

Прошлый год для поставщиков и грузоотправителей был непростым. Экспорт нефтеналивных грузов почти всеми видами транспорта сократился, исключение составили речные перевозки, которые немного выросли. Ставки аренды цистерн в России в течение прошлого года значительно повысились, обновив исторический максимум. Стоимость морских перевозок топлива дешевила в течение большей части года, тогда как нефти — менялась более динамично, хотя и закончила 2024 г. на меньшем уровне, чем в начале года.

## Аренда цистерн резко подорожала

Границы диапазона ставок аренды парка в России для перевозки наливных грузов в 2024 г. значительно повысились, достигнув в декабре 2 910–3 150 руб./сут. без НДС для нефтебензиновых и 3 640–4 060 руб./сут. для газовых цистерн по сравнению с 2 090–2 310 руб./сут. без НДС и 2 910–3 090 руб./сут. в начале прошлого года (см. графики).

Количество новых сделок на рынке было очень небольшим, некоторые договоры были заключены по ставкам выше верхней границы декабрьского уровня Argus.

Рост цен обусловлен дефицитом цистерн ввиду замедления их оборота из-за скоплений различных видов подвижного состава на сети, а также возросшими издержками железнодорожных компаний на содержание парка. Скорость доставки грузов в течение прошлого года снизилась.

В РЖД связали замедление движения на сети с избытком парка. В связи с этим госкомпания с конца октября начала

на ежедневной основе ограничивать перемещение порожнего подвижного состава. Количество вагоноотправок между различными дорогами стало жестко регламентироваться. Участники рынка грузоперевозок считают, что такая мера не оправдывает себя, напряженная обстановка на железной дороге сохраняется и в этом году.

На железной дороге отмечался значительный дефицит тяговых ресурсов и локомотивных бригад. РЖД в прошлом году закупила 562 новых локомотива. Из них электровозов — 336 единиц, в том числе 33 пассажирских, и 226 тепловозов, включая 181 маневровый.

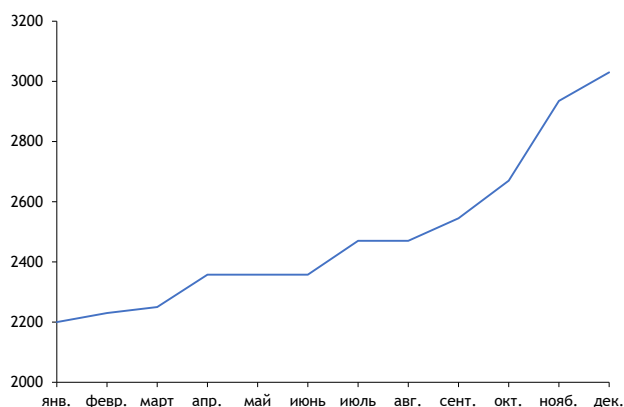
Железнодорожная погрузка всех номенклатур грузов в 2024 г. сократилась на 4,1% относительно прошлого года, до 1,18 млрд т, в том числе нефтяных — на 1,2%, до 207,5 млн т, по данным РЖД.

Транспортировка нефтепродуктов по железной дороге из России за рубеж снизилась за год почти на 1,3 млн т, до чуть более 80 млн т, по данным экспедиторов. Экспорт сократился вслед за снижением загрузки российских НПЗ, в том числе в результате внеплановых остановок, а также из-за непредвиденных ремонтов инфраструктуры морских терминалов и санкционной политики западных стран, по информации участников рынка грузоперевозок. Кроме того, значительную часть прошлого года действовал запрет на экспорт бензина из России за рядом исключений, что тоже повлияло на общее снижение отгрузок за рубеж.

Экспорт и транзит нефтепродуктов через российские перевалочные комплексы снизился в 2024 г. на 9,88 млн т

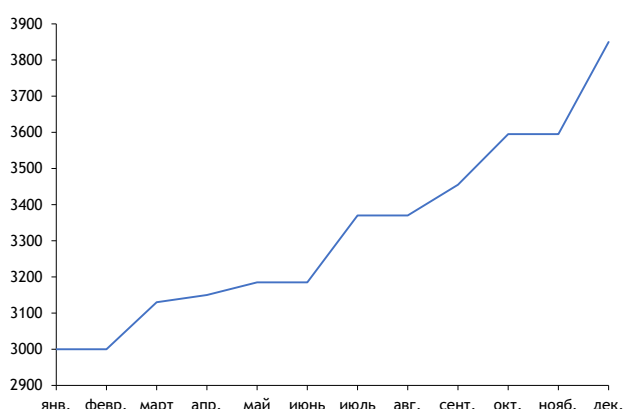
Стоимость аренды нефтебензиновых цистерн в России в 2024 г.

руб./сут.



Стоимость аренды газовых цистерн в России в 2024 г.

руб./сут.



## Сложный год для транспортной отрасли

относительно уровня годом ранее, до 117,72 млн т, по данным участников рынка и железнодорожных экспедиторов. Наиболее заметно отгрузки сократились через терминалы на северо-западе и юге России.

Снижению поставок в прошлом году способствовали также сложности с оплатой транспортируемой на экспорт продукции ввиду ужесточения санкций западных стран. Производители продолжали поиски новых маршрутов для компенсации потерь от эмбарго Евросоюза.

**Морские поставки топлива подешевели**

Стоимость танкерных перевозок российских светлых нефтепродуктов за рубеж снижалась на протяжении прошлого года из-за сокращения экспорта топлива. К концу года ставки фрахта немного повысились, но так и не достигли уровня конца 2023 г. — весны 2024 г. ввиду пониженного уровня экспорта, мягкой зимы и высокого предложения танкеров.

Основные колебания цен наблюдались в I и IV кварталах, тогда как во II—III кварталах фрахт преимущественно дешевел ввиду благоприятных погодных условий, достаточного предложения тоннажа и ограниченных поставок ввиду ремонтов на российских НПЗ и высокого спроса на внутреннем рынке.

В конце января прошлого года затраты на перевозку топлива танкерами типоразмера MR (дедвейт — 25–45 тыс. т) и Handysize (15–35 тыс. т) находились на высоком уровне. Росту спотовых ставок в конце IV квартала 2023 г. — I квартале 2024 г. способствовало усиление торговой активности из-за решения правительства России о частичном снятии запрета на экспорт моторного топлива. Фрахт дорожал также вследствие ухудшения погодных условий в портах и проливах.

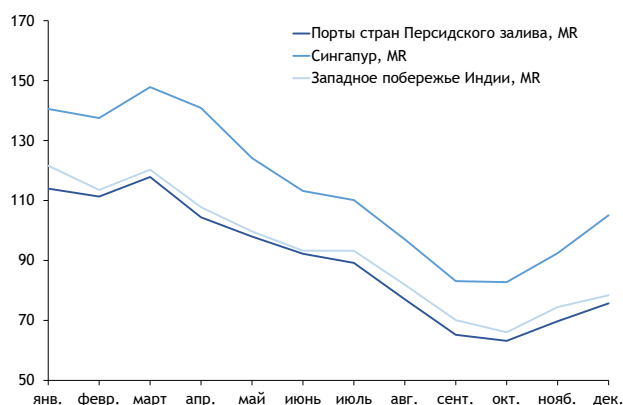
Увеличение цен было связано и с эскалацией ближневосточного конфликта. Это привело к сокращению транспортировки через Суэцкий канал и росту поставок по маршруту через юг Африки. Впрочем, на логистику перевозок светлых нефтепродуктов из России этот конфликт повлиял слабо.

Дополнительную поддержку ставкам в этот период оказало перенаправление флота в регион Атлантики, где существенно подорожал фрахт из-за перебоев с транзитом через Панамский канал.

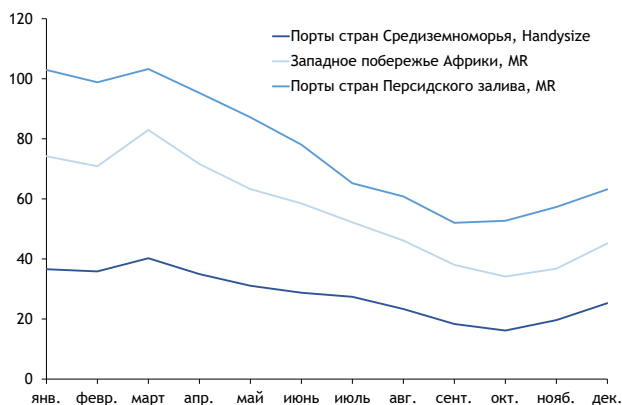
В феврале стоимость затрат на транспортировку снизилась ввиду сокращения экспорта топлива, в том числе в связи с внеплановыми ремонтами на ряде НПЗ России. Однако уже в марте рост ставок фрахта танкеров возобновился вследствие ухудшения ледовой обстановки в портах Балтики, задержек в турецких проливах и усиления санкций со стороны США. Это привело к задержкам в отгрузках и нехватке тоннажа.

**Стоимость перевозки российских светлых нефтепродуктов из портов Балтики**

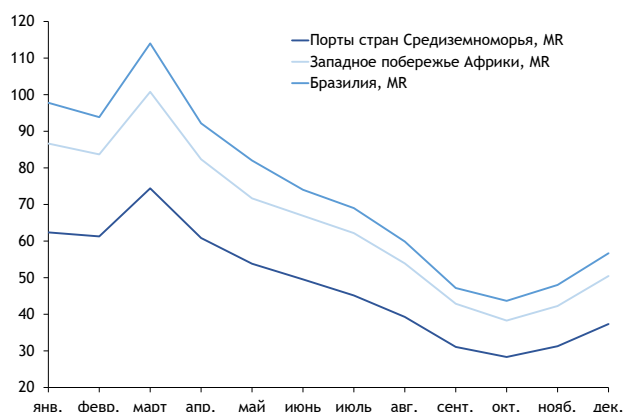
\$/т

**Стоимость перевозки российских светлых нефтепродуктов из портов Черного моря**

\$/т

**Стоимость перевозки российских светлых нефтепродуктов из портов Балтики**

\$/т



## Сложный год для транспортной отрасли

Перевозки светлых нефтепродуктов со II квартала дешевели в связи с улучшением погодных условий и увеличением численности доступного тоннажа для вывоза российских продуктов за рубеж. Снижение ставок продолжалось вплоть до начала второй декады октября, когда они опустились до минимальных значений вследствие высокого предложения судов, ремонтов на российских заводах, а также роста потребления топлива на внутреннем рынке.

В отгрузках топлива из российских портов Балтийского и Черного морей в 2024 г. принимали участие в основном танкеры различных типоразмеров возрастом 16–20 лет: на их долю пришлось около 60% партий с учетом объемов, перегруженных на рейде, по данным аналитической компании Vortexa. Танкеры, находящиеся в эксплуатации 11–15 лет, транспортировали почти 17% всех партий, суда моложе 10 лет — 14%, а танкеры старше 21 года — почти 9%. Флот в основном принадлежит компаниям из Греции, Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ), Турции, Филиппин, Вьетнама.

### Колебания ставок фрахта больших танкеров

Ставки фрахта крупнотоннажных танкеров для поставок российской нефти за рубеж с начала прошлого года до середины апреля были на высоком уровне. Затем ввиду отмены ледовых ограничений на Балтике, сокращения экспорта сырья и избытка предложения танкеров последовало снижение стоимости отгрузок. Минимальные значения цен на транспортировку фиксировались в августе — сентябре из-за сокращения экспорта нефти ввиду ограниченной добычи. В IV квартале затраты на морские поставки сырья немного выросли.

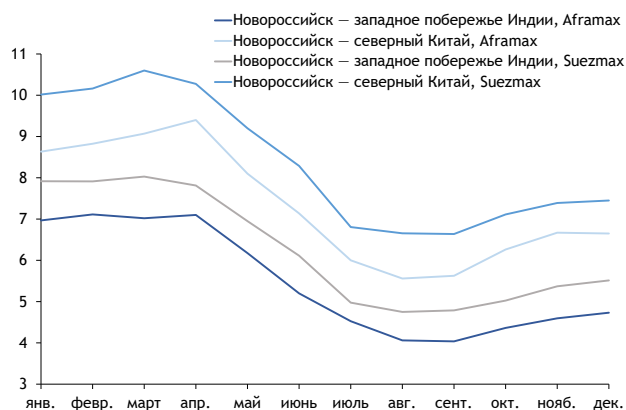
Стоимость фрахта судов класса Aframax (дедвейт — 80–120 тыс. т) при перевозке нефти из Новороссийска (Краснодарский край) до западного побережья Индии в январе составила около \$7 млн за рейс, по итогам сентября опустилась до \$4,04 млн за рейс, а в конце декабря поднялась до \$4,73 млн. Транспортировка сырья из этого же порта в Северный Китай танкерами аналогичного типоразмера в конце прошлого года в среднем обходилась фрахтователям в \$6,65 млн за рейс по сравнению с \$5,63 млн в сентябре и относительно \$9,07 млн в среднем по итогам марта. Аналогичная динамика наблюдалась в течение 2024 г. для ставок фрахта танкеров класса Suezmax (120–200 тыс. т) при поставках из Новороссийска по этим же двум маршрутам (см. графики).

Схожая ситуация была и на Балтике. Затраты на транспортировку 100 тыс. т Юралс из Приморска (Ленинградская обл.) в порты западного побережья Индии танкерами Aframax в августе в среднем сократились почти до \$4,7 млн за рейс, а в Северный Китай — до \$6,54 млн. К концу году ставки фрахта повысились до \$5,43 млн и \$7,38 млн. В феврале доставка нефти на этих маршрутах обходилась значительно дороже: в среднем в \$8,52 млн и \$10,73 млн соответственно.

Стоимость перевозок арктической нефти танкерами Suezmax из Мурманска (Баренцево море) достигла минимума в сентябре: доставка в порты западного побережья Индии в среднем стоила \$5,56 млн, а в Северный Китай — \$7,26 млн. Средние значения ставок за декабрь повысились до \$6,35 млн и \$8,26 млн, но по итогам марта были значительно выше: почти \$9,6 млн и \$11,7 млн соответственно.

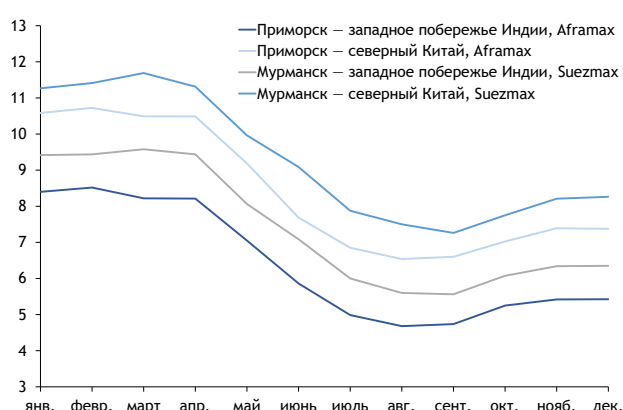
Стоимость перевозки нефти из Новороссийска

\$ млн/рейс



Стоимость перевозки нефти из Приморска и Мурманска

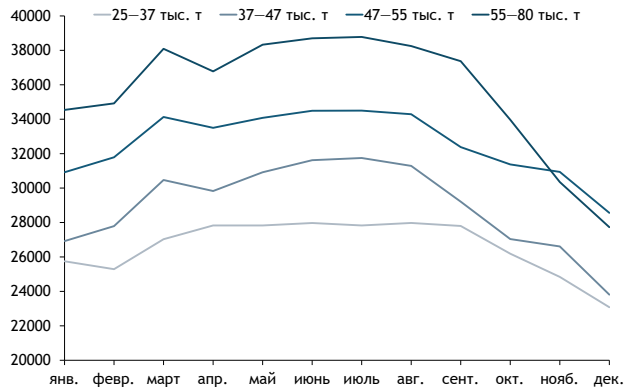
\$ млн/рейс



## Сложный год для транспортной отрасли

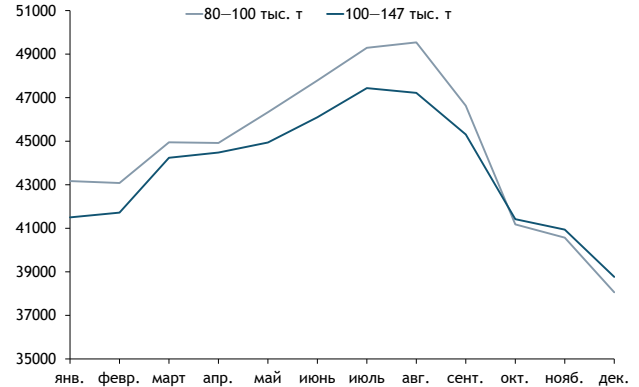
Ставки аренды танкеров на условиях годового тайм-чартера в 2024 г.

\$/сут.



Ставки аренды танкеров на условиях годового тайм-чартера в 2024 г.

\$/сут.



## Argus Нефтетранспорт

## В каждом номере

- Ставки аренды нефтебензиновых и газовых цистерн.
- Ежемесячная статистика экспорта нефти и нефтепродуктов, а также динамика их изменения.
- Ежемесячная статистика речного экспорта нефтеналивных грузов (в период сезонной навигации).
- Стоимость фрахта танкеров на условиях тайм-чартера и стоимость морских перевозок нефти и светлых нефтепродуктов из российских портов.
- Инфраструктурные обзоры и интервью.

## Преимущества

- Комплексность — мониторинг железнодорожных перевозок в цистернах и танк-контейнерах, трубопроводных, морских, речных поставок, перевозок автоцистернами, перевалки, тарифов.
- Едва ли не единственный в России отчет, регулярно отслеживающий рынок речных перевозок нефтеналивных грузов в европейской части России в период навигации.
- Argus Нефтетранспорт котирует ставки аренды нефтебензиновых цистерн в России и Казахстане, ставки аренды газовых цистерн в России, и мониторит стоимость железнодорожных перевозок.
- Ежемесячный мониторинг стоимости фрахта танкеров на условиях тайм-чартера и ставок фрахта танкеров для перевозок нефти и светлых нефтепродуктов из российских портов.
- Argus Нефтетранспорт располагает данными о стоимости перевалки нефтепродуктов и нефти в портах России.

Для получения подробной информации свяжитесь с нами:

[https://t.me/argus\\_price\\_agency](https://t.me/argus_price_agency)[markets@argusmedia.com](mailto:markets@argusmedia.com)[www.argusmedia.com/ru/oil-products/argus-neftetransport](http://www.argusmedia.com/ru/oil-products/argus-neftetransport)

Котировки и аналитика

Исследования

Конференции

Транспортировка

illuminating the markets®