%, износ деталей снизится на 5%, а расход топлива и комплектующих на дальних маршрутах сократится на 10–14%.

Участники рынка грузовых автомобильных перевозок внимательно следят за тестированием беспилотных технологий и не исключают их широкого использования не ранее 2028–2035 гг., в том числе при поставках опасной наливной продукции.

Другой проблемой для транспортных компаний в этом году стала некорректная работа государственной системы взимания платы «Платон» (сокращение от платы за тонны) — перевозчики получают штрафы за нарушения правил движения, которых не совершали. «Мало того, что плата за проезд ежегодно растет, так еще несем необоснованные дополнительные убытки. Штрафы в течение длительного времени приходится обжаловать в суде», — посетовал участник рынка.

Стоимость платы за проезд большегрузов с разрешенной максимальной массой свыше 12 т в рамках «Платона» с февраля увеличилась до 3,34 руб./км по сравнению с 3,05 руб./км в феврале 2024 г. — январе 2025 г. (см. «Argus Нефтетранспорт», 18 февр., стр. 12–13).

Экспорт битума из России в ближнее зарубежье, Монголию и Китай осуществляется в основном по железной дороге. На долю железнодорожных перевозок приходится 85–90%, тогда как на отгрузки автотранспортом — не более 10–15%, по данным отраслевых источников. В январе — апреле железнодорожные поставки российского битума за рубеж снизились на 59,6 тыс. т по сравнению с прошлым годом, до 137,6 тыс. т. Данные по автомобильному экспорту отсутствуют.

АВТОТРАНСПОРТ

Тарифы на автоперевозки битума в России		руб./т с НДС
Расстояние, км	февр. — май 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

Сложная обстановка на сети РЖД и снижение спроса в России негативно сказались на танк-контейнерных перевозках

Поставки в танк-контейнерах не удержались

Железнодорожные отгрузки наливной продукции в танк-контейнерах, за исключением пищевых грузов, в апреле снизились на 35,6 тыс. т по сравнению с уровнем месяцем ранее, до 408 тыс. т, по данным экспедиторов. Основное сокращение пришлось на внутрироссийские перевозки — на 32,3 тыс. т, до 327,5 тыс. т. Экспорт уменьшился менее заметно — на 3,3 тыс. т, до 80,4 тыс. т. В то же время в апреле прошлого года танк-контейнерные поставки были ниже — 297,9 тыс. т.

«Обстановка на сети РЖД остается в целом напряженной, есть проблемы с выгрузкой в портах юга, сохраняются задержки вагонов и нарушение сроков доставки», — пояснил ситуацию участник рынка грузоперевозок.

Поставки **серной кислоты** в танк-контейнерах по железной дороге в прошлом месяце уменьшились на 8,2 тыс. т, почти до 116 тыс. т, по информации экспедиторов. Отправки продукта Среднеуральского медеплавильного завода (СУМЗ, Свердловская обл.) со станции Ревда сократились на 2,2 тыс. т, до 58,4 тыс. т, ввиду снижения спроса на кислоту со стороны производителей удобрений, главным образом «Фосагро».

Отгрузки серной кислоты с завода «Карабашмедь» (Челябинская обл.) почти не изменились, составив в прошлом месяце 33,3 тыс. т по сравнению с 33,6 тыс. т в марте. Отправки продукта повысились в адрес предприятия «Апатит» в Череповце (Вологодская обл.) — на 3 тыс. т, до 11,8 тыс. т. В адрес «Невинномысского Азота» (Ставропольский край) «Еврохима» было отгружено 2,5 тыс. т, хотя месяцем ранее таких перевозок не было. Это позволило компенсировать снижение поставок в адрес волховского предприятия «Апатит» (Ленинградская обл.) группы «Фосагро» — на 5,5 тыс. т, до 10,7 тыс. т. Перевозки серной кислоты «Карабашмеди» на станцию Новая Чара (Забайкальский край) для нужд «Удоканской меди» не изменились, составив 8,3 тыс. т.

Транспортировка **карбамидо-аммиачной смеси (КАС)** «Куйбышевазота» (Самарская обл.) на рынок России в танк-контейнерах снизилась на 7,8 тыс. т, до 9,4 тыс. т, а **жидких комплексных удобрений (ЖКУ)** «Фосагро» — на 7,2 тыс. т, составив лишь 180 т, из-за ослабления спроса со стороны российских аграриев в межсезонье, полагают отраслевые источники.

Танк-контейнерные перевозки **каустической соды** снизились за месяц на 4,4 тыс. т, до 55 тыс. т, по данным железнодорожных экспедиторов. Поставки продукта уменьшили «Саянскхимпласт» (Иркутская обл.) — на 3,5 тыс. т, до 14,2 тыс. т, а также «Галополимер» (Кировская обл.) — на 3,2 тыс. т, до 11,3 тыс. т, вследствие пониженного спроса. В то же время «Русвинил» (Нижегородская обл.) «Сибур-Холдинга» увеличил отгрузки каустической соды почти в два раза — до 7,1 тыс. т, ввиду окончания ремонта на предприятии.

Перевозки наливной продукции в танк-контейнерах			тыс. т
Вид перевозки	апр. 25	март 25	± март 25
Внутр. перевозки	327,53	359,78	-32,26
Экспорт	80,44	83,76	-3,32
Итого	407,96	443,54	-35,58

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

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

Железнодорожные отгрузки **акрилонитрила (нитрил акриловой кислоты, НАК)** в танк-контейнерах с завода «Саратоворгсинтез» «Лукойла» в апреле снизились на 4,2 тыс. т по сравнению с предыдущим месяцем, до 12,2 тыс. т, по причине накопления продукта в преддверии профилактики на предприятии в мае, сообщили участники рынка.

Перевозки **стирола** в танк-контейнерах по железной дороге в апреле снизились до 19,3 тыс. т с 21,2 тыс. т месяцем ранее. «Газпром нефтехим Салават» в два раза сократил экспорт продукта, до 5,4 тыс. т, в основном через порт Темрюк (Краснодарский край) — на 3,6 тыс. т, до 5,2 тыс. т, что может быть связано с укреплением курса рубля, полагают участники рынка.

Железнодорожные отгрузки **пропан-бутановой смеси** в танк-контейнерах выросли в прошлом месяце почти на 4 тыс. т относительно марта, до 26,5 тыс. т. Компания «Березкагаз» (Ханты-Мансийский АО) увеличила поставки на 1,9 тыс. т, до 7,6 тыс. т, ввиду перенаправления части объемов с автотранспорта, по информации участника рынка. «Сибур Холдинг» повысил отгрузки пропан-бутановой смеси на российский рынок на 2 тыс. т, до 19 тыс. т, из-за сезонного усиления спроса на сжиженный газ.

Танк-контейнерные поставки **ксилолов** с Омского НПЗ «Газпром нефти» выросли на 2 тыс. т, до 15,2 тыс. т. Отгрузки **расплавленного фенола** снизились на 1,5 тыс. т, до 14 тыс. т.

РЫНОК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ

Основные поставщики грузов в танк-контейнерах				тыс. т		
Компания	Производитель	Группа груза	Груз	апр. 25	март 25	± март 25
Среднеуральский медеплавильный завод	Среднеуральский медеплавильный завод	Кислоты	Серная кислота	58,36	60,52	-2,16
Среднеуральский медеплавильный завод	Среднеуральский медеплавильный завод	Кислоты	Олеум	0,98	0,85	0,13
Всего Среднеуральский медеплавильный завод				59,34	61,38	-2,03
Сибур Холдинг	Няганьгазпереработка	Газ	Пропан-бутановая фракция	18,99	16,96	2,03
Сибур Холдинг	Русвинил	Неорганические соединения	Каустическая сода	7,05	3,38	3,67
Сибур Холдинг	Нижнекамскнефтехим	Спирты	Этиленгликоль, диэтиленгликоль	6,17	6,64	-0,47
Сибур Холдинг	Сибур-Химпром	Ароматические соединения	Стирол	5,25	2,03	3,21
Сибур Холдинг	Сибур-Нефтехим	Спирты	Этиленгликоль, диэтиленгликоль	3,04	2,93	0,11
Сибур Холдинг	Запсибнефтехим	Нефтяные смолы	Смола пиролизная тяжелая	3,01	3,38	-0,37
Всего Сибур Холдинг				43,51	35,32	8,18
Русская медная компания	Карабашмедь	Кислоты	Серная кислота	33,28	33,57	-0,29
Всего Русская медная компания				33,28	33,57	-0,29
Газпром нефтехим Салават	Мономер	Ароматические соединения	Стирол	12,68	17,05	-4,38
Газпром нефтехим Салават	Мономер	Мономеры	Бутилакрилат	2,76	5,22	-2,46
Всего Газпром нефтехим Салават				15,43	22,28	-6,84
Газпром нефть	Омский НПЗ	Ароматические соединения	Ортоксилол, параксилол	15,19	13,18	2,00
Всего Газпром нефть				15,19	13,18	2,00
Саянскхимпласт	Саянскхимпласт	Неорганические соединения	Каустическая сода	14,22	17,70	-3,48
Всего Саянскхимпласт				14,22	17,70	-3,48
Башкирская содовая компания	Башкирская содовая компания	Неорганические соединения	Каустическая сода	12,76	14,20	-1,43
Всего Башкирская содовая компания				12,76	14,20	-1,43
Лукойл	Саратоворгсинтез	Кислоты	Нитрил акриловой кислоты	12,18	16,41	-4,24
Лукойл	Саратоворгсинтез	Растворители	Ацетонитрил	0,46	0,08	0,38
Всего Лукойл				12,63	16,49	-3,86
Галополимер	Галополимер	Неорганические соединения	Каустическая сода	11,34	14,50	-3,17
Всего Галополимер				11,34	14,50	-3,17
Куйбышевазот	Куйбышевазот	Удобрения	Карбамидо-аммиачная смесь	9,44	17,20	-7,77
Куйбышевазот	Куйбышевазот	Кислоты	Серная кислота	1,05	1,35	-0,29
Всего Куйбышевазот				10,49	18,55	-8,06
Березкагаз	Березкагаз Обь/Югра	Газ	Пропан-бутановая фракция	7,55	5,68	1,87
Березкагаз	Березкагаз Обь/Югра	Газ	Бутан	1,57	0,46	1,11
Всего Березкагаз				9,12	6,14	2,98
Башнефть	Уфимская группа НПЗ	Фенолы	Расплавленный фенол	5,65	5,97	-0,32
Башнефть	Уфимская группа НПЗ	Ароматические соединения	Изопропилбензол (кумол)	3,35	4,45	-1,09
Всего Башнефть				9,00	10,42	-1,42
Титан	Омский каучук	Фенолы	Расплавленный фенол	5,78	6,93	-1,15
Титан	Омский каучук	Ароматические соединения	Изопропилбензол (кумол)	1,74	0,28	1,46
Титан	Омский каучук	Спирты	Изопропанол	1,29	1,66	-0,36
Всего Титан*				8,82	8,87	-0,06
Бийский олеумный завод	Бийский олеумный завод	Кислоты	Серная кислота	7,18	6,36	0,82
Всего Бийский олеумный завод				7,18	6,36	0,82

* — обновленные данные

— по данным ж.-д. экспедиторов

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

«Лукойл» и «Татнефть» увеличили речные отправки в апреле, а «Роснефть» немного снизила

Мелководье не помешало росту речных отгрузок

Экспорт нефтепродуктов речным транспортом в апреле, первом месяце навигации в европейской части России, вырос на 12 тыс. т по сравнению с прошлогодним уровнем, до 179,3 тыс. т, по данным судовых агентов и участников рынка. Рост отмечался, несмотря на опасения по поводу ограничений глубин. Но по сравнению с апрелем 2023 г. поставки сократились почти на 120 тыс. т, что может быть вызвано пониженной загрузкой российских НПЗ.

Средняя осадка, на которую грузились баржи и танкеры, снизилась на Волго-Донском канале в прошлом месяце почти до 320 см с 355 см годом ранее, по данным судовых агентов.

Федеральное бюджетное учреждение (ФБУ) «Азово-Донская бассейновая администрация» во второй половине апреля несколько раз уведомляло судоводные компании, грузоотправителей и грузополучателей о низком уровне воды и ограничении по осадке судов на внутренних водных путях.

Транспортировка нефтепродуктов Волгоградского НПЗ «Лукойла» из **Татьянки** (Волгоградская обл.) в прошлом месяце выросла на 22,6 тыс. т по сравнению с уровнем годом ранее, до 80,4 тыс. т. Для поставок был задействован

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

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

Цены на бункерное топливо				руб./т
Порт/Качество	15 мая	ср. знач.		± 17 апр.
dob Самара				
MGO 0,5% (с акцизом*)	67000	74000	70500	—
Дизтопливо	61500	65000	63250	—
dob Казань				
Дизтопливо	63500	64000	63750	+750
dob Ярославль				
MGO 0,5% (с акцизом*)	71000	74000	72500	—
Дизтопливо	66500	67000	66750	—
dob Волгоград				
MGO 0,5% (с акцизом*)	69500	72500	71000	-1250
Дизтопливо	64000	67000	65500	0
dob Ростов-на-Дону/Азов				
MGO 0,5% (с акцизом*)	71000	75000	73000	-1500
FO bunker 0,5%	47500	51500	49500	-1500
Дизтопливо	65000	69000	67000	+500
dob Астрахань				
MGO 0,5% (с акцизом*)	71000	75000	73000	—
Дизтопливо	66500	71000	68750	+1100

* — согласно Статье 181 НК РФ

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

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

флот различных судоходных компаний. Почти 80% от общих отгрузок из Татьянки, или 60,6 тыс. т, пришлось на мазут. Это топливо, как и годом ранее, вывозилось на судах на рейд порта Кавказ (Краснодарский край). Поставки вакуумного газойля выросли почти в два раза, до 8 тыс. т. Отгрузки дизтоплива составили 4,1 тыс. т, хотя годом ранее таких поставок не было. Одна судовая партия базовых масел размером 3,7 тыс. т была направлена в Турцию, а 4 тыс. т бензина Аи-95 в Грузию.

В мае из Татьянки планируется экспортировать около 135 тыс. т нефтепродуктов, но фактический показатель отгрузок может оказаться ниже, сообщил отраслевой источник.

Речной экспорт нефтепродуктов из **Самары** в апреле составил 15,2 тыс. т по сравнению с 14,3 тыс. т годом ранее. «Роснефть» отправила несколько партий светлых нефтепродуктов в Туапсе (Краснодарский край) для укрупнения экспортных партий. Кроме того, в этот порт было отгружено 3,6 тыс. т дизтоплива из **Сызрани** (Самарская обл.), хотя годом ранее таких поставок не было.

Вывоз нефтепродуктов «Роснефти» из **Саратова** речным транспортом уменьшился почти на 10 тыс. т по сравнению с апрелем 2024 г., до 68,6 тыс. т, по информации судовых агентов и участников рынка. Снижение может быть вызвано использованием «Роснефтью» для речных отгрузок судов только своего транспортного подразделения без привлечения флота сторонних судоходных компаний.

Речной экспорт «Татнефти» из **Нижнекамска** (Татарстан) в прошлом месяце вырос на 3,6 тыс. т относительно прошлого года, до 11,6 тыс. т, по информации судовых агентов. Из порта было отправлено три партии дизтоплива в Турцию. «В мае из Нижнекамска по внутренним водным путям может быть отгружено 30 тыс. т светлых нефтепродуктов», — рассказал собеседник, знакомый с деталями работы нефтяной компании.

Отгрузок со Средневожжского нефтяного терминала (СВНТ) в **Яблоневом Овраге** (Самарская обл.) в этом году еще не было, хотя в апреле прошлого года было экспортировано 8,8 тыс. т мазута уфимской группы НПЗ «Башнефти», подконтрольной «Роснефти». В этом году начало речных экспортных отгрузок нефтепродуктов через СВНТ ожидается в мае. Партии на перевалочный комплекс доставляются железнодорожным транспортом.

Речных отгрузок нефтепродуктов из **Уфы** (Башкирия) в апреле, как и годом ранее, не было и в мае также не ожидается, по информации участников рынка.

Завершается строительство первого пускового комплекса Багаевского гидроузла (Ростовская обл.) — крупнейшего объекта на реке Дон. Строительная готовность первого этапа гидроузла превышает 90%, сообщил Минтранс России 13 мая. Реконструкция Багаевского гидроузла позволит решить проблему обмеления Дона, обеспечив гарантированную глубину 4 м на лимитирующем участке протяженностью 85 км, а пропускная способность гидроузла превысит 19 тыс. судов в год.

Оценка технического состояния судов вместимостью до 5 тыс. т, используемых для транспортировки нефтеналивных грузов, была завершена 30 апреля. Замечания были выявлены на 230 из 1 333 танкеров, по сообщению ТАСС со ссылкой на Минтранс.

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Экспорт нефтяных грузов из России речным транспортом				тыс. т
Пункт отгрузки	апр. 25	апр. 24	± апр. 24	
Татьянка	80,4	57,8	22,6	
Саратов	68,6	78,4	-9,8	
Самара	15,2	14,3	0,9	
Нижнекамск (Афанасово)	11,6	8,1	3,6	
Сызрань	3,6	0,0	3,6	
Яблоневый Овраг	0,0	8,8	-8,8	
Итого	179,3	167,4	12,0	

— по данным судовых агентов и участников рынка

Экспорт нефтяных грузов из России речным транспортом				тыс. т
Груз	апр. 25	апр. 24	± апр. 24	
Мазут	129,2	94,2	35,1	
Дизтопливо	30,4	36,5	-6,1	
ВГО	8,0	4,2	3,8	
Судовое топливо	4,0	21,2	-17,1	
Бензин	4,0	0,0	4,0	
Масло	3,7	11,3	-7,6	
Итого	179,3	167,4	12,0	

— по данным судовых агентов и участников рынка



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

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

**Предложение танкеров
Aframax и Suezmax превысило
спрос, что привело к снижению
стоимости фрахта**

Перевозка нефти продолжает дешеветь

Транспортировка нефти из российских портов крупнотоннажными танкерами Aframax (дедвейт — 80–120 тыс. т) и Suezmax (120–200 тыс. т) в апреле вновь значительно подешевела относительно предыдущего месяца (см. табл.).

Стоимость Юралс в течение прошлого месяца, как и в марте, была в основном ниже \$60/барр., превысив этот уровень только 1 и 2 апреля, когда цена составила \$62,45/барр. и \$62,20/барр. соответственно (fob Приморск/Усть-Луга), по данным Argus. При цене на нефть ниже \$60/барр. (fob российские порты), ценового потолка, установленного «Группой семи» (G7), фрахтователи могут пользоваться услугами западных страховых компаний и судовладельцев. Это привело к увеличению предложения доступного для фрахтования тоннажа и сокращению цен на танкерные перевозки.

Между тем восемь стран — участниц ОПЕК+, Саудовская Аравия, Россия, Объединенные Арабские Эмираты, Кувейт, Ирак, Алжир, Оман и Казахстан, приняли решение продолжить ускоренное восстановление добычи в июне, повысив суммарный целевой показатель производства, как и в текущем месяце, на 411 тыс. барр./сут. Это эквивалентно трехмесячному повышению

Среднемесячные ставки фрахта танкеров для перевозок российской нефти в апреле						\$/рейс
Маршрут	Объем партии, тыс. т	Нижняя граница	Верхняя граница	Среднее значение	±	\$/т
Черное море						
Новороссийск — западное побережье Индии	80	5 225 000	6 500 000	5 862 500	-950 000	73,28
Новороссийск — северный Китай	80	7 275 000	8 500 000	7 887 500	-962 500	98,60
Новороссийск — западное побережье Индии	140	6 125 000	7 500 000	6 812 500	-1 000 000	48,66
Новороссийск — северный Китай	140	8 100 000	9 500 000	8 800 000	-1 012 500	62,86
Балтийское море						
Приморск — западное побережье Индии	100	6 000 000	7 550 000	6 775 000	-1 025 000	67,75
Приморск — северный Китай	100	8 000 000	9 500 000	8 750 000	-1 062 500	87,50
Баренцево море						
Мурманск — западное побережье Индии	140	6 950 000	9 250 000	8 100 000	-1 212 500	57,86
Мурманск — северный Китай	140	9 200 000	11 250 000	10 225 000	-1 087 500	73,04
Дальний Восток						
Козьмино — Тибет	100	2 000 000	3 050 000	2 525 000	-825 000	25,25
Козьмино — северный Китай	100	2 500 000	3 700 000	3 100 000	-1 056 250	31,00
Козьмино — южный Китай	100	2 975 000	4 150 000	3 562 500	-1 150 000	35,63
Козьмино — Йосу	100	2 500 000	3 525 000	3 012 500	-825 000	30,13

Среднемесячная расчетная стоимость фрахта танкеров для перевозок российской нефти в апреле					\$/рейс
Маршрут	Объем партии, тыс. т	Среднее значение		±	\$/т
Черное море					
Новороссийск — западное побережье Индии	80	3 473 590	1 293 157		43,42
Новороссийск — северный Китай	80	5 099 307	2 078 443		63,74
Новороссийск — западное побережье Индии	140	4 206 568	536 576		30,05
Новороссийск — северный Китай	140	6 065 791	923 058		43,33
Балтийское море					
Приморск — западное побережье Индии	100	4 968 467	2 055 175		49,69
Приморск — северный Китай	100	6 526 704	2 755 062		65,27
Баренцево море					
Мурманск — западное побережье Индии	140	6 011 018	866 415		42,94
Мурманск — северный Китай	140	7 805 925	1 254 569		55,76

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Среднемесячные изменения ставок фрахта танкеров для перевозок российской нефти

Маршрут	Объем партии, тыс. т	апр. 2025, %	март 2025, %	февр. 2025, %	январь 2025, %
Новороссийск — западное побережье Индии	80	-14	8	17	14
Новороссийск — северный Китай	80	-11	6	12	13
Новороссийск — западное побережье Индии	140	-13	6	15	16
Новороссийск — северный Китай	140	-10	4	11	14
Приморск — западное побережье Индии	100	-13	1	16	22
Приморск — северный Китай	100	-11	3	11	16
Мурманск — западное побережье Индии	140	-13	-2	14	31
Мурманск — северный Китай	140	-10	0	8	27
Козьмино — северный Китай	100	-25	-16	4	190
Козьмино — южный Китай	100	-24	-21	12	178

первоначального плана. Впрочем, фактический прирост ожидается заметно ниже из-за обязательств многих стран компенсировать перепроизводство ранее.

Решение поддержать ускоренный темп увеличения добычи в июне стало неожиданным для участников рынка, поскольку цены на нефть остаются невысокими в условиях жесткой торговой политики президента США Дональда Трампа, которая ограничивает спрос на сырье в мире. Решение ОПЕК+ привело к очередному удешевлению нефти.

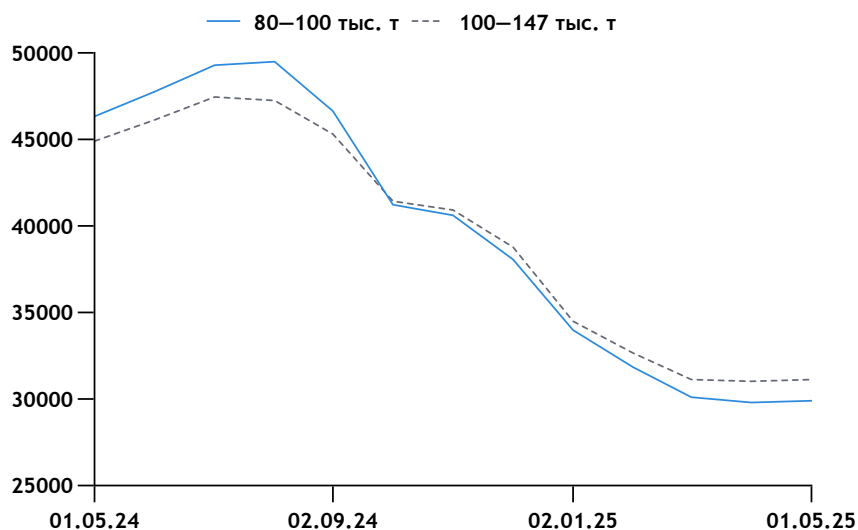
Геополитические факторы в ближайшие месяцы будут способствовать колебаниям цен на морскую транспортировку нефти из России. К их числу относятся российско-американские переговоры об урегулировании конфликта на Украине. Между тем Евросоюз (ЕС) разрабатывает новый пакет антироссийских санкций, что может усложнить логистику поставок нефти. Сохраняется конфликт на Ближнем Востоке, а обострение конфронтации между Индией и Пакистаном также может оказать негативное влияние на мировую торговлю.

Ставки фрахта танкеров на условиях годового тайм-чартера

Дедвейт, тыс. т	апр. 25	март 25
80–100	29900	29830
100–147	31140	31030

Ставки аренды танкеров на условиях годового тайм-чартера

\$/сут.



МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Стоимость фрахта крупнотоннажных судов может вырасти в ближайшие недели из-за новых ограничений по контролю выбросов в Средиземном море, вступивших в силу с 1 мая. Содержание серы в морском топливе понижено до 0,1% по сравнению с ранее действовавшим ограничением в 0,5%. Впрочем, пока затраты на доставку нефти продолжают снижаться.

Удешевление фрахта в Новороссийске

Расходы на перевозку нефти танкерами класса Aframax из **Новороссийска** (Краснодарский край) в **порты западного побережья Индии** сократились на \$950 000 за месяц, до \$5,86 млн за рейс. Стоимость транспортировки более крупными судами типоразмера Suezmax на этом маршруте уменьшилась на \$1 млн, до \$6,81 млн.

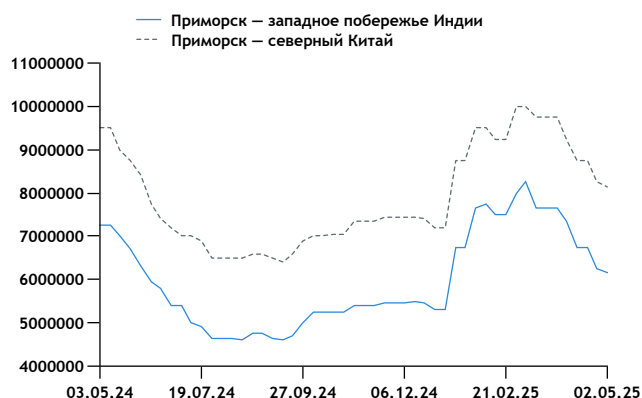
Транспортировка нефти из Новороссийска в **порты Северного Китая** танкерами Aframax подешевела на \$962 500, до \$7,89 млн, а Suezmax — на \$1,01 млн, до \$8,8 млн за рейс.

Прохождение турецких проливов для крупнотоннажных танкеров в апреле занимало в среднем около 5 суток в обе стороны, в то время как в марте — чуть более 6 дней.

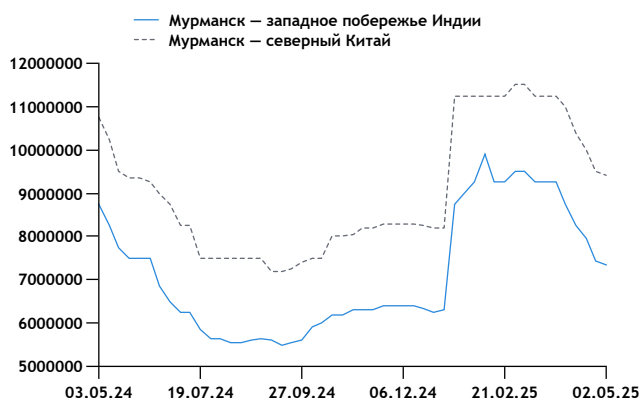
Стоимость перевозок нефти
из Новороссийска танкерами класса Aframax \$/рейс



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



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



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



МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЭКСПОРТ НЕФТИ

Отгрузки из Новороссийска Юралс — основного российского сорта, экспортируемого из порта, — в апреле увеличились лишь на 6 тыс. барр./сут., до 253 тыс. барр./сут. (1,06 млн т), хотя в абсолютном выражении снизились на 9 тыс. т, по данным аналитических компаний Vortexa, Kpler и участников рынка. Из Новороссийска поставляется также Сибирская легкая, а с терминала в Южной Озереевке (Краснодарский край) близ Новороссийска российские и казахстанские компании экспортируют Смесь КТК.

Снижение ставок фрахта на северо-западе

Стоимость перевозки партий Юралс по 100 тыс. т танкерами класса Aframax из *Приморска* (Ленинградская обл.) в *порты западного побережья Индии* снизилась в апреле почти на \$1,03 млн по сравнению с мартом, до \$6,78 млн за рейс. Транспортировка аналогичных партий в *порты Северного Китая* подешевела на \$1,06 млн, до \$8,75 млн за рейс.

Отгрузки Юралс из портов Балтики по итогам апреля увеличились на 51 тыс. барр./сут. (28 тыс. т) относительно уровня месяцем ранее, до 1,4 млн барр./сут. (5,84 млн т), по данным Vortexa, Kpler и участников рынка.

Доставка нефти танкерами типоразмера Suezmax из *Мурманска* (Баренцево море) в *порты западного побережья Индии* подешевела за месяц на \$1,21 млн относительно марта, до \$8,1 млн за рейс. Расходы на транспортировку сырья в *порты Северного Китая* снизились на \$1,09 млн, составив \$10,23 млн.

Перевозка Смеси ВСТО подешевела

Цены на транспортировку нефти из дальневосточного порта *Козьмино* (Приморский край) танкерами типоразмера Aframax в *порты Северного Китая* в прошлом месяце уменьшились на \$1,06 млн по сравнению с мартом, до \$3,1 млн за рейс, а в *порты Южного Китая* — на \$1,15 млн, до \$3,56 млн за рейс.

Стоимость Смеси ВСТО во второй декаде апреля также опустилась ниже ценового потолка G7, что способствовало притоку танкеров, контролируемых европейскими судовладельцами. Отгрузки Смеси ВСТО из порта Козьмино в апреле повысились на 88 тыс. барр./сут. (232 тыс. т), до 1,01 млн барр./сут. (4,1 млн т), по данным Vortexa, Kpler и участников рынка.

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.	
30.04.2025	1620000	1680000	1901600		1976600
29.04.2025	1657300	1719800	1901600		1976600
28.04.2025	1657300	1719800	1901600		1976600
25.04.2025	1657300	1719800	1901600		1976600
24.04.2025	1657300	1719800	1901600		1976600
23.04.2025	1657300	1719800	1901600		1976600
18.04.2025	1677000	1742000	1823200		1898200
17.04.2025	1672200	1737200	1823200		1898200
16.04.2025	1664700	1732200	1823200		1898200
15.04.2025	1680400	1750400	1830700		1903200
14.04.2025	1680400	1750400	1765900		1833400
11.04.2025	1612500	1675000	1838200		1908200
10.04.2025	1575200	1635200	1838200		1908200
09.04.2025	1522200	1577200	1838200		1908200
08.04.2025	1470000	1520000	1838200		1908200
07.04.2025	1529700	1582200	1655800		1720800
04.04.2025	1561800	1618800	1687500		1755000
03.04.2025	1603600	1661600	1758400		1828400
02.04.2025	1620000	1680000	1832200		1904200
01.04.2025	1620000	1680000	1832200		1904200

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.	
12 мая					
Черное море	345 000	718 750	0,60	1,25	57 500 000
Балтийское море	57 500	143 750	0,10	0,25	57 500 000
5 мая					
Черное море	345 000	718 750	0,60	1,25	57 500 000
Балтийское море	57 500	143 750	0,10	0,25	57 500 000
28 апреля					
Черное море	345 000	718 750	0,60	1,25	57 500 000
Балтийское море	57 500	143 750	0,10	0,25	57 500 000
21 апреля					
Черное море	517 500	718 750	0,90	1,25	57 500 000
Балтийское море	57 500	143 750	0,10	0,25	57 500 000

Страховые премии за военные риски, рассчитанные для перевозок нефти из российских портов					
Регион	Величина премии, \$/танкер		% от стоимости танкера		Средняя стоимость Suezmax на вторичном рынке, \$/танкер
	мин.	макс.	мин.	макс.	
12 мая					
Черное море	414 000	862 500	0,60	1,25	69 000 000
Баренцево море	69 000	172 500	0,10	0,25	69 000 000
5 мая					
Черное море	414 000	862 500	0,60	1,25	69 000 000
Баренцево море	69 000	172 500	0,10	0,25	69 000 000
28 апреля					
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
21 апреля					
Черное море	621 000	862 500	0,90	1,25	69 000 000
Баренцево море	69 000	172 500	0,10	0,25	69 000 000

ЭКСПОРТ НЕФТИ

Прокачка сырья наиболее заметно повысилась в восточном направлении

Трубопроводный экспорт нефти в апреле вырос

Транспортировка нефти из России в дальнее зарубежье по системе «Транснефти» в прошлом месяце повысилась на 155 тыс. барр./сут. (96 тыс. т) относительно марта, до 4,12 млн барр./сут. (16,93 млн т), максимума с октября, по данным аналитических компаний Vortexa, Kpler и участников рынка. Годом ранее уровень отгрузок был немного больше — 4,23 млн барр./сут. (17,38 млн т).

Трубопроводные поставки сырья на российские НПЗ за месяц также увеличились — на 98 тыс. барр./сут., до 4,69 млн барр./сут. (19,27 млн т), хотя в абсолютном исчислении показатель снизился на 228 тыс. т из-за меньшего количества дней в апреле, по данным участников рынка.

Рост прокачки по системе «Транснефти» пришелся в основном на экспорт **российских** компаний — на 146 тыс. барр./сут. (87 тыс. т), до 3,91 млн барр./сут. (16,05 млн т). **Транзит** из Казахстана повысился незначительно — на 9 тыс. барр./сут. (9 тыс. т), до 210 тыс. барр./сут. (879 тыс. т).

Рост отмечался в основном в **восточном** направлении — на 114 тыс. барр./сут. (227 тыс. т), до 1,85 млн барр./сут. (7,49 млн т). Экспорт Смеси ВСТО из порта **Козьмино** (Приморский край) вырос на 88 тыс. барр./сут. (232 тыс. т), до 1,01 млн барр./сут. (4,1 млн т), максимального уровня с начала такого экспорта в 2009 г.

Поставки торговой компании Paradigm, которая сменила Demex Trading в качестве покупателя нетанкерных объемов в Козьмине, повысились на 205 тыс. т, до 1,3 млн т. Посредник формирует танкерные партии из ресурсов нескольких производителей для отправки в Китай. «Роснефть» увеличила отгрузки из порта на 102 тыс. т, до 982 тыс. т. «Лукойл», напротив, снизил экспорт Смеси ВСТО на 100 тыс. т, до 200 тыс. т.

Экспорт и транзит нефти из России по системе «Транснефти»				тыс. т
Направление	апр. 25	± март 25*, %	январь—апр. 25	± январь—апр. 24*, %
Новороссийск	2277,7	-6,9	9000,3	-2,5
Всего черноморские порты	2277,7	-6,9	9000,3	-2,5
Приморск	3634,7	6,2	14705,6	-6,3
Усть-Луга	2403,9	0,4	8473,0	-25,5
Всего балтийские порты	6038,6	3,8	23178,6	-14,4
Германия	159,7	10,2	670,8	61,4
Чехия	0,0	-100,0	516,5	-42,4
Словакия	515,0	6,5	1894,3	37,9
Венгрия	449,0	22,9	1782,8	15,7
Всего «Дружба»	1123,8	12,5	4864,4	15,1
Всего западное направление	9440,0	1,9	37043,3	-8,6
Козьмино	4098,3	9,5	14662,2	2,0
Китай	2527,9	2,8	10114,9	4,3
Китай (Атасу — Алашанькоу)	863,8	4,3	3348,8	0,9
Всего восточное направление	7490,0	6,6	28125,9	2,7
Итого	16930,0	4,0	65169,2	-4,0

* — сравнение основано на среднесуточных объемах

— по данным Vortexa, Kpler и участников рынка

📄 скачать данные из [Argus direct](#)

ЭКСПОРТ НЕФТИ

Транспортировка из ресурсов «Роснефти» в адрес китайской CNPC по ответвлению от трубопровода Восточная Сибирь — Тихий океан (ВСТО) из *Сковородина* (Амурская обл.), а также транзитом через Казахстан по трубопроводу *Атасу — Алашанькоу* увеличилась в общей сложности на 26 тыс. барр./сут., до 842 тыс. барр./сут. (3,4 млн т). В абсолютном выражении показатель уменьшился лишь на 4 тыс. т из-за меньшего количества дней в апреле.

Российская и китайские стороны заранее согласуют объемы поставок по месяцам в зависимости от плановых ремонтов. Эти показатели должны соответствовать законтрактованным отгрузкам по данным маршрутам в размере 30 млн т/год и 10 млн т/год соответственно.

Поставки нефти в *западном* направлении увеличились в апреле менее заметно — на 41 тыс. барр./сут. по сравнению с уровнем месяцем ранее, до 2,27 млн барр./сут. (9,44 млн т), хотя в абсолютном исчислении снизились на 131 тыс. т. Отгрузки из *балтийских* портов выросли на 53 тыс. барр./сут. (27 тыс. т), до 1,45 млн барр./сут. (6,04 млн т), в том числе из *Приморска* (Ленинградская обл.) — на 50 тыс. барр./сут. (96 тыс. т), до 869 тыс. барр./сут. (3,63 млн т).

«Роснефть» нарастила поставки сырья из порта на 431 тыс. т, до 1,85 млн т, сократив экспорт из Усть-Луги (Ленинградская обл.). Отгрузки компании на собственные заводы с учетом предприятий «Башнефти» и доли в Ярославском НПЗ остались на уровне 6,28 млн т, по предварительным данным участников рынка.

«Татнефть» экспортировала 100 тыс. т Юралс из Приморска после месячного перерыва. «Лукойл», наоборот, резко сократил отгрузки из порта: на 427 тыс. т, до 573 тыс. т.

Поставки нефти из *Усть-Луги* повысились за месяц лишь на 3 тыс. барр./сут., до 577 тыс. барр./сут. (2,4 млн т). В абсолютном выражении показатель сократился на 69 тыс. т. «Татнефть» возобновила экспорт из порта, как и из Приморска, направив 100 тыс. т из Усть-Луги после месячного перерыва. «Роснефть» уменьшила поставки Юралс из порта на 352 тыс. т, до 1,52 млн т, перенаправив часть сырья в Приморск.

Экспорт нефти из *Новороссийска* (Краснодарский край) в прошлом месяце снизился на 42 тыс. барр./сут. (250 тыс. т) относительно марта, до 550 тыс. барр./сут. (2,28 млн т). Сокращение пришлось на *Сибирскую легкую* — на 52 тыс. барр./сут. (240 тыс. т), до 172 тыс. барр./сут. (698 тыс. т). «Лукойл» уменьшил отгрузки на 200 тыс. т, до 400 тыс. т.

Поставки *Юралс* и *Кевсо* из Новороссийска увеличились лишь на 10 тыс. барр./сут., до 377 тыс. барр./сут. (1,58 млн т), хотя в абсолютном исчислении показатель снизился на 10 тыс. т.

Транспортировка нефти по трубопроводу *«Дружба»* в апреле выросла на 30 тыс. барр./сут. (92 тыс. т) по сравнению с предыдущим месяцем, до 270 тыс. барр./сут. (1,12 млн т), несмотря на остановку экспорта в *Чехию*. Поставки на НПЗ Unipetrol в стране в прошлом месяце отсутствовали, и возобновления экспорта в этом направлении не ожидается, сообщили участники рынка. Отгрузки в Чехию были прерваны в марте, когда в страну было направлено лишь 5 тыс. т. Чехия начала получать всю нефть по ответвлению от Трансальпийского трубопровода (TAL), ведущего из порта Триест (Италия), после расширения этих мощностей.

«Роснефть» была единственным поставщиком сырья по «Дружке» в Чехию по долгосрочному контракту с польской группой Orlen, контролирующей Unipetrol. Соглашение истекает в середине текущего года.

ЭКСПОРТ НЕФТИ

Все российские поставки по «Дружбе» пришлось на экспорт Юралс на заводы компании Mol в Сазхаломбатте (**Венгрия**) и Братиславе (**Словакия**): отгрузки на предприятия выросли суммарно на 28 тыс. барр./сут. (87 тыс. т), до 232 тыс. барр./сут. (964 тыс. т). Mol оперативно перераспределяет нефть между своими заводами по мере необходимости.

Транзитные поставки Kebco по нефтепроводу «Дружба» в **Германию** в апреле увеличились лишь на 4 тыс. барр./сут. (10 тыс. т), до 38 тыс. барр./сут. (160 тыс. т). Сырье в Германию отгружает госкомпания «Казмунайгаз» (КМГ) из ресурсов консорциума Karachaganak Petroleum Operating (KPO) на НПЗ в Шведте.

Акционеры консорциума North Caspian Operating Company (NCOC), разрабатывающего Кашаганское месторождение, с апреля прошлого года также приступили к отгрузкам по «Дружбе» в Шведт. Обычно такие поставки составляют около 20–50 тыс. т/месяц, по данным трейдеров.

Железнодорожные поставки обновили минимум

Отгрузки нефти по железной дороге из России за рубеж в апреле составили лишь 7,9 тыс. барр./сут. (32,7 тыс. т), что стало абсолютным минимумом за всю историю мониторинга Argus таких поставок с 2009 г. Предыдущий наименьший уровень был зафиксирован месяцем ранее — 15,1 тыс. барр./сут. (64,6 тыс. т), по данным железнодорожных экспедиторов.

Перевозки на станцию Барбаров для Мозырского НПЗ (**Белоруссия**) снизились за месяц на 20,1 тыс. т, до 25 тыс. т, что может быть связано с профилактикой на заводе в апреле, по информации участников рынка. За первые четыре месяца года поставки нефти из России в Белоруссию уменьшились на 81 тыс. т относительно такого же периода 2024 г., до 180,1 тыс. т.

«Колесные» отгрузки из ресурсов «Газпрома» со станции Окунайский разъезд (Иркутская обл.) в порт **Козьмино** (Приморский край) в апреле составили лишь 7,7 тыс. т по сравнению с чуть более 19 тыс. т в предыдущем месяце. Регулярные железнодорожные поставки в порт начались в декабре. Из Козьмина «колесные» партии экспортируются в составе Смеси ВСТО.

Поставки по железной дороге на станцию Гетмановскую (Краснодарский край) для прокачки по нефтепроводу **Каспийского трубопроводного консорциума (КТК)** были прерваны в марте. Отгрузок нефти из России в **Грузию** тоже не было, хотя в марте неназванный экспортер отправил на станцию Вели, расположенную вблизи Тбилиси, 308 т.

Ж.-д. экспорт и транзит нефти				тыс. т
Направление	апр. 25	± март 25*, %	январь—апр. 25	± январь—апр. 24*, %
КТК	0,0	—	57,4	-81,5
Грузия	0,0	-100,0	0,3	-47,9
Всего черноморские порты	0,0	-100,0	57,7	-81,4
Белоруссия	25,0	-42,8	180,1	-30,4
Всего сухопутные переходы	25,0	-42,8	180,1	-30,5
Козьмино	7,7	-58,5	65,3	—
Всего дальневосточные порты	7,7	-58,5	65,3	—
Итого	32,7	-47,7	303,2	-46,7

* — сравнение основано на среднесуточных объемах

— по данным ж.-д. экспедиторов

📄 скачать данные из [Argus direct](#)

ЭКСПОРТ ГАЗОВОГО КОНДЕНСАТА

Поставки конденсата по железной дороге в 2025 г. остаются ниже, чем в прошлом году

«Колесные» отгрузки конденсата удержались

Поставки газового конденсата по железной дороге из России за рубеж в апреле выросли до 24,1 тыс. барр./сут. с 23,6 тыс. барр./сут., хотя в абсолютном исчислении чуть снизились — на 1,2 тыс. т, до 89,2 тыс. т, по данным экспедиторов. В то же время годом ранее показатель перевозок был выше — 29,5 тыс. барр./сут. (109,4 тыс. т), ввиду повышенных поставок через систему Каспийского трубопроводного консорциума (КТК).

По итогам первых четырех месяцев года железнодорожный экспорт конденсата из России снизился на 61,1 тыс. т по сравнению с таким же периодом 2024 г., до 350,3 тыс. т, по данным экспедиторов, преимущественно из-за сокращения поставок в КТК (см. табл.).

Железнодорожной транспортировки конденсата различных производителей через станцию Гетмановскую (Краснодарский край) для дальнейшей прокачки по нефтепроводу КТК в прошлом месяце не было. Поставки нефти через мощности КТК на Гетмановской были остановлены в марте после внешнего воздействия на объекты инфраструктуры.

Смесь КТК экспортируется с терминала в Южной Озереевке (Краснодарский край). КТК планирует заменить на комплексе выносные причальные устройства (ВПУ) к сентябрю 2026 г. Об этом 29 апреля сообщил генеральный директор КТК Николай Горбань. «ВПУ сейчас изготавливаются и будут меняться последовательно. Программа рассчитана на 2025–2026 гг.», — добавил Горбань.

КТК задействует три ВПУ в Южной Озереевке для загрузки танкеров Смесью КТК, и одновременно используются два устройства. В мае КТК планирует остановить работу ВПУ-2 для технического обслуживания, после чего будут проведены аналогичные работы и на двух других устройствах.

Поставки конденсата «Газпрома» по железной дороге со станции Окунайский разъезд (Иркутская обл.) в направлении дальневосточных портов изменились разнонаправленно. Сокращение пришлось на отгрузки в Ванино (Хабаровский край) — почти на 4 тыс. т, до 15,3 тыс. т.

Ж.-д. экспорт и транзит конденсата				тыс. т
Направление	апр. 25	± март 25*, %	янв.—апр. 25	± янв.—апр. 24*, %
Ванино	15,3	-17,6	45,9	-39,0
Владивосток	30,8	19,8	110,8	—
Всего дальневосточные порты	46,1	4,1	156,8	108,3
КТК	0,0	-100,0	98,8	-64,8
Всего черноморские порты	0,0	-100,0	98,8	-64,9
Азербайджан	0,0	-100,0	9,8	—
Белоруссия	0,0	—	0,2	—
Казахстан	0,1	—	0,1	—
Узбекистан	34,9	80,3	71,6	42,4
Афганистан	8,0	—	13,0	—
Всего сухопутные переходы	43,1	79,2	94,8	83,6
Итого	89,2	2,1	350,3	-14,2

* — сравнение основано на среднесуточных объемах

— по данным ж.-д. экспедиторов



ЭКСПОРТ ГАЗОВОГО КОНДЕНСАТА

Между тем транспортировка конденсата компании на станцию Гайдамак во **Владивостоке** (Приморский край) в апреле повысилась на 4,2 тыс. т относительно уровня месяцем ранее, до 30,8 тыс. т, максимума в текущем году. В январе — марте отгрузки конденсата в порт были стабильны — чуть более 26 тыс. т/месяц.

Поставки российского конденсата через Казахстан в адрес Бухарского НПЗ (**Узбекистан**) в прошлом месяце резко повысились — на 14,9 тыс. т, до 34,9 тыс. т. Основной объем был отгружен с Астраханского ГПЗ «Газпрома» в связи с проведением внепланового ремонта на предприятии после внешнего воздействия. Перевозки со станции Аксарайская-2, обслуживающей этот завод, возобновились в марте после того, как были прерваны во второй половине прошлого года, когда на заводе завершился плановый ремонт.

В апреле из России после двухмесячного перерыва в **Афганистан** было направлено 8 тыс. т конденсата, по информации железнодорожных экспедиторов.

В **Казахстан** впервые в этом году поступило 117 т конденсата, которые были отправлены из ресурсов неназванного поставщика со станции Кабельной (Пермский край) Свердловской железной дороги.

Прервались в апреле «колесные» отгрузки сырья из России через сухопутный погранпереход Самур (Дагестан) — Ялама (**Азербайджан**) на Бакинский НПЗ. В феврале — марте на завод по железной дороге направлялось около 5 тыс. т/месяц.

ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Россия повысила в апреле «колесный» экспорт дизтоплива, а отгрузки других нефтепродуктов изменились незначительно

Железнодорожный экспорт нефтепродуктов устойчив

Транспортировка нефтепродуктов по железной дороге из России за рубеж в апреле выросла на 5,9 тыс. т/сут. относительно уровня месяцем ранее, до 213,3 тыс. т/сут., хотя в абсолютном выражении немного сократилась — почти на 32 тыс. т, до 6,4 млн т, из-за меньшего количества дней в прошлом месяце, по данным экспедиторов.

Рост «колесного» экспорта пришелся в основном на **дизтопливо** и **газойль** — на 6,4 тыс. т/сут. (150,5 тыс. т), до 48,6 тыс. т/сут. (1,46 млн т). Наиболее заметно увеличились поставки в Новороссийск (Краснодарский край) — на 217,6 тыс. т, до 751,7 тыс. т, благодаря росту отгрузок с Афипского и Ильского НПЗ (Краснодарский край). В то же время поставки в Туапсе (Краснодарский край) снизились на 16,4 тыс. т по сравнению с мартом, до 243 тыс. т. Сокращение отгрузок со стороны «Роснефти» было частично компенсировано ростом перевозок с линейной производственно-диспетчерской станции Никольское (Тамбовская обл.), куда объемы поставляются трубопроводным транспортом.

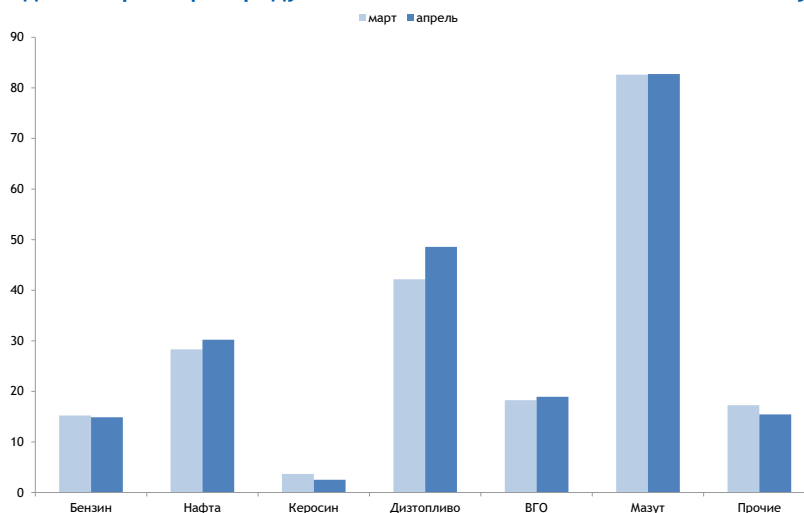
Выросли немного отгрузки топлива из России в Монголию — на 5,8 тыс. т, до 104,6 тыс. т. Железнодорожная транспортировка в ближнее зарубежье сократилась на 33,3 тыс. т, до 77,7 тыс. т, в связи со снижением спроса на российский продукт в Киргизии, Узбекистане и Таджикистане. Поставки в Грузию в апреле и вовсе отсутствовали.

Отгрузки по железной дороге в северо-западные порты России повысились почти на 35 тыс. т, до 80,5 тыс. т, в том числе в Высоцк (Ленинградская обл.) — чуть более чем вдвое, до 68,6 тыс. т.

Железнодорожный экспорт российской **нафты** в прошлом месяце вырос на 1,9 тыс. т/сут. (28,9 тыс. т) по сравнению с мартом, до 30,2 тыс. т/сут. (906,5 тыс. т), по информации экспедиторов. Снижение поставок в восточном направлении было компенсировано увеличением отгрузок в северо-западные и южные порты России, а также в ближнее зарубежье. Основными получателями российского продукта в этом году являются страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Дальнейшее развитие ситуации на рынке транспортировки нефти может зависеть от торгового конфликта между США и Китаем, считают отраслевые источники. Если рост мировой экономики замедлится, это может привести к уменьшению объемов закупок азиатскими потребителями нефти, в том числе из России.

Ж.-д. экспорт нефтепродуктов из России

тыс. т/сут.



ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

«Колесные» перевозки **бензина** из России за рубеж уменьшились в апреле лишь на 330 т/сут. (25,1 тыс. т) относительно уровня месяцем ранее, до 14,9 тыс. т/сут. (446,6 тыс. т), по данным экспедиторов. В основном снизились отгрузки в ближнее зарубежье: в Киргизию — почти на 11 тыс. т, до 57,1 тыс. т, а в Узбекистан — на 7,1 тыс. т, до 35,2 тыс. т. Торговые компании в прошлом месяце приступили к активным закупкам казахстанского моторного топлива Аи-92 для поставки в эти страны.

Транспортировка российского бензина в Монголию за месяц сократилась на 6,5 тыс. т, до 45,9 тыс. т, вследствие уменьшения поставок с Ангарского НПЗ (Иркутская обл.) «Роснефти».

В то же время после месячного перерыва в Высоцк по железной дороге было отгружено 37,4 тыс. т топлива Нижегородского и Пермского НПЗ «Лукойла». В феврале в порт было направлено почти 19 тыс. т бензина этого переработчика.

Снижение железнодорожного экспорта пришлось на **керосин** — за месяц на 1,1 тыс. т/сут. (38,1 тыс. т), до 2,5 тыс. т/сут. (75,9 тыс. т), что обусловлено ослаблением спроса со стороны потребителей из Центральной Азии из-за достаточного уровня запасов авиатоплива в местных аэропортах, сообщили участники рынка. Наиболее заметно уменьшились поставки в Казахстан — почти в три раза, до 13,3 тыс. т. «Колесные» отгрузки керосина из России в Монголию, наоборот, немного выросли — на 1,3 тыс. т, до 6,8 тыс. т, за счет увеличения поставок авиатоплива «Роснефти».

Перевозки **мазута** по железной дороге из России за рубеж в марте — апреле остались на прежнем уровне — чуть менее 83 тыс. т/сут., хотя в абсолютном выражении уменьшились на 78,5 тыс. т, до 2,48 млн т, по данным экспедиторов. Значительно сократились отгрузки в Тамань (Краснодарский край) — на 241,1 тыс. т, до 188,6 тыс. т, в том числе из ресурсов «Роснефти» — более чем в 2,5 раза, до 148,5 тыс. т. В связи с началом навигации часть объемов эта компания экспортировала речным транспортом в южном направлении.

Транспортировка мазута в Новороссийск, напротив, повысилась на 57,4 тыс. т, до 212,2 тыс. т, благодаря увеличению поставок с НПЗ на юге России.

«Колесный» экспорт продукта в Усть-Лугу (Ленинградская обл.) тоже вырос — на 47,8 тыс. т, до 1,54 млн т, за счет увеличения отгрузок мазута заводов «Газпром нефти» и «Роснефти». Возобновились после месячного перерыва поставки продукта в Большой порт Санкт-Петербурга, куда в апреле поступило 76,4 тыс. т. Перевозки в Высоцк, наоборот, снизились на 28,5 тыс. т, почти до 260 тыс. т.

Железнодорожные поставки российского **вакуумного газойля (ВГО)** за рубеж почти не изменились, составив 18,9 тыс. т/сут. (567,8 тыс. т) в прошлом месяце по сравнению с 18,3 тыс. т/сут. (565,8 тыс. т) в марте, по информации экспедиторов.

НОВОСТИ

ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Прокачка ДТ в Новороссийск подорожает

Стоимость трубопроводных поставок дизтоплива для различных компаний по трубопроводу «Юг» в Новороссийск (Краснодарский край) повысится на 9,5%, согласно приказу Федеральной антимонопольной службы (ФАС), выпущенному в апреле. С какого периода начнут действовать новые тарифы, не уточняется.

Ставка прокачки дизтоплива по магистральной системе «Транснефти» от головной перекачивающей станции (ГПС) Тингута (Волгоградская обл.) до Новороссийска вырастет до 2 194,04 руб./т без НДС по сравнению с 2 003,32 руб./т без НДС — тарифом, который был утвержден в июле 2024 г. На ГПС Тингута осуществляется прием дизтоплива из железнодорожных цистерн.

Новый тариф установлен для «Лукойла», «Газпром нефти», «Орскнефтеоргсинтеза», «Газпром нефтехим Салавата» и «Татнефти». Для «Роснефти» на маршруте ГПС Тингута — Новороссийск тоже определен тариф в размере 2 194,04 руб./т без НДС, хотя в прошлогоднем приказе ФАС ставки для этой нефтяной компании не было.

Стоимость прямой прокачки дизтоплива от приемо-сдаточного пункта (ПСП) Волгоград, через который топливо в трубопроводную систему сдает Волгоградский НПЗ «Лукойла», до Новороссийска увеличится до 2 413,15 руб./т без НДС с 2 203,39 руб./т без НДС.

В январе — марте трубопроводные поставки дизтоплива в Новороссийск с учетом комбинированных отгрузок снизились на 532,7 тыс. т относительно такого же периода годом ранее, до 1,15 млн т, по информации участников рынка.

НОВОСТИ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Новый железнодорожный участок появится в Монголии

Строительство железнодорожной ветки Багахангай — долина Хушиг с колеей 1 520 мм в Монголии началось в третьей декаде апреля, по сообщению правительства страны. Ожидается, что линия будет введена в эксплуатацию уже к октябрю.

Ветка начнется со станции Багахангай, через которую проходит Трансмонгольская железная дорога, и будет включать в себя четыре переезда, три станции и мостовую конструкцию длиной 2,5 км. В долине Хушиг будет создана транспортная инфраструктура для транспортно-логистического центра, который сможет принимать в обход Улан-Батора от 3,5 млн т/год до 20 млн т/год грузов в перспективе. Это позволит сократить среднесуточные задержки движения поездов на пересечениях железных и автомобильных дорог, а также уменьшить заторы.

Госкомпания «Монгольские железные дороги» назначена ответственной за реализацию проекта, финансирование будет осуществляться за счет инвестиций госпредприятий, не связанных с добычей полезных ископаемых. Общая стоимость проекта не раскрывается, но предполагается, что вложения окупятся в течение 15 лет.

Российские грузы поступают в Монголию по железной дороге преимущественно через международный погранпереход Наушки (Бурятия) — Сухэ-Батор, расположенный на Трансмонгольской железной дороге, которая пересекает страну с севера на юг и соединяет Россию и Китай. В январе — апреле через этот железнодорожный узел было провезено 806,3 тыс. т российских нефтеналивных грузов по сравнению с 803,5 тыс. т годом ранее, по данным экспедиторов.

НОВОСТИ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Железнодорожная ветка на Ямале будет расширена

«Ямалтрансстрой» по заказу «Газпрома» расширит железную дорогу Обская — Карская на полуострове Ямал. Стоимость работ составит почти 21,7 млрд руб., по данным «Ямалтрансстроя», сообщило агентство «Интерфакс» в апреле.

В июне прошлого года на сайте анонсов общественных обсуждений материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) был опубликован первый этап проекта расширения железнодорожной линии Обская — Карская для обеспечения грузооборота 2,2 млн т/год. Заказчиком является «Газпром» в лице надымского филиала «Газпром инвест».

Целью проекта является транспортировка жидких углеводородов Харасавэйского и Бованенковского месторождений с проектируемого терминала «Газпромнефть Заполярье», а также перспективных месторождений Тамбейской группы, Малыгинского и Крузенштернского месторождений.

«Отгрузки с Ямала будут осуществляться через терминал “Газпромнефть Заполярье”, где будет готовиться продукт для налива в железнодорожные цистерны», — пояснил отраслевой источник.

В июне 2021 г. РЖД, «Газпром нефть», «Газпромтранс» и «Газпром инвест» заключили соглашение о сотрудничестве по обеспечению будущих перевозок жидких углеводородов железнодорожным транспортом. Согласно документу, «Газпром нефть» будет отгружать согласованные объемы стабильного газового конденсата и сжиженного углеводородного газа по линии Карская — Обская и далее по железнодорожной сети в порт Усть-Луга (Ленинградская обл.). Тогда ожидалось, что перевозки начнутся в 2025 г.

Железная дорога Обская — Карская протяженностью 573 км, самая северная в мире, была построена в 2010 г. «Ямалтрансстроем» по заказу «Газпрома» в первую очередь для освоения Бованенковского нефтегазоконденсатного месторождения.

НОВОСТИ

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Танкер-химовоз построен в Астраханской области

Южный центр судостроения и судоремонта (ЮЦСС, Астраханская обл.), который входит в Объединенную судостроительную корпорацию, завершил строительство танкера-химовоза «Азимут-1» проекта 00216М, сообщило ЮЦСС 28 апреля. Акт приема-передачи был подписан с компанией «Евразия-Шиппинг Каспий».

Судно спроектировано Невским проектно-конструкторским бюро ОСК. Его дефвейт в море при осадке 4,6 м составляет около 7,9 тыс. т, в реке при осадке 3,6 м — почти 5,4 тыс. т, а скорость — около 10 узлов.

Танкер может быть задействован в транспортировке нефти и нефтепродуктов без ограничения по температуре вспышки паров, потоки, а также вредных жидких веществ, включая те, которые требуют подогрева до температуры плюс 60 °С. В одном рейсе могут отгружаться три вида груза.

В июле 2023 г. ЮЦСС передал головной танкер проекта 00216М «Сергей Львов» судоходной компании «Илья Муромец».

СТАТИСТИКА

Экспорт и транзит нефтяных грузов из России по железной дороге в апреле 2025 г.														тыс. т
	Нефть	Газоконденсат	Бензин	Нафта	Керосин	Дизтопливо	ВГО	Мазут	Битум и гудрон	Масла	Сжиженный газ	Прочие	Нефтяной кокс	Всего
Абхазия			4,86		0,19	3,77								8,82
Азербайджан			21,77		1,81			0,62		2,44		1,17		27,81
Азов			4,78			17,15		11,82						33,74
Архангельск				63,55		2,04		0,12						65,71
Астрахань (Трусово)			13,63			5,96								19,59
Афганистан	8,03		14,42			5,13					34,72			62,29
Батуми								39,51		0,90	12,72			53,13
Белоруссия	24,99						0,29	2,56	3,48	4,21	15,33	2,58		53,44
Ванино		15,32		0,06		3,60	126,44	0,73				2,53		148,68
Владивосток		30,75		0,64	2,12	12,38	1,99	14,06	1,35	0,32		0,08	2,29	65,97
Восточный				21,35					2,67	0,71			2,30	27,03
Выборг										3,46				3,46
Высоцк			37,45	43,59		68,60	29,98	259,93						439,54
Грузия			16,76						0,37		0,59			17,73
Ейск							71,39						0,83	72,22
Казахстан		0,12	3,80	38,35	24,33	30,03		0,51	37,03	6,38	4,56	0,78	4,10	149,97
Киргизия			57,15	1,98	15,09	47,82			18,52	1,08	9,78	1,34		152,76
Китай										0,01	59,46	0,12	43,63	103,22
Козьмино	7,68													7,68
Кулеви								7,20			3,58			10,77
Латвия											3,87	7,54		11,41
Махачкала			5,26			0,48								5,74
Монголия			45,91		6,80	104,63			11,05	0,55	4,63	0,03		173,59
Мурманск												0,92		0,92
Нариманов			2,49			4,44								6,92
Находка				26,82		134,94	12,56	131,69						306,00
Новороссийск			16,28	207,19		751,69	111,61	213,14		21,46		4,00	0,47	1325,83
Польша										0,02	18,39	1,56		19,97
Ростов-на-Дону												34,64		34,64
Санкт-Петербург				48,81			86,52	154,90		34,49	8,90	16,60	100,48	450,70
Славянка						12,17	48,23	49,82						110,21
Таганрог										3,28				3,28
Таджикистан			37,25	1,43	5,08	35,63			3,52	0,43	17,85	0,30		101,48
Тамань				27,74				188,63					37,87	254,24
Темрюк										7,69	24,32			32,01
Туапсе				28,61		243,04		9,24						280,88
Туркмения										0,31				0,31
Узбекистан		34,94	35,19	14,68	31,47	27,57	42,13		2,42	2,99	14,61	3,39		209,39
Усть-Луга			160,54	395,43		9,90	74,77	1536,46			73,20		51,81	2302,12
Хасан			4,58	0,17							0,95			5,70
Эстония											0,08	2,00		2,07
Южная Осетия			1,04			0,07								1,11
Прочие											6,13			6,13
Итого	32,68	89,16	483,13	920,40	86,88	1521,01	605,92	2620,93	80,41	90,72	313,64	79,56	243,76	7168,19

— 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 апреле 2025 г.*											тыс. т
Экспортер/ресурсы	Новороссийск	Приморск	Усть-Луга	Козьмино	Германия	Словакия**	Венгрия**	Китай (Сковородино)	Китай (Атасу – Алашанькоу)	Всего	
Итого через Россию	2277,7	3634,7	2403,9	4098,3	159,7	515,0	449,0	2527,9	863,8	16930,0	
Российская нефть	1757,5	3634,7	2203,8	4098,3		515,0	449,0	2527,9	863,8	16050,1	
Роснефть	979,1	1851,6	1520,1	981,6				2527,9	863,8	8724,2	
Лукойл	399,4	572,9		199,9						1172,2	
Татнефть		100,0	100,1							200,1	
Нефтиса		100,0	125,0							225,0	
Русснефть	99,8									99,8	
Прочие нефтедобывающие организации	279,3	1010,1	458,6	2916,8						4664,8	
Транзит из Казахстана	520,2		200,0		159,7					879,9	

* – оперативные данные без учета отгрузок Смеси КТК; ** – поставки российских компаний

– по данным Vortexa, Kpler и участников рынка

Трубопроводный экспорт и транзит нефти из России в марте 2025 г.*												тыс. т
Экспортер/ресурсы	Новороссийск	Южная Озерева***	Приморск	Усть-Луга	Козьмино	Германия	Словакия**	Чехия	Венгрия**	Китай (Сковородино)	Китай (Атасу – Алашанькоу)	Всего
Итого через Россию	2527,8	6602,4	3538,2	2473,0	3866,7	149,7	499,8	5,0	377,5	2540,0	856,0	23436,1
Российская нефть	2007,6	660,2	3538,2	2273,1	3866,7		499,8	5,0	377,5	2540,0	856,0	16624,1
Роснефть	988,2		1421,1	1872,5	879,8			5,0		2540,0	856,0	8562,6
Лукойл	599,7	660,2	1000,2		299,6							2559,7
Нефтиса			99,9	100,1								200,0
Русснефть	139,9											139,9
Прочие нефтедобывающие организации	279,9		1017,0	300,5	2687,2							4284,6
Транзит из Казахстана	520,2	5942,2		199,9		149,7						6812,0

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

– по данным Vortexa, Kpler и участников рынка

 скачать данные из [Argus direct](#)



argus
argusmedia.com

Argus Нефтегазовый рынок Казахстана и Центральной Азии 2025

26-27 июня | Алматы, Казахстан

www.argusmedia.com/kz-oil-gas



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

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

Коммерческий директор
Антон Григорьев

Директор ценового и аналитического департамента
Екатерина Дербилова

Главный аналитик
Олег Кирсанов

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

Отдел продаж
moscowsales@argusmedia.com



Транспортировка
illuminating the markets®