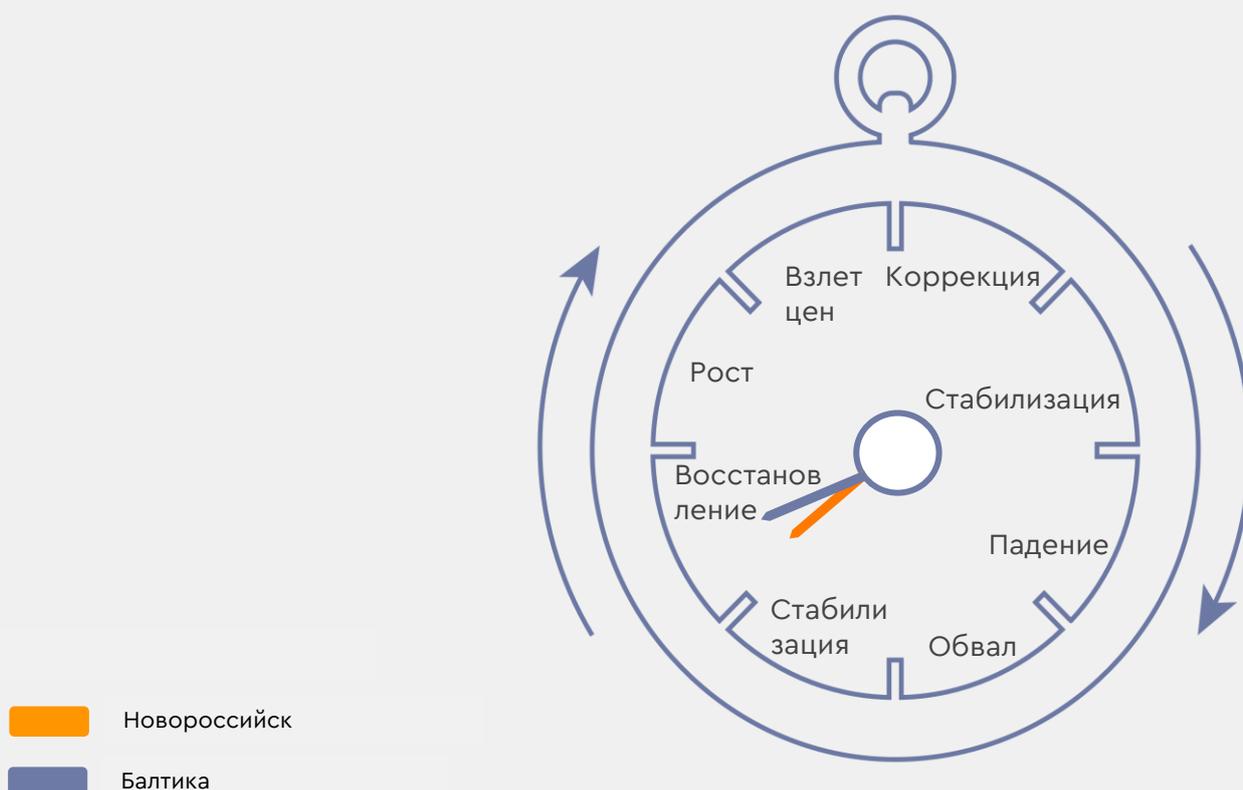


# Падение цены Urals обостряет конкуренцию на рынке фрахта

- На прошлой неделе ставки фрахта на перевозку нефти из западных портов России находились вблизи годовых минимумов. Возвращение западных перевозчиков после падения цен на нефть усиливает конкуренцию и ограничивает рост рынка.
- Рынок фрахта на Дальнем Востоке комфортен для судовладельцев. Стабильные поставки нефти по ВСТО и спрос со стороны Китая удерживают ставки фрахта на приемлемом для перевозчиков уровне.
- Участники рынка ожидают роста ставок фрахта в западных портах России в первой декаде октября. На это повлияет отток европейских судовладельцев и рост ставок на мировом рынке.

## Барометр рыночных настроений\*



\* отражает настроение опрошенных участников рынка и не является официальным прогнозом ЦЦИ по движению цен

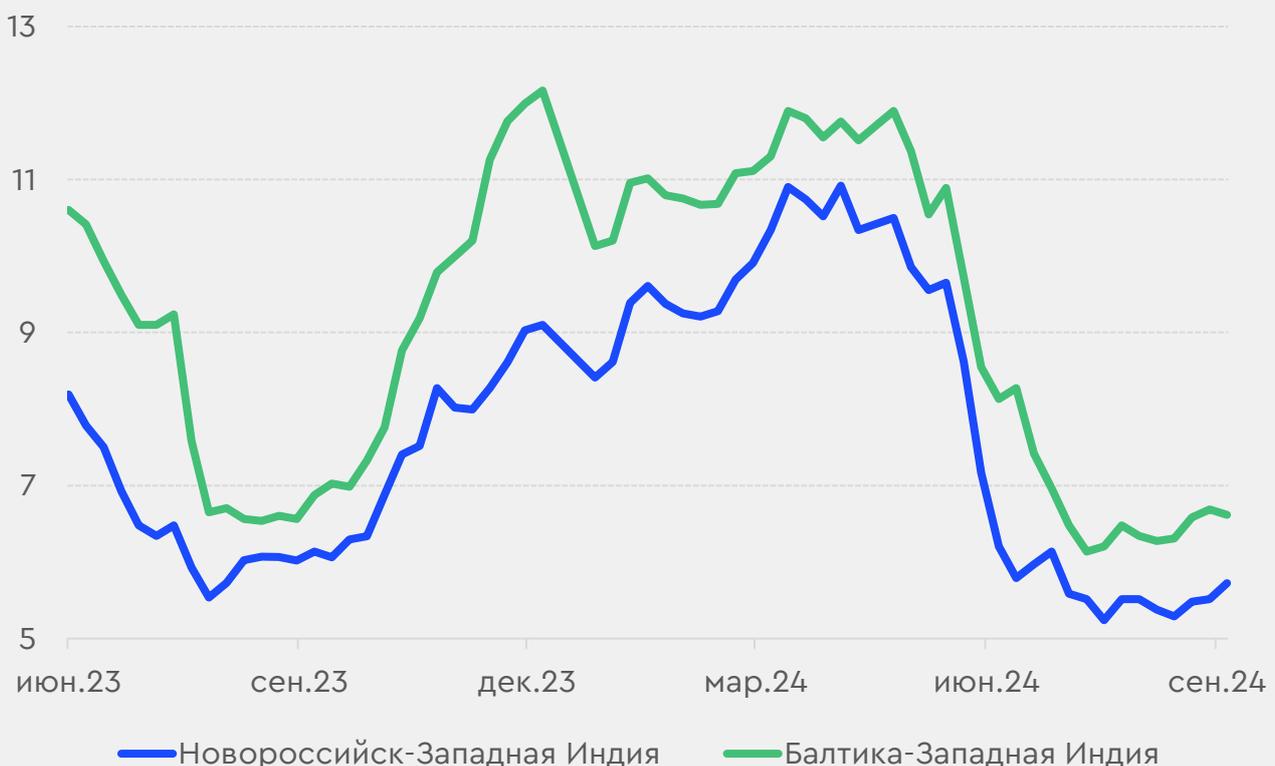
Табл. 1 Стоимость транспортировки российской нефти, сентябрь 2024 г.

		долл./т	Стоимость за рейс, тыс. долл.	долл./барр.	% н/н
		13.сен	13.сен	13.сен	13.сен
Aframax 100 тыс. т					
Балтика	Турция	32	3 150	4,3	-4,5%
	Западная Индия	48	4 800	6,6	-1,0%
	Восточная Индия	56	5 600	7,7	-5,1%
	Северный Китай	66	6 600	9,1	-2,9%
Новороссийск	Турция	21	2 100	2,9	5,0%
	Западная Индия	42	4 150	5,6	3,8%
	Восточная Индия	46	4 550	6,2	1,1%
	Северный Китай	57	5 650	7,6	10,8%
Козьмино	Северный Китай	18	1 800	2,4	0,0%
Suezmax 135 тыс. т					
Новороссийск	Западная Индия	36	4 800	4,9	-1,2%
	Северный Китай	48	6 500	6,6	-3,7%

# Западные судовладельцы тормозят рынок фрахта

- На прошлой неделе ставки фрахта из западных портов России оставались вблизи минимальных уровней. Падение цен на Urals ниже ценового потолка 60 долл./барр. открыло российский рынок для западных компаний. Респонденты отмечают приток иностранного флота в западные порты, что ограничивает рост ставок из-за возросшей конкуренции.
- На Дальнем Востоке ставки фрахта устойчивы из-за стабильного морского экспорта нефти ВСТО. Ставка из порта Козьмино в Северный Китай на современные танкеры оценивается в 2,4 долл./барр., на возрастные суда – 2,2 долл./барр.
- На прошлой неделе мировой рынок танкеров VLCC (220-300 тыс. т) начал расти. Как правило, за этим следует рост сегмента Suezmax (120-220 тыс. т), а потом и Aframax (80-120 тыс. т), поэтому российские судовладельцы ждут роста ставок к первой декаде октября.
- В октябре мощность выведенных из эксплуатации установок на российских НПЗ снизится на 1,5 млн т (-37% м/м), что ограничит доступный к экспорту объем нефти. Однако ставки фрахта в октябре, по ожиданию участников рынка, вырастут.

Рис. 1 Ставки фрахта на перевозку российской нефти танкерами класса Aframax (80-120 тыс. т) остались на минимальных уровнях 2024 г., долл./барр.

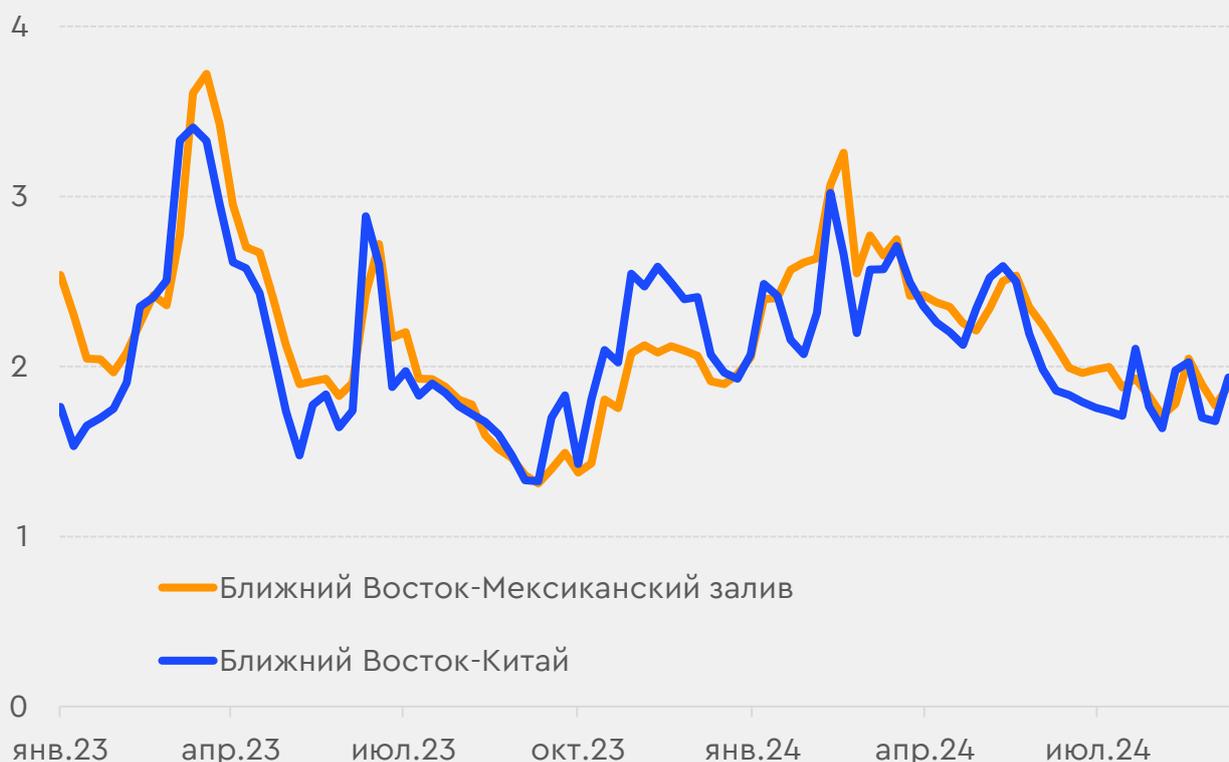


Источник: ЦЦИ

# Китай способен стать локомотивом рынка

- В августе Китай нарастил общие запасы сырой нефти до 1,85 млн барр./сут., при этом нефтепереработка оставалась на низком уровне. С 1 октября Правительство КНР повысит налог на потребление мазута и битума, что снизит рентабельность независимых НПЗ, использующих темные нефтепродукты для вторичной переработки. Рост налоговой нагрузки вынудит переработчиков использовать нефть вместо мазута, что будет стимулировать импорт и ставки фрахта на перевозку нефти в 4 кв. 2024 г.
- На прошлой неделе ставки фрахта в Мексиканском заливе снизились из-за урагана Фрэнсис и достигли минимума с октября 2023 г. К пятнице (13.09) нефтяные терминалы в Луизиане и Техасе возобновили работу, ущерб транспортной инфраструктуре не был нанесен. Несмотря на массовые отключения электроэнергии и снижение добычи на 50 тыс. барр./сут. в сентябре, ураган нанес ограниченный ущерб судоходству.

Рис. 2 Ставки фрахта на перевозку нефти судами класса VLCC (220-300 тыс. т) из Ближнего Востока выросли из-за падения цен на нефть, долл./барр.



Источник: ЦЦИ

# Карта ставок фрахта

Рис. 3 Стоимость транспортировки российской нефти по морю танкерами класса Aframax (100 тыс. т), 09.09-15.09.2024



- Рост ставки фрахта более, чем на 3% н/н
- Падение ставки фрахта более, чем на 3% н/н
- Изменение ставки фрахта в пределах  $\pm 3\%$

## Контактная информация:

 freight@pbc-index.ru office@pbc-index.ru

## Наши подписки

## Котировки и аналитика

- Нефть, нефтепродукты
- Газ
- Уголь
- Удобрения
- Метанол и ароматика
- Пшеница
- Подсолнечное масло
- Сухопутная логистика
- Морская логистика
- Сырьевой Индекс
- Полиэтилен

## Консенсус- прогнозы

- Валюты и ставки
- Добыча и экспорт газа
- Урожай и экспорт зерновых и масличных
- Коммерческая недвижимость



сообщество Вконтакте

При формировании ценовых индикаторов на конкретных рынках Центр ценовых индексов опирается на специализированные методологии, разработанные и утвержденные независимым от блока оценки методологическим комитетом. Методологии раскрывают основные принципы и подходы работы Центра ценовых индексов, а также типовые условия сделок, которые учитываются при формировании ценовых индикаторов.

© Центр ценовых индексов 2024. Все права защищены. Любое копирование, перепечатка или последующее распространение информации Центра ценовых индексов, в том числе производимое путем кэширования, кадрирования или использования аналогичных средств, запрещено без предварительного письменного согласия со стороны Центра ценовых индексов.

## Ограничение ответственности

Центр ценовых индексов 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.