

ПОЗДРАВЛЯЕМ ПОБЕДИТЕЛЕЙ
III ВСЕРОССИЙСКОГО КОНКУРСА
"АЗС РОССИИ 2025" ПО НОМИНАЦИЯМ:

АГЗС года – ООО "Татнефть-АЗС-Запад"

АГЗС года – ООО "ТранзитСити"

АГНКС года – ООО ФИРМА "Лидер"

АГНКС года – ООО "ДонМетан"

АЗС года – ООО "Торговый дом Нефтьмагистраль"

АЗС года на трассе – ПАО "ЛУКОЙЛ"

Бренд АЗС года – "Торговый дом Нефтьмагистраль"

Городская АЗС года – ООО "Крым Ойл"

Сеть АЗС года – ПАО "ЛУКОЙЛ"

КриоАЗС года – ООО "НОВАТЭК-СПГ топливо"

Лидер инфраструктуры для электротранспорта на АЗС – ООО "Ай Ти Чардж"

Лучшая командная работа – ООО "ТранзитСити"

Лучшая коммуникационная кампания – АЗС ПАО "НК "Роснефть"

Лучшая программа лояльности – АЗС ПАО "ЛУКОЙЛ"

Лучшая франчайзинговая программа – ООО "ИРБИС-Ф"

Лучшее архитектурно-дизайнерское решение для АЗС – ООО "ЭНОВА+"

Лучшее архитектурно-дизайнерское решение для АЗС – ООО "ТОРГОВЫЙ ДОМ "ТЭС"

Лучшее мобильное приложение для сети АЗС – ПАО "ЛУКОЙЛ"

Лучший кофе на АЗС – АО "РН-Москва" (Роснефть)

Лучший проект года в Tech for Fuel: информационные решения для АЗС – ООО "Консалтинговая Компания "ОМТ-Консалт"

Лучший сервис общественного питания (кафе, ресторан, кухня) – ООО "МОТОРНЫЕ СИСТЕМЫ"

Лучший сервис общественного питания (кафе, ресторан, кухня) – ООО "Торговый дом Нефтьмагистраль"

Организация лучшей системы мониторинга контроля качества топлива – АО "РН-Москва" (Роснефть)

Региональная сеть электрозарядных станций – АО "Энергоцентр" (Россети Московский регион)

Региональная сеть электрозарядных станций – АО "Росатом Сеть зарядных станций"

Федеральная сеть электрозарядных станций – "PUNKT E"

АЗСРоссии.РФ и телеграм канал @rusfuel

№1 (2026)



Аналитика • Документы • Факты

1 • 2026

ИнфоТЭК

НЕФТЕГАЗОВЫЙ ЖУРНАЛ

АНАЛИТИКА • ДОКУМЕНТЫ • ФАКТЫ

НЕФТЕГАЗОВЫЙ ЖУРНАЛ

ИнфоТЭК

Главные темы номера:

**РОССИЙСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В КОНЦЕ 2025 ГОДА:
НАРАСТАНИЕ ТРУДНОСТЕЙ,
ПОРОЖДЕННЫХ ЖЕСТКОЙ ДКП**

**ОБРАЩЕНИЕ АССОЦИАЦИИ БУНКЕРОВЩИКОВ
В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ**

О НАЛОГООБЛОЖЕНИИ И ЦЕНООБРАЗОВАНИИ

XI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ НЕФТЕКОКС 2025

РЕЗОЛЮЦИЯ ФОРУМА "НЕФТЕКОКС '2025"

**ОМТ-КОНСАЛТ: ОЦЕНКА СИТУАЦИИ
НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ АЗС**

**МАВУХ: ИТОГИ МИРОВОГО
БУНКЕРНОГО РЫНКА, 2025 ГОД**

ИНДИЯ

КИТАЙ

ТУРЦИЯ

16+

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

Дорогие друзья!

От всей души поздравляем победителей
III Всероссийского конкурса "АЗС РОССИИ 2025"!
(список победителей по номинациям на 4 обложке)

Мои акценты №1, 2026 Нефтегазового журнала "ИнфоТЭК":
В разделе ГЛАВНОЕ (стр.3-8) – итоги опроса ИНП РАН предприятий реального сектора о денежно-кредитной политике ЦБ в 2025 году. Из выводов: "Если в 2022 г. основным сдерживающим фактором для отечественной экономики были антироссийские санкции, то начиная со второй половины 2024 г. торможение развития происходит в первую очередь из-за резкого увеличения стоимости кредитов и роста налоговой нагрузки". В числе наших подписчиков есть представители Минфина, надеюсь прочитают все выводы внимательно.

Также дала полный текст обращения в Правительство СРО "Российская ассоциация морских и речных бункеровщиков" по ускоренным мерам обновления гражданского флота. Тот случай, когда благие намерения оказываются не учитывают реальную ситуацию в бункеровочной отрасли. Из выводов: предложенные в законопроекте ограничения приведут к одномоментному выводу из эксплуатации ориентировочно 30% дедевейта морского бункеровочного флота, потери на рынке бункеровки судов в российских морских портах более 2 млн тонн судового топлива при общей потребности в 7 млн, потери для бюджета прямых и косвенных налогов. Еще раз: очень важно при подготовке любых решений слушать отраслевые профессиональные Ассоциации. Быстрой реакции Правительства (Мантуров Д.В.) на обращение СРО – респект!

В подразделе "О налогообложении и ценообразовании" (стр.9-12) – обратила внимание на 3 момента: выплаты нефтяным компаниям демпфера в декабре (за ноябрь) составили 57,8 млрд руб, за 2025 год – 881,8 млрд руб; за 2025 год рост потребительских цен на бензин составил 10,78%, почти вдвое обогнав общую инфляцию (5,59%); дисконт на Urals в портах европейской части РФ в январе превысил \$26 (Аргус).

В разделе ФОРУМЫ (стр.14-35) – окончание публикации стенограммы XI Международного форума НЕФТЕКОКС 2025. В этом номере сессия 4 "Технологии и оборудование". Вот здесь у нас есть успехи, о чем говорили представители Минпромторга и российские производители оборудования для УЗК. Также публикую направленную в Правительство РЕЗОЛЮЦИЮ форума, с акцентом на ситуацию в углеграфитовой отрасли.

В разделе "МНЕНИЕ РОССИЙСКИХ ЭКСПЕРТОВ" (стр.36-47) – очень интересная презентация и тезисы выступления коммерческого директора компании ОМТ-Консалт Р.Саитова по оценке ситуации на топливном рынке АЗС.

В разделе РЕГУЛЯТОРНАЯ СРЕДА-ГОСДУМА (стр.48-56) – пока в небольшом пакете законопроектов обратила внимание на законопроект №1069534-8 "О внесении изменений в УК РФ" (в части увеличения размеров штрафов за совершение отдельных преступлений экономической направленности). Всем рекомендую ознакомиться.

В разделе КОТИРОВКИ НЕФТИ (стр.72-73) – спотовая цена нефти на внутреннем рынке в январе 2026 года составила всего 23 900-24 400 руб/тонну. В январе 2025 года цена нефти была гораздо почти вдвое выше – 53 200-53 500 руб/тонну.

В разделе ЦЕНЫ (стр.78-94) – полная статистика по мировым и внутренним ценам на нефть и нефтепродукты. Отдельный раздел компании MABUX: итоги мирового бункерного рынка за 2025 год.

В разделе ЗАРУБЕЖНЫЕ НЕФТЯНЫЕ РЫНКИ (стр.95-102) – статистика и ключевые события на основных экспортных рынках российской нефти – Китая и Индии, а также рынки Турции, Азербайджана и Казахстана.

Главный редактор,
Председатель подкомитета
по моторным топливам
Комитета ТПП РФ, к.т.н.
Наталья Шуляр



Победитель в номинациях
“Сеть АЗС года”, “АЗС года на трассе”
и “Лучшая программа лояльности”

НЕФТЕГАЗОВЫЙ ЖУРНАЛ «ИНФОТЭК»
ПОДПИСКА НА 2026 ГОД

ИНДИВИДУАЛЬНАЯ ПОДПИСКА		
	Постоянные подписчики	Новые подписчики
Годовая подписка	96 552	104 280
Полугодовая подписка	48 276	52 140
I квартал (3 месяца)	24 138	26 070
1 номер	8 046	8 690

КОРПОРАТИВНАЯ ПОДПИСКА		
Количество пользователей	Печатная или электронная версии	
	Полугодие	Год
До 5-ти пользователей	250 000	500 000
Более 10-ти пользователей	375 000	750 000

Стоимость указана в рублях, без НДС (уведомление о возможности применения упрощенной системы налогообложения от 11 сентября 2008 г. № 16-17/64488/4489)

Для оформления заявки на подписку, пожалуйста,
направьте бланк по факсу: (495) 669-23-02
или по e-mail: porovaaz@citek.ru, контактное лицо Асия Попова

Компания _____

ФИО _____

Должность _____

Адрес почтовый (с индексом) _____

Адрес юридический (с индексом) _____

ИНН _____ КПП _____

Телефон, факс, e-mail _____

Период подписки с _____ по _____ 202__ г. (включительно)

Количество экземпляров _____ Версия (электронная, печатная) _____

ИнфоТЭК

ежемесячный
нефтегазовый
журнал
№ 1
(2026 г.)

Издается с 1993 г.

Издатель:
ООО "Издательский
дом "ИнфоТЭК".

Генеральный директор,
главный редактор, к.т.н.
Наталья Шуляр

Информационные
партнеры:

Интерфакс;

**Ассоциация
малых и средних
нефтегазодобывающих
предприятий
(АссоНефть);**

**Ассоциация
нефтепереработчиков
и нефтехимиков (АНН);**

**ОМТ-Консалт;
MAVUX.**

Адрес редакции:
115093 г. Москва
Павловская улица, 6

Подписка – Асия Попова
тел.: +7(495) 669-23-02;
+7(985) 765-37-07;

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
Эл № ФС77-44153 от 15 марта 2011 г.

Все права на материалы
журнала принадлежат
ООО Издательский дом ИнфоТЭК.
Использование, полное или
частичное тиражирование или
копирование журнала
разрешаются с письменного
разрешения ООО Издательский
дом ИнфоТЭК.

Редакция не несет
ответственности
за содержание рекламных
материалов.

www.citekmag.ru

e-mail: shulyar55@mail.ru

СОДЕРЖАНИЕ

Главное -----3

- Российские предприятия в конце 2025 года:
нарастание трудностей, порожденных жесткой ДКП----- 3
- Обращение Ассоциации бункеровщиков
в Правительство РФ ----- 5
- Исполнение федерального бюджета за 2025 год ----- 8
- О налогообложении и ценообразовании ----- 9
- О ситуации на топливном рынке России ----- 13

Форум ----- 14

- XI Международный форум НЕФТЕКОКС 2025----- 14
- Резолюция Международного форума "НЕФТЕКОКС '2025" ----- 34

Мнение российских экспертов ----- 36

- ОМТ-КОНСАЛТ: оценка ситуации на топливном рынке АЗС
и перспективы для стабилизации кризиса ----- 36

Регуляторная среда ----- 48

- Правительство РФ и ЦБ: ключевые события и решения----- 48
- Госдума: новое в законодательстве ----- 48

Аналитика – Мир ----- 57

- Мир – нефть: ключевые факторы влияния на цены ----- 57
- Перевалка нефти через порты РФ в ДЗ ----- 59
- Перевалка грузов в морских портах России----- 59
- Нефть ----- 59
- Нефтепродукты ----- 59
- Поставки нефтеналивных грузов по железной дороге
для экспорта ----- 61
- Через порты России и сопредельных государств ----- 61
- Через порты России ----- 61
- Через порты сопредельных государств ----- 62
- Мир – рынок: ключевые события ----- 63
- СПГ: ключевые события ----- 69

Аналитика – Россия -----71

- Итоги месяца -----71
- Котировки нефти-----72
- Нефтегазодобыча: ключевые события ---74
- Нефтепродукты, нефтехимия -----75

Цены – Россия-Мир-----78

- Цены месяца – Россия-Мир-----78
 - Цены внутреннего рынка – нефтепродукты-----78
 - Цены внутреннего рынка – нефть-----78
 - Средние мировые цены на нефть Urals-----78
 - Средние мировые цены на нефтепродукты-----78
- MABUX: Итоги мирового бункерного рынка, 2025 год-----79
- MABUX: еженедельный обзор бункерного рынка -----84
- Мировые цены на авиатопливо -----86
- Крупнооптовые цены нефтепродуктов с НПЗ на свободном рынке -----88
- Мелкооптовые цены в регионах -----90
 - Автобензин -----90
 - Дизельное топливо -----91
- Розничные цены на автомобильное топливо в регионах России -----93
 - Цены на АЗС-----93
- Цены на нефтепродукты и СУГ в странах ЕС -----94
 - Мелкооптовые цены на нефтепродукты в странах ЕС с налогами и пошлинами-----94

Зарубежные нефтяные рынки----- 95

- Казахстан----- 95
- Азербайджан ----- 96
- Индия ----- 97
- Китай----- 98
- Турция-----102
- Узбекистан -----102

РОССИЙСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В КОНЦЕ 2025 ГОДА: НАРАСТАНИЕ ТРУДНОСТЕЙ, ПОРОЖДЕННЫХ ЖЕСТКОЙ ДКП

Выдержки из статьи *Института народнохозяйственного прогнозирования РАН*, в которой анализируются результаты очередного опроса российских предприятий реального сектора, проведенного *ИНП РАН* (источник: *esfor.ru*).

Авторы: Д.Б. Кувалин, Ю.В. Зинченко, П.А. Лавриненко, Ш.Ш. Ибрагимов, А.А. Зайцева.

Основные выводы опроса:

1. Во второй половине 2025 г. существенно обострились проблемы, связанные с резким замедлением экономического роста в России. В частности, доля жалоб на недостаточный платежеспособный спрос в российской экономике выросла до рекордного за все годы наших наблюдений уровня – 70,6%.

2. В течение 2025 г. отношение российских предприятий к политике высокой ключевой ставки не поменялось. В общей сложности 68,2% респондентов считали, что эта политика в той или иной степени отрицательно влияет на российскую экономику, тогда как положительно последствия такой политики оценили только 5,7% респондентов.

3. В 2025 г. продолжала падать доля российских предприятий, имевших доступ к инвестиционным банковским кредитам. В настоящее время время инвестиционные кредиты в банках получает меньше предприятий, чем даже во время кризисов 2008 г., 2014-2016 г. и 2020 г.

4. Резкое снижение темпов экономического роста в 2025 г. привело к ослаблению общего дефицита рабочей силы в России. В то же время нехватка высококвалифицированных рабочих и инженерно-технического персонала остаются ключевыми вызовами для российских предприятий в кадровой сфере.

5. Вопреки некоторым оценкам, подавляющее большинство российских предприятий не нуждается в привлечении иностранных трудовых мигрантов. В первую очередь это связано с недостаточной трудовой квалификацией таких мигрантов.

6. Снижение доли предприятий, заявляющих о поставленной задаче перехода на наилучшие доступные технологии (НДТ), отражает институциональную незавершенность реформы, связанную с переносами сроков, отсутствием итоговой нормативной базы и ограниченным распространением интегрированных экологических разрешений.

7. По мере развития системы экологического регулирования в России у предприятий усиливается скептическое восприятие НДТ как источника дополнительных издержек и бюрократической нагрузки.

В течение всего 2025 г. общая ситуация в российской экономике продолжала ухудшаться. Темпы прироста всех ключевых показателей, отражающих динамику производства товаров и услуг, резко снизились, в некоторых случаях уйдя в зону отрицательных значений.

Так, например, по предварительным оценкам Росстата, за январь-сентябрь 2025 г. по отношению к аналогичному периоду 2024 г. ВВП страны вырос

всего на 1,0%, а инвестиции в основной капитал – на 0,5%. Объем промышленного производства за январь-ноябрь 2025 г. вырос на 0,8%, но при этом на 0,7% сократился грузооборот транспорта и на 2,4% упал ввод в действие жилых помещений.

Экономические власти России в какой-то мере предрекали такое развитие событий и даже называли его "управляемой мягкой посадкой". Однако судя по тому, что ВВП России вырос не на 2,5%, как в своем апрельском прогнозе предрекало *Минэкономразвития* РФ, а гораздо меньше, "посадка" отечественной экономики оказалась не слишком управляемой и не слишком мягкой.

В первую очередь такое развитие событий связано с тем, что российская экономика продолжает подвергаться мощному двойному давлению в виде санкций со стороны недружественных государств и жесткой внутренней макрофинансовой политики. Особенности этого давления с течением времени менялись. Если в 2022 г. основным сдерживающим фактором для отечественной экономики были антироссийские санкции, то начиная со второй половины 2024 г. торможение развития происходит в первую очередь из-за резкого увеличения стоимости кредитов и роста налоговой нагрузки.

Как справедливо отмечают многие эксперты, главная трудность для российской экономики состоит даже не столько в масштабе, сколько в длительности этого двойного давления. Поэтому если в 2023-2024 гг. российские производители и инвесторы вполне успешно справлялись со всеми внутренними и внешними вызовами, то в 2025 г. адаптационный потенциал большинства отраслей отечественной экономики стал иссякать.

Данные опроса российских предприятий, проведенного *ИНП РАН* в ноябре-декабре 2025 года, также свидетельствуют о нарастании проблем, связанных с сохранением жесткой макрофинансовой политики и антироссийских экономических санкций.

Например, доля предприятий, пострадавших от санкций, к концу 2025 г. еще немного подросла, увеличившись до 71,2%. Вместе с тем постепенно продолжает расти удельный вес предприятий, считающих, что санкции имели для них не только отрицательные, но и положительные последствия. Доля таких предприятий к концу 2025 г. достигла 33,7% от выборки. Однако самая большая группа респондентов – 49,1% по-прежнему состояла из предприятий, для которых санкции повлекли за собой только отрицательные последствия.

Таким образом, антироссийские экономические санкции продолжают оставаться весьма и весьма значимым фактором, влияющим на деятельность отечественных предприятий

Интересно отметить, что частота упоминания проблем, порожденных санкциями, за прошедшие 3,5 года менялась очень незначительно.

Пропорции, отражавшие распределение ответов, все это время были на удивление стабильными. В конце 2025 г., как и раньше, российские предприятия чаще всего упоминали трудности с получением импортного сырья и комплектующих (64,0% ответов); рост внутренних цен (51,8%) и удорожание кредита (44,5%).

В то же время продолжение жесткой монетарной политики и замедление экономического роста в России привели к тому, что стал быстро расти удельный вес сообщений о падении платежеспособного спроса внутри страны.

Например, весной 2024 г. на сокращение платежеспособного спроса жаловались **21,6%** наших респондентов, а к концу 2025 г. доля таких жалоб выросла до **54,3%**, или до самого высокого с начала 2022 г. уровня.

Если анализировать деятельность российских предприятий по противодействию санкциям, то следует отметить, что во второй половине 2025 г. эта деятельность, как и в течение всего предшествовавшего периода, может быть охарактеризована как преимущественно активная.

В ходе опроса предприятий чаще всего сообщали о таких методах своей адаптации к санкциям как: поиск новых поставщиков в России (70,1% ответов) и за рубежом (38,4%), поиск новых рынков сбыта (50,0%), начало выпуска новых видов продукции (42,1%) и модернизация производства (30,5%).

Вместе с тем с весны 2024 г. до конца 2025 г. вдвое увеличилась доля сообщений о сокращении инвестиционных затрат – с 19,1% до 37,8%. Также вырос удельный вес сообщений о снижении затрат на персонал за счет сокращения численности занятых и урезания зарплат – с 13,6% в конце 2024 г. до 18,3% в конце 2025 г.

Таким образом, как мы и многие другие российские эксперты и предсказывали ранее, удорожание кредитов и увеличение налогов в России привело к сокращению инвестиционной активности российских предприятий, замедлив их деятельность по модернизации производства.

Общее ухудшение ситуации в российской экономике повысило популярность идей о необходимости более активной антикризисной политики со стороны государства. В конце 2025 г. к числу желательных мер государственной экономической политики российские предприятия очень часто относили снижение налогового бремени для производителей – **63,2%** ответов.

С одной стороны, снижение налогов необходимо предприятиям для того, чтобы увеличить собственные финансовые ресурсы в условиях, когда заемные деньги очень дороги.

С другой стороны, столь массовое желание фискальных послаблений – это сигнал государству о том, что повышение налога на прибыль с 20% до 25% в 2025 г. и НДС с 20% до 22% в 2026 г., равно как и фактическое увеличение налогообложения малого бизнеса, резко снизили возможности большинства российских предприятий по решению как текущих, так и долгосрочных проблем.

Среди других желательных мер государственной антикризисной политики наиболее часто упоминались: ограничение цен на топливо энергию и транспорт – 65,0% ответов; поддержка спроса в экономике за счет расширения госзакупок – 50,9%; финансовая поддержка выпуска импортозамещающей продукции – 46,0%.

Следует отметить, что с конца 2024 г. желание наших предприятий увидеть реализацию перечисленных мер значительно усилилось.

Мы уже в третий раз попросили наших респондентов высказать прямое мнение о политике высокой ключевой ставки. Результаты наших опросов продемонстрировали, что на протяжении прошедшего года *Банк России* так и не сумел убедить отечественные предприятия в правильности своей политики.

В конце 2025 г. 40,8% наших респондентов полагают, что политика высокой ключевой ставки влияет на российскую экономику скорее отрицательно, а еще 27,4% сочли это влияние однозначно отрицательным.

Иными словами, в общей сложности более двух третей опрошенных предприятий оценивали эту политику, как наносящую вред российской экономике.

Нейтральную оценку действиям *Банка России* дали 26,1% респондентов, в то время как в положительный эффект от политики высокой ключевой ставки верили только 5,7% предприятий

Одним из главных негативных последствий завышения ключевой ставки стала дальнейшая деградация сотрудничества между предприятиями реального сектора экономики и банками. В 2025 г. лишь **9,9%** предприятий сообщили, что они имеют доступ к инвестиционным кредитам на 3-5 лет и больше, и еще **3,7%** предприятий ответили, что могут получить инвестиционный кредит сроком на 1-2 года.

Фактически банки сейчас дают более-менее долгосрочные кредиты лишь 1 российскому предприятию из 7. Столь низкий уровень доступности инвестиционных кредитов последний раз наблюдался в самом начале 2000-х годов. Даже во время экономических кризисов 2008 г., 2014-2016 гг. и 2020 г. доля предприятий, имевших доступ к банковским кредитам на инвестиционные цели, была заметно выше.

Данный результат многолетней монетарной политики *Банка России* вполне можно оценить как провальный, поскольку наша банковская система с каждым годом все хуже выполняет одну из своих ключевых функций – перераспределение денег от финансово избыточных к финансово недостаточным экономическим агентам.

ОБРАЩЕНИЕ АССОЦИАЦИИ БУНКЕРОВЩИКОВ В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ

Первому заместителю
Председателя Правительства РФ
Д. В. Мантурову

№005 от 14.01.2026 г.

Уважаемый *Денис Валентинович!*

В Правительстве РФ, экспертном сообществе и СМИ активно обсуждаются различные предложения по административным мерам, направленным на ускоренное обновление гражданского флота в России и уже разработан проект ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ" (далее – законопроект, Приложение 1), предусматривающий внесение изменений в Кодекс торгового мореплавания РФ, ФЗ "О морских портах в РФ ..." и в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, которым предусматривается введение следующих, наиболее значимых для судовладельцев, ограничительных мер:

- введение запрета на заход в морские порты судов возрастом 40 лет и более;
- ежегодное проведение в отношении судов в возрасте 30 лет и более классификации и освидетельствования;
- уплата за заход в морские порты судов в возрасте 30 лет и более портовых сборов с повышающим коэффициентом в размере 1/10 от величины портового сбора за каждый год, превышающий возраст судна 30 лет;
- увеличение по КВБТ РФ в 10 раз для всех судов независимо от их возраста минимальных страховых сумм при обязательном страховании ответственности судовладельца за вред, причиненный имуществу физических лиц или юридических лиц.

Бункеровка судов является важнейшим портовым сервисом, непосредственно влияющим как на себестоимость перевозки грузов водным транспортом и на конкурентоспособность российских судовладельцев (доля стоимости судового топлива в себестоимости перевозок водным транспортом составляет ориентировочно **30-40%**), так и на привлекательность российских морских портов в целом по сравнению с морскими портами сопредельных стран. Емкость российского рынка бункеровки судов в морских портах по оценкам 2024 года составила ориентировочно **7 млн тонн**. СРО "Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков" (далее Ассоциация), в целом поддерживая необходимость поэтапного обновления гражданского флота, сообщает следующее.

Бункеровочные компании осуществляют бункеровку судами-бункеровщиками, которые являются танкерами в подавляющем большинстве малого и среднего дедвейта, специально оборудованными для бункеровки (заправки) судовым топливом других судов.

Общее количество эксплуатируемых в Российской Федерации судов бункеровщиков ориентировочно **370**, при этом количество морских судов бункеровщиков **193** суммарным дедвейтом **537 тыс. тонн**. Ряд бункеровочных компаний наряду с бункеровкой судов также осуществляют перевозку танкерами нефтепродуктов в российских регионах.

Основу российского бункеровочного флота составляют суда постройки советского периода и приобретенные в постсоветский период в зарубежных странах. Средний возраст российских морских судов бункеровщиков **38** лет, речных судов-бункеровщиков **49** лет. При этом общее количество судов-бункеровщиков, потенциально подпадающих на данный момент времени под предусмотренные указанным законопроектом запреты и жесткие административные ограничения, составляет не менее **275**, т. е. более **74%** от общего количества.

Предложенные в законопроекте ограничения приведут к одномоментному выводу из эксплуатации ориентировочно **30%** дедвейта морского бункеровочного флота, что в свою очередь приведет к невозможности покрытия существующего спроса на бункеровку обеспечивающих морской экспорт и импорт грузов судов (потери на рынке бункеровки судов в российских морских портах могут составить ориентировочно более **2 млн тонн судового топлива**).

Таким образом, вывод из эксплуатации одномоментно такого количества судов бункеровщиков без преувеличения сорвет на неопределенный продолжительный срок предоставление судового топлива судам в необходимом количестве в большинстве российских морских и речных портов и неизбежно повлечет значительное повышение его цены. Кроме того, в течение 10 лет произойдет выбытие из эксплуатации еще ориентировочно **33%** дедвейта морского бункеровочного флота с ориентировочными потерями до **2,5 млн тонн** предоставляемого в российских морских портах судового топлива.

Недополучение указанных объемов предоставляемого в российских морских портах судового топлива, в свою очередь, приведет к потере бюджетом РФ прямых и косвенных налогов, собираемых с участников рынка, а судовладельцы вынуждены будут пополнять бункерное топливо в иностранных бункеровочных хабах за пределами РФ по более высоким ценам, снижая в конечном счете конкурентоспособность российского экспорта. В тоже время, перевозающим из РФ нефть и нефтепродукты судам, попавшим под западные рестрикции, крайне затруднительно или невозможно пополнить запасы судового топлива за пределами РФ.

Вместе с тем, предусмотренные законопроектом административные ограничения и запреты в отношении танкеров старше 30 и 40 лет неизбежно повлекут значительные негативные последствия для транспортной логистики снабжения нефтепродуктами удаленных от основных центров нефтепе-

переработки и альтернативных морскому пути транспортных артерий российских территорий (Камчатский край, Чукотка, Магаданская область, Сахалинская область с Курильскими островами, северные территории Хабаровского края, Калининградская область), куда нефтепродукты доставляются исключительно или преимущественно морским транспортом (танкерами) в силу географических и геополитических условий.

Примечательно, что целевым сценарием Стратегии развития судостроительной промышленности предусмотрено построить до 2035 года 1 судно бункеровщик. Не лучше обстоят дела и в других сегментах российского гражданского флота. Так по имеющимся в открытых источниках данным под предусмотренные указанным законопроектом ограничения попадают не менее 2 100 самоходных речных судов и судов класса "река-море", работающих сейчас в РФ (учтены пассажирские, сухогрузные и наливные суда во всех бассейнах, работающие под всеми флагами).

При этом запланировано до 2035 года построить только 276 транспортных судов класса "река-море" и пассажирских судов, если сценарий Стратегии развития судостроительной промышленности будет реализован в полном объеме.

Важно также учитывать, что с учетом действующих в настоящее время мер государственной поддержки по обновлению флота срок окупаемости эксплуатации вновь построенных судов портового и вспомогательного флота (к которым относятся суда бункеровщики) в РФ составляет ориентировочно 30-35 лет. При этом для сравнения строительство аналогичных по техническим характеристикам судов, например, в Китае примерно в 2,5-3 раза дешевле с учетом стоимости перехода, что непосредственно влияет на срок окупаемости построенных судов.

Вместе с тем, на ситуацию с обновлением российского гражданского флота с 1 марта 2026 года также негативно повлияют вступающие в силу изменения законодательства, предусматривающие запрет на использование в каботаже судов, построенных за пределами территории РФ и не соответствующих установленным в РФ требованиям к промышленной продукции, предъявляемым в целях ее отнесения к продукции, произведенной на территории РФ (в соответствии с п.4.1 ст.4 Кодекса торгового мореплавания РФ и Постановлением Правительства РФ от 02.11.2022 №1964 "Об определении отдельных видов деятельности, предусмотренных п.1 и 3 ст.4 Кодекса торгового мореплавания РФ, которые осуществляются с использованием судов, построенных на территории РФ и соответствующих установленным в РФ требованиям к промышленной продукции, предъявляемым в целях ее отнесения к продукции, произведенной на территории РФ").

Таким образом, с 1 марта 2026 года, например, доставка бункерного топлива из порта Санкт-Петербург в порт Усть-Луга или порт Калининград и бункеровка судов указанными судами окажется под запретом.

В тоже время в настоящее время существуют проверенные временем и практикой механизмы технического наблюдения, признанные на международном уровне и обеспечивающие комплексный контроль безопасности, в частности:

1. Система ТОиР – регламентированный порядок технического обслуживания и ремонта судов, установленный компанией, эксплуатирующей суда;

2. Классификационное освидетельствование – непрерывный контроль технического состояния судов Классификационным обществом (Российский Морской Регистр Судоходства или Российское Классификационное Общество);

3. Государственный надзор – инспекционный контроль со стороны государства флага (Flag State Control);

4. Портовый контроль – надзор со стороны администраций портов захода (Port State Control);

5. Освидетельствование МКУБ – проверки соответствия судов требованиям Международного кодекса управления безопасностью;

6. Прохождение в соответствии с требованиями Классификационного общества плановых проверок и ремонтов на судоремонтных предприятиях;

7. Программа SIRE inspection – Программа отчёта об инспекциях судов, инициированная *Международной организацией консультативных компаний в области нефти и газа (OCIMF)*. Это стандартизированная оценка, проводимая для нефтяных и химических компаний с целью проверки безопасности и эксплуатационной готовности судов, используемых для перевозки их продукции. Отчеты инспекций служат надежным источником информации для принятия решений о фрахтовании и оценке рисков.

При этом суда-бункеровщики также находятся под постоянным дополнительным контролем портовых властей (Морских Администраций и Службы капитанов портов).

Указанная многоуровневая система постоянного контроля, надзора, освидетельствования и ремонта судов позволяет эксплуатировать суда-бункеровщики без серьезных чрезвычайных происшествий на акваториях морских портов и внутренних водных путях РФ. Важно так отметить, что суда-бункеровщики эксплуатируются в защищенной от погодных катаклизмов (шторм, ураган и т.п.) среде и имеют ограничения в своем классе на работу по высоте волны, как и любое иное судно.

Кроме того, требует надлежащего обоснования предложенный в указанном законопроекте критерий запрета на заход (эксплуатацию) судов в морские порты – исключительно по возрасту судов (старше 40 лет), без учета их типов, условий эксплуатации и технического состояния, проведения реновации. Представляется, что такой упрощенный подход не учитывает требования ст. 4 Федерального закона от 31.07.2020 N247-ФЗ "Об обязательных требованиях в РФ", определяющей принципы установления и оценки применения обязательных требований (а именно, обоснованность и исполнимость обязательных требований).

Исходя из экспертной оценки, проведенной на основании ежегодной статистики *Ространснадзора* по аварийности судов на море и внутренних водных путях РФ, не прослеживается прямая связь между безопасностью судоходства и возрастом судна, при этом основным фактором, влияющим на аварийность судов из года в год является человеческий фактор (данное утверждение подтверждается *ИМО*, которой в рамках Подкомитета по человеческому фактору, подготовке и несению вахты разработаны дополнения к Кодексу *ИМО* по проведению расследований аварий и инцидентов на море в отношении роли человеческого фактора в морских авариях и происшествиях).

Вместе с тем, указанным законопроектом не учитывается важное обстоятельство, что среди судов старше 40 лет имеется значительное количество прошедших реновацию в рамках государственных программ, которые были освидетельствованы классификационными обществами в объеме первоначального освидетельствования, однако год их постройки остался неизменным. Такие обновленные суда должны быть освобождены от новых административных требований и запретов.

Стоит также иметь ввиду невыполнимость предусмотренного законопроектом проведения ежегодного классификационного освидетельствования для судов старше 30-ти лет в связи с отсутствием производственных судоремонтных мощностей для докового обследования в рамках освидетельствования такого количества судов, особенно для бассейнов внутренних водных путей, где характерен короткий срок навигации (в настоящее время российская судоремонтная отрасль характеризуется устаревшей инфраструктурой – 46 российских судоремонтных компаний владеют 81 доком (89% из которых плавучие), 38 доков старше 50 лет, средний износ оборудования превышает 70%.

Таким образом, представляется, что спроектированный в указанном законопроекте подход, направленный на стимулирование ускоренного обновления флота, надлежаще не просчитан, так как законопроект предусматривает немедленное (без поэтапности) введение исключительно административных запретов и ограничений (требующих обоснования) и не только не учитывает реальное техническое состояние российских судов-бункеровщиков, с учетом условий их эксплуатации и многоуровневой системы постоянного контроля их технического состояния (наличия двойных бортов и двойного дна), но и практически нереализуем в течение ориентировочно 15 лет, с учетом беспрецедентного общего количества потенциально подпадающих под запрет на эксплуатацию в соответствии с законопроектом судов всех типов, которые необходимо будет построить на отечественных верфях взамен выпадающих, существующего в настоящее время положения дел в сфере отечественного судостроения (при текущем состоянии судостроительных мощностей в РФ невозможно заменить в среднесрочной перспективе (15 лет) попадающий под запреты и ограничения

бункеровочный флот, на отечественных судовых верфях, при условии их полной загрузки и бесперебойной работы, возможно построить максимум 24 судна в год), а также в связи с недоступностью для подавляющего большинства судоходных и бункеровочных компаний финансирования, необходимого для строительства новых судов.

Следует также иметь ввиду, что указанный законопроект разработан *Минтрансом* России во исполнение решений, принятых на состоявшемся 06.08.2025 г. совещании у Первого заместителя Председателя *Правительства* РФ Д.В. Мантурова по выработке мер стимулирования судостроения в РФ (Протокол №МД-П50-120пр от 06.08.2025 г., Приложение 2). Однако, положения законопроекта не учитывают указанные в п.4 Протокола №МД П50-120пр от 06.08.2025 г. принятые решения, которыми предусмотрены как поэтапность введения запрета на заход в российские морские порты судов старше 40 лет, так и поручение о разработке мер стимулирования обновления российского флота (а именно, – п. 4.1. *Минтрансу, Минпромторгу, Минэнерго, Минсельхозу* совместно с заинтересованными организациями в срок до 15 сентября 2025 года разработать программу замещения "ветхого флота" на период до 2035 года; п. 4.3. *Минпромторгу* совместно с *Минтрансом* в срок до 30 сентября 2025 года представить в *Минфин* и в *Правительство* предложения по программе льготного лизинга гражданских судов водного транспорта, подлежащих строительству до 2035 года...").

Кроме того, предлагаемые законопроектом для судов возрастом от 30 до 40 лет дополнительное освидетельствование, прогрессивная шкала портовых сборов и иные ограничительные меры указанным протокольным поручением не предусмотрены.

С учетом изложенного, в соответствии с принятым 11 декабря 2025 года решением Совета *Ассоциации*, в целом поддерживая необходимость поэтапного обновления гражданского флота, в целях недопущения невосполнимого в среднесрочной перспективе ущерба стратегически значимой для обеспечения перевозки грузов внутри РФ и осуществления экспорта водным транспортом бункеровочной отрасли и значительных потерь для бюджета в части налогов и сборов, просим оказать содействие в:

1) обеспечении разработки, законодательном закреплении и реализации дополнительных комплексных мер стимулирования строительства нового флота (в рамках соответствующей государственной программы), включая меры по значительному наращиванию производственных мощностей и восстановлению компетенций в сфере судостроения, а также мер по обеспечению доступности для судоходных и бункеровочных компаний финансирования строительства новых судов, которые позволят добиться окупаемости построенных на российских верфях судов в срок – ориентировочно 10-15 лет;

2) установлении обоснованной поэтапности обновления российского гражданского флота (по каждому типу судов) в разумные сроки в зависимости от

возраста судов, условий их эксплуатации и иных влияющих на безопасность эксплуатации факторов, с обязательным учетом возможностей российской судостроительной отрасли и сроков по постройке необходимого количества новых судов каждого типа взамен выводимых из эксплуатации, а также результатов реализации новых мер по обеспечению доступности для судоходных и бункеровочных компаний финансирования строительства новых судов;

3) установлении и законодательном закреплении отдельных (помимо надлежаще обоснованного предельного возраста судов) критериев безопасной эксплуатации судов портового и вспомогательного флота (включая суда-бункеровщики), с учетом условий их эксплуатации, технического состояния, прохождения реновации и многоуровневой системы постоянного контроля за их техническим состоянием;

4) законодательном закреплении отсрочки введения предусмотренных законопроектом новых административных ограничений и невыполнимых в обозримом будущем для большинства судоходных и бункеровочных компаний запретов и требований на срок, который позволит в полной мере реализовать разработанные дополнительные комплексные меры по обеспечению строительства в РФ нового флота взамен выводимых из эксплуатации судов каждого типа (в рамках соответствующей государственной программы);

5) законодательном закреплении освобождения от предусмотренных законопроектом новых административных ограничений и запретов судов, прошедших реновацию и освидетельствованных классификационными обществами в объеме первоначального освидетельствования. Ассоциация готова принять участие в обсуждении безопасной эксплуатации отдельных критериев для судов портового и вспомогательного флота (включая суда-бункеровщики), обеспечивающих обслуживание и

снабжение судов в российских морских портах и внутренних водных путях, по мерам стимулирования обновления флота и в проводимой работе по доработке законопроекта.

Справка. СРО "Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков" с 2005 года объединяет российские бункеровочные компании из всех российских судоходных регионов, на долю которых приходится более 75% продаж судового топлива на российском рынке бункеровки судов и ориентировочно 78% от общего дедвейта судов-бункеровщиков, используемых при бункеровке в российских морских портах (члены Ассоциации оперируют 144 судами, совокупным дедвейтом 421,91 тыс. тонн).

С уважением, Президент
СРО "Российская Ассоциация Морских
и Речных Бункеровщиков"
В.А. Ковалев

Мантуров поручил проработать предложения бункеровщиков по отсрочке введения ограничений эксплуатации судов по возрасту

20 января. Профильные министерства по поручению первого вице-премьера РФ *Дениса Мантурова* проработают предложения *Российской ассоциации морских и речных бункеровщиков* по отсрочке ввода ограничений эксплуатации судов-бункеровщиков по критериям возраста и поэтапному обновлению флота, сообщили "Интерфаксу" в секретариате первого вице-премьера.

Рассмотрев обращение ассоциации, *Мантуров* поручил *Минтрансу*, *Минпромторгу* и *Минэнерго* "проработать предложения ассоциации и доложить о результатах в правительство с указанием мер по вопросам, изложенным в обращении".

ИСПОЛНЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА ЗА 2025 ГОД (ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ)

млрд руб

	2025*	2024	%, г/г
ДОХОДЫ	37 284	36 709	+1,6%
НЕФТЕГАЗОВЫЕ ДОХОДЫ, в т.ч.:	8 477	11 131	-23,8%
базовые нефтегазовые доходы	8 393	9 831	-14,6%
НЕНЕФТЕГАЗОВЫЕ ДОХОДЫ, в т.ч.:	28 807	25 578	+12,6%
НДС (производство и импорт)	14 571	13 523	+7,7%
РАСХОДЫ	42 928	40 181	+6,8%
ДЕФИЦИТ	-5 645	-3 472	-2 173
% ВВП	-2,6%**	-1,7%	
Структурный баланс***, % ВВП	-1,2%**	-1,5%	+0,3 п.п
Ненефтегазовый баланс, % ВВП	-6,5%**	-7,3%	+0,8 п.п

* доходы представлены с учетом поступивших на ЕНС платежей, отнесенных к соответствующим доходам федерального бюджета на 1 января 2026 года;

** предварительная оценка;

*** первичный структурный дефицит с поправкой на сальдо бюджетных и межгосударственных кредитов.

О НАЛОГООБЛОЖЕНИИ И ЦЕНООБРАЗОВАНИИ

* * *

Дополнительные меры для нефтепереработки в 2026 г.

5 января. Нефтеперерабатывающая отрасль с начала 2026 года получит дополнительные меры поддержки для продолжения модернизации заводов. Соответствующие изменения в законодательство подписал Президент РФ *Владимир Путин* в конце ноября 2025 года.

1. Предусматривается возможность заключения новых инвестиционных соглашений о модернизации НПЗ с выплатой инвестиционной надбавки к обратному акцизу на нефть (повышающий коэффициент 1,3 в формуле обратного акциза). Этими же изменениями предусмотрены послабления по действующим соглашениям модернизации дальневосточных НПЗ.

2. Увеличиваются выплаты обратного акциза компаниям, не успевающим завершить модернизацию НПЗ по инвестиционным соглашениям с *Минэнерго*, предполагающим обеспечение выпуска бензина Кл5 в объеме не менее 10% от уровня переработанной нефти.

3. Новые инвестсоглашения по модернизации предлагается заключить с 1 января по 30 сентября 2026 года. Инвестнадбавку по новому соглашению предлагается платить с 1-го числа квартала, в котором заключено соглашение, но не раньше 1-го числа месяца, в котором сумма накопленных затрат инвестора достигнет 3 млрд руб. Выплата инвестнадбавки заканчивается, когда сумма всех перечислений по ней за предыдущие периоды превысит с учетом выданных авансов сумму фактически оплаченных с 1 января 2025 года налогоплательщиком затрат, но не позднее 2036 года.

4. Предполагается послабление для уже заключенных соглашений по модернизации в ДФО. Такие проекты теперь не перестанут получать инвестнадбавку, если она превысила сумму вложенных инвестиций. По ранее действующему законодательству НПЗ лишается выплаты инвестнадбавки в 2025-2028 (либо 2026-2028) годах, если сумма его затрат оказалась меньше 50 млрд руб (30 млрд руб), умноженной на Дфин (коэффициент, характеризующий долю компании в финансировании инвестиционного соглашения), либо меньше всей суммы инвестнадбавки за предшествующие налоговые периоды.

Новое инвестсоглашение не может заключить завод, уже подписавший инвестсоглашение с *Минэнерго* о модернизации мощностей. Исключением является случай, если НПЗ исполнил инвестсоглашение, предполагающее доведение производства бензинов Кл5 до не менее 10% от переработки, или если инвестировал не менее 60 млрд руб в создание мощностей, вводимых в эксплуатацию с июля 2014 года по 1 января 2026 года.

5. По предложению *Минэнерго* в 2026 году повышаются выплаты обратного акциза компаниям, не успевающим завершить модернизацию (с условием

доведения выпуска бензина до 10% переработки). По ранее действующему законодательству, если компания не успела достичь поставленной цели, обратный акциз платится ей не полностью: в 2026 году – 66% от акциза, в 2027 – 33%. Если же модернизация завершается, обратный акциз платится полностью. Нововведения в 2026 году должны увеличить коэффициент, по которому рассчитывается обратный акциз, до 85%.

* * *

Скидки на российскую нефть *Urals* к концу декабря выросли на \$6/барр., дисконт в КНР увеличился на \$7/барр

5 января. Скидки на российскую нефть *Urals* в российских западных портах по условиям FOB увеличились до **\$26,45-28,2** за баррель к концу декабря с \$20,1-22,5 за баррель в ноябре, скидки в индийских портах выросли чуть более чем на **\$3** за баррель, *ESPO* подешевела на **\$6,9** за баррель, а дисконт в Китае увеличился на **\$7** за баррель, такие данные приводит агентство *Argus*, с ними ознакомился "Интерфакс". Так, в *Приморске* российский сорт *Urals* на 29 декабря продавался со скидкой \$26,45 за баррель к *NSD* по сравнению с дисконтом в \$20,11 за баррель по итогам ноября.

На FOB *Novorossiysk* дисконты выросли чуть существенно: скидка по котировке *Urals Med Suezmax* fob *Novorossiysk* выросла на \$5,4 за баррель – с \$20,995 в ноябре до **\$26,4** на конец декабря, а дисконт котировки *Urals Med Aframax* fob *Novorossiysk* к *NSD* увеличился на \$5,7 за баррель – с \$22,505 до **\$28,2** за баррель.

По данным *Argus*, дисконт для российской *Urals* в индийских портах (*DAP West Coast India*) к концу уходящего месяца вырос на \$3,035/барр. – с \$4,965 до **\$8/барр.** Дисконт на другой сорт российской нефти – *ESPO*, продаваемый из порта *Козьмино* на востоке страны, к сорту *Dubai* по итогам торгов 29 декабря достиг **\$14** за баррель против \$10,05 за баррель в ноябре (рост на \$3,95 за баррель).

Дисконт *Urals* с поставкой в Китай (*Urals DAP Shandong*) к *ICE Brent* в \$1,94 за баррель в ноябре вырос до **\$9** за баррель на конец декабря.

На 29 декабря котировка нефти *NSD* составила **\$62,52** за баррель по сравнению с \$63,63 за баррель в ноябре. При этом *Urals* в порту *Приморск* на эту дату продавалась в среднем за **\$36,07** за баррель по сравнению с \$40,39 за баррель в ноябре. Котировка *Urals Med Aframax* FOB *Novorossiysk* на 29 декабря составила **\$34,32** за баррель против \$41,13 за баррель месяцем ранее.

* * *

Цены на АЗС РФ в новогодние каникулы выросли примерно на 1 руб/л в связи с повышением НДС

12 января. АЗС России в последние дни 2025 года и в течение новогодних каникул 2026 года значительно повысили цены на бензин и дизельное топливо.

Согласно данным *PTC*, к 12 января 2026 года по сравнению с 29 декабря 2025 года цены на российских заправках в среднем по стране увеличились на 1 руб за литр. Повысили цены на стелах АЗС и нефтяные компании, и частные сети, следует из данных союза.

Глава *PTC* Евгений Аркуша, комментируя это, отметил, что ключевой причиной стало повышение НДС.

Нефтяники РФ в 2025 г. получили из бюджета по демпферу 881,8 млрд руб – более чем вдвое меньше, чем в 2024 г.

15 января. Выплаты из российского бюджета нефтяным компаниям по топливному демпферу в 2025 году составили **881,8 млрд руб**, сообщается в материалах о формировании и использовании дополнительных нефтегазовых доходов федерального бюджета, размещенных на сайте *Минфина*.

Это более чем вдвое меньше, чем в 2024 году, когда нефтяникам было выплачено из бюджета 1,815 трлн руб.

Демпферные выплаты в декабре (за ноябрь) составили **57,8 млрд руб** против 64,7 млрд руб в ноябре.

Справка. Общие выплаты по демпферу за 2023 год составили 1,588 трлн руб, за 2022 год – 2,171 трлн руб, за 2021 год – 674,5 млрд руб. В 2020 году из-за рыночной конъюнктуры нефтяники заплатили в бюджет по топливному демпферу 356,6 млрд руб. В 2019 году бюджет заплатил нефтяным компаниям по демпферу 282,2 млрд руб.

Цены на бензин в РФ в декабре снизились на 0,43%, за 2025 г. рост на 10,78% при общей инфляции 5,59%

16 января. Потребительские цены на бензин в России в декабре 2025 года продолжили снижение, опустившись на 0,43%, после сокращения на 0,85% в ноябре, сообщил *Росстат*.

Ранее бензин дорожал на 2,63% в октябре, на 2,58% в сентябре, на 1,81% в августе, на 1,37% в июле и на 0,66% в июне, на 0,29% в мае, на 0,6% в апреле, на 0,55% в марте, на 0,51% в феврале, на 0,62% в январе.

За 2025 год рост потребительских цен на бензин составил **10,78%**, почти вдвое обогнав общую инфляцию (**5,59%** по итогам года).

В 2024 году потребительские цены на бензин в РФ выросли на 11,13%, немногим выше общей инфляции за год (9,52%).

Дизельное топливо в РФ в декабре 2025 года подорожало по сравнению с предыдущим месяцем на 0,8% после роста на 1,7% в ноябре, на 2,1% в октябре, на 1,5% в сентябре и на 0,2% в августе.

Скидки на российскую нефть в январе чуть растут к декабрю

19 января. Скидки на российскую нефть сорта *Urals* в российских и индийских портах чуть растут в первой половине января к декабрю, скидки на

нефть *ESPO* стабильны, свидетельствуют котировки агентства *Argus*, с которыми ознакомился "Интерфакс".

Так, в *Приморске* российский сорт *Urals* в декабре продавался со скидкой \$26,48 за баррель к эталонной котировке *NSD* по сравнению с дисконтом в **\$26,5** за баррель по итогам первой половины января (увеличение на \$0,02 за баррель).

На FOB Novorossiysk дисконты в январе также растут незначительно: скидка по котировке *Urals Med Suezmax fob Novorossiysk* увеличилась на \$0,12 за баррель – с \$26,63 в декабре до **\$26,75** в первой половине января, а дисконт котировки *Urals Med Aframax fob Novorossiysk* к *NSD* увеличился на \$0,27 за баррель – с \$28,73 до **\$29** за баррель.

По данным *Argus*, дисконт для российской *Urals* в индийских портах (DAP West Coast India) в январе пока растет на \$0,3/барр. – с \$8,2 до **\$8,5/баррель**. Дисконт на другой сорт российской нефти – *ESPO*, продаваемый из порта *Козьмино* на востоке страны – к сорту *Dubai* по итогам первой половины января стабилен к декабрю и составляет **\$14** за баррель.

Дисконт *Urals* с поставкой в Китай (*Urals DAP Shandong*) к *ICE Brent* также пока не меняется и составляет **\$9** за баррель.

Рост цен на топливо на АЗС Москвы замедлился после резкого скачка в новогодние каникулы

19 января. Темпы роста цен на моторное топливо на столичных заправках на прошлой неделе замедлились после резкого скачка в дни новогодних каникул, свидетельствуют данные *МТА*.

По итогам прошлой недели литр 92-го бензина подорожал на 5 коп, до 62,57 руб, 95-го – на 4 коп, до 69,05 руб, дизельного топлива – на 11 коп, до 76,44 руб.

Данная динамика значительно слабее той, что была зафиксирована *МТА* в дни новогодних каникул. В частности, тогда, с 29 декабря по 12 января, стоимость литра 92-го бензина выросла на 1,01 руб, 95-го – на 1,1 руб, дизтоплива – на 1,23 руб.

В 2025 году, по данным *МТА*, цены на основные сорта моторного топлива на столичных заправках выросли в среднем на 6 руб за литр. В частности, литр 92-го бензина за год подорожал в среднем на 5,79 руб – до 61,98 руб (рост на 10,3%), 95-го – на 6,23 руб, до 68,42 руб (рост на 10%), ДТ – на 6,44 руб, до 75,7 руб (рост на 9,3%).

Минфин РФ ожидает заметный дефицит бюджета в начале года на фоне недобора нефтегазовых доходов

21 января. Федеральный бюджет РФ в начале года может иметь существенный дефицит из-за недополучения нефтегазовых доходов и значительного авансирования расходов, полагает замминистра финансов *Владимир Колычев*.

Помимо этого, по словам замминистра, стало обычной практикой в последние годы в значительной

степени авансировать госзакупки, которые предусмотрены в законе о бюджете. "То есть, скорее всего, в январе, в начале года – в январе-феврале, будет высокое кассовое исполнение по расходам. Это сформирует, чисто "оптически", большой дефицит в начале года. Но, нам казалось, что к этому привыкли все. И в принципе этот год, скорее всего, повторит такую же динамику, но она будет чуть острее из-за того, что нефтегазовые доходы еще ниже, чем в прошлом году", – пояснил *Колычев*.

Он напомнил, что недополучение нефтегазовых доходов федерального бюджета в январе прогнозируется в 230 млрд руб. Такие данные приводились в информации *Минфина* о планируемых продажах валюты и золота с 16 января по 5 февраля в рамках бюджетного правила.

В январе 2025 г. дефицит бюджета РФ, по предварительным данным, составил 1,7 трлн руб, или 0,8% ВВП, сходу превысив актуальный на тот момент годовой план (1,173 трлн руб, или 0,5% ВВП).

Говоря о поступлении ненефтегазовых доходов в текущем году, замминистра напомнил, что в 2025 г. наблюдался их рост по отношению к уровню, предусмотренному осенними поправками (итог 28,807 трлн руб при плане в 27,908 трлн). "Это позитивный феномен, в любом случае мы рассчитываем, что в этом году будет опережающий рост ненефтегазовых доходов. Это связано и с мерами по "обелению", и с поправками в налоговую систему", – сказал он.

Также замглавы *Минфина* сообщил, что дополнительные поступления в результате повышения ставки НДС можно будет наблюдать со второго квартала. "Так как НДС налог квартальный, то повышение ставки на поступления в большей степени начнет влиять со второго квартала. В первом квартале платится, по сути, налог за четвертый квартал прошлого года", – пояснил он.

"Может ли так получиться, что нефтегазовые доходы будут ниже намного, чем наши проективки? Конечно, может. На это мы не влияем. Будем компенсировать за счет *ФНБ*, как это правило подразумевает", – сказал замминистра.

При этом он отметил, что *Минфин* исходит из того, что накопленных в *ФНБ* ликвидных активов "для существенных рисков достаточно". По данным *Минфина* на начало года, ликвидные активы фонда составили эквивалент **4,085 трлн** руб, или \$52 млрд 219,8 млн (1,9% ВВП, прогнозируемого на 2025 год).

"Если ситуация будет развиваться так или иначе, по еще более консервативному сценарию, чем мы предполагаем, возможно, потребуется какое-то дополнительное обсуждение бюджетной конструкции", – сказал также он, пояснив, что речь здесь идет не о том, какая цена на нефть складывается в моменте, а о том, насколько равновесная цена на среднесрочном отрезке может отклониться вниз от запланированной сейчас цены отсечения в \$55 за баррель к 2030 году.

"Это вопрос того, где может быть равновесная цена. Потому что то, где сейчас цена на нефть, не

так важно, если через несколько месяцев она будет примерно соответствовать нашему пониманию, заложенному в бюджетной конструкции. Это больше вопрос среднесрочной цены, на ближайшие 3-5 лет. Пока так как факторы, которые в конце прошлого года и в начале этого года влияли на цену на нефть в большей степени – пока по крайней мере так кажется – будут иметь не долгосрочный эффект, то и потребности в пересмотре бюджетной конструкции не возникает. Но если оценки наши поменяются, и мы поймем, что все-таки равновесная цена сильно падает ниже, чем наши \$55, которые предусмотрены к 2030 году, то нужно будет этот вопрос обсуждать", – пояснил *Колычев*.

Отвечая на вопрос, идет ли при таком развитии ситуации речь о возможности обсуждения ускорения снижения цены отсечения, *Колычев* ответил: "Да, по большому счету, да".

Мнения российских экспертов:

Telegram канал Оксана Дмитриева – политик:

Последствия повышения налогов

Последствия повышения налогов: повышение НДС до 22% для общего режима налогообложения и введение НДС для всех, у кого выручка больше 20 млн. рублей, то есть 5 %, были предсказуемы и не заставили себя ждать.

Какие это последствия?

1. Рост инфляции. Инфляция за период с 13 по 19 января 2026 года составила 0,45% неделя к неделе. С начала месяца рост потребительских цен достиг 1,72%. Годовая инфляция ускорилась с 6,27% до 6,47% по данным *Минэкономики* и *Росстата*.

2. Малый бизнес уходит в "тень" и "наличку", чтобы снизить фиксированные доходы по 2025 году и в будущем, часть оборота "погрузить в тень". Объем наличной денежной массы в России в декабре 2025 года вырос на 836,3 млрд руб по данным *ЦБ РФ*. В целом за год объем "кэша" в обращении вырос на 1 трлн руб — в 5 раз больше, чем в 2024 году. При этом более 80% суммы уткло в "нал" в конце года.

Для сравнения: в декабре-2024 отток в "кэш" составил 665,2 млрд руб, а в декабре 2023-го — на 408,8 млрд.

В качестве причины роста "кэша" называют снижение процентных ставок и трудности с работой банковских приложений. Эти факторы имеют место быть, однако главное – это уход в "кэш" и тень малого бизнеса, причем МСП стремились "поджечь" легальную выручку в оставшееся время в 2025 году до 20 млн руб, чтобы не выйти за лимит и не увеличить базу на 2026 год.

3. В дальнейшем мы будем иметь различные варианты выживания малого бизнеса. Традиционное – дробление, частичный теневой оборот. Возможно будут реализованы и новые схемы, о которых мы пока не знаем. Не исключено и свертыва-

ние деятельности предприятий: закрытие и банкротство, статистики пока нет. Кроме того, будет иметь место сознательное ограничение роста и развития на сохраняющихся МСП. Развитие становится невыгодным, легко можно выйти за "предел".

Что делать? В идеале, как можно быстрее возвращаться назад к 60 млн руб без НДС. Сомнительные 200 млрд дополнительных доходов в федеральный бюджет не могут компенсировать потери в экономическом росте, повышению инфляции, рост теневого оборота и наличного обращения со всеми специфическими последствиями такой ситуации.

Провоцировать отток валюты, чтобы рубль не укреплялся крайне вредно

Председатель наблюдательного Совета *Мосбиржи Сергей Швецов* выступил с сенсационным заявлением: "Основной фактор укрепления рубля это невозможность вывести за рубеж валюту, из-за чего та накапливается в России и давит на курс рубля". Иными словами, "вывозите валюту", вывозите капитал и экономике будет хорошо. *Сергей Швецов* передает настроение, охватившее и *Центральный банк*, который на днях снял ограничение на перевод валюты в дружественные страны.

С точки зрения традиционной экономической теории и здравого смысла – отток капитала из страны вещь вредная. Все страны всегда борются против вывода капитала, и наоборот, приветствуют приток инвестиций. Призыв к выводу капиталов как средство борьбы против укрепления рубля – это очередное ноу-хау наших финансистов.

Причиной избытка валюты, причем плохо конвертируемой, как например рупии, является неравновесная ситуация с торговым балансом, когда мы экспортируем больше, чем импортируем. Кроме того, и *ЦБ*, и *Министерство финансов*, осуществляя валютные интервенции на открытом рынке, также внесли свою лепту в укрепление рубля. Такие операции могут дать краткосрочный эффект по снижению инфляции, что и было целью денежных властей для отчета перед *Президентом*.

Казалось бы, решить эту проблему легко: надо сбалансировать торговый баланс и не экспортировать существенно больше, чем мы можем получить товарного эквивалента. Но, здесь есть препятствие: добычу нефти и газа существенно уменьшить не можем, глушить месторождения практически невозможно.

Какой выход? Переориентировать, по возможности, на внутреннее потребление. Главное средство расширение внутреннего потребления энергоносителей – это экономический рост. Чем больше заводы будут работать, тем больше они будут потреблять энергии. В *Государственной Думе* на Правительственном часе мы рассматривали ситуацию с сельскохозяйственным машиностроением. Производство существенно ниже потенциальных мощностей при том, что энерговооруженность сельского хозяйства примерно в 1,7 раз меньше, чем в Белорус-

сии. Больше комбайнов и тракторов, больше будет потребление солярки и дизельного топлива и т.п.

Далее, газификация. Емкость рынка огромная, однако к объявленной социальной газификации бесконечно ставят дополнительные условия и ограничения. Если не можем качать газ в Европу, давайте качать в наши села и деревни!

Далее, чтобы росло внутреннее потребление энергоносителей – цены должны быть ниже мировых. Здесь надо полностью отказаться от всех требований ВТО и делать с точностью до наоборот, отменить налоговый маневр, отказаться от переноса налоговой нагрузки на внутреннего потребителя через НДС.

Механизм обратного акциза (демпфера) облегчает налоговый пресс для НПЗ, при этом не снижает цены энергоносителей для внутреннего потребителя. Если налоговыми методами, прямым администрированием добиться снижения внутренних цен на энергоносители, то это будет мощнейшим антиинфляционным фактором. Подавление инфляции издержек, в свою очередь, сможет компенсировать монетарную инфляцию, которая вероятна в случае существенного смягчения ДКП.

Сдерживание инфляции издержек и перестройка налогового механизма гораздо более сложная задача и потребует иной квалификации, чем призыв вывозить валюту.

Телеграм канал Луцет:

Падение мировых цен и крепкий рубль заставят российских нефтяников доплачивать в бюджет

По данным *ФАС* экспортная альтернатива по бензинам за декабрь составила 57 471 руб, по дизельному топливу – 55 030 руб, что ниже установленных Налоговым кодексом индикативных цен. С учётом этого при уплате акцизов в январе НПЗ должны доплатить в бюджет по 2 025 руб за каждую тонну бензина и по 1 410 руб за тонну дизельного топлива.

По расчётам *Reuters* по итогам января ситуация может только усугубиться и доплаты в бюджет по демпферу вырастут ещё больше.

Так действуют "демпферные качели" и так внутренние цены на топливо всегда подталкиваются вверх. Ведь даже когда мировые цены снижаются, российские компании помимо прямых потерь получают ещё и дополнительные налоги на внутренний рынок.

Поэтому нефтяники скоро, видимо, поставят очередной налоговый вопрос. Несколько месяцев назад они, несмотря на сопротивление минфина, уже получили по президентскому указу право на субсидии при резком росте внутренних цен. Теперь логично зайти и с другой стороны: требовать, чтобы при падении мировых цен никаких доплат в бюджет не было.

Ждём очередного указа *Президента* или поправки ко второму чтению к одному из налоговых законопроектов.

О СИТУАЦИИ НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ РОССИИ

Федеральная поддержка развития рынка газомоторного топлива в 2026 г. распространилась еще на 5 субъектов

16 января. Федеральная поддержка развития рынка газомоторного топлива в 2026 году впервые распространится еще на 5 субъектов страны, сообщили в ООО "Газпром газомоторное топливо" (ГГТ).

Впервые в этом году федеральные средства на перевод транспорта на газ получит Карачаево-Черкесская Республика.

В первый раз на строительство АГНКС выделено финансирование Иркутской, Вологодской, Новосибирской, Кировской областям, Красноярскому краю.

В 2026 году Санкт-Петербург возобновил финансирование перевода техники на метан и направит на эти нужды порядка 50 млн руб.

Всего в 2026 году в федеральном бюджете предусмотрено почти 638 млн руб на переоборудование транспорта, 1,2 млрд руб на строительство новых заправочных станций, 3,6 млрд руб на производство техники. Также в федеральном бюджете заложены средства на поставку автобусов на условиях льготного лизинга в размере 2,1 млрд руб.

Компания ГГТ в 2026 году планирует ввести в эксплуатацию ряд объектов в Калининградской, Свердловской, Волгоградской, Воронежской областях, а также в Краснодарском крае.

Продолжится активная работа по развитию площадок для размещения передвижных автомобильных газовых заправщиков. В 2025 году ГГТ в технологическом партнерстве с Газпром газомоторные системы и другими участниками рынка реализовало 22 проекта по мобильной доставке природного газа с дополнительным объемом потребления почти 16 млн куб.м газа в год.

Согласно Концепции развития рынка газомоторного топлива, в 2026 году по прогнозу базового сценария потребление метана (КПГ и СПГ) должно составить порядка 3 млрд куб. м, производство машин на природном газе – увеличиться до 17211 автомобилей, а переоборудование – до 26 171 единицы.

Согласно Плану мероприятий Концепции, в 2026 году будут проработаны вопросы оказания мер государственной поддержки для приобретения газовой техники и переоборудования находящейся в обращении техники на метан.

Запланировано сформировать предложения по введению механизма учета обращения газовых баллонов высокого давления для использования природного газа в качестве моторного топлива. Планируется проработать необхо-

димость внесения изменений в СанПиН в части корректировки требований, регламентирующих размещение заправочных блоков газомоторного топлива на существующих автозаправочных станциях, с целью ускорения развития сети объектов газозаправочной инфраструктуры. Будет проработана целесообразность внесения изменений в Водный кодекс.

До конца года будут подготовлены предложения по совершенствованию системы федерального статистического наблюдения за КПГ и СПГ.

Минэнерго внесло в Правительство предложение досрочно снять запрет на экспорт бензина

26 января. Минэнерго РФ внесло в Правительство проект постановления, согласно которому запрет на экспорт бензина для производителей будет снят с момента принятия документа, сообщил "Интерфаксу" источник, знакомый с ситуацией.

В Минэнерго отказались от комментариев.

Ранее сообщалось, что ведомства обсуждают снятие эмбарго с 1 февраля, последний раз – в ходе совещания у вице-премьера Александра Новака, прошедшего в минувшую пятницу.

Сейчас запрет действует до 28 февраля. В зависимости от срока прохождения всех юридических процедур он может быть снят не с 1 февраля, а чуть позже, допустил собеседник агентства.

В конце декабря Правительство РФ продлило эмбарго на экспорт бензина до конца февраля. До 28 февраля 2026 года включительно продлен запрет на экспорт дизеля, а также судового топлива и прочих газойлей для непроизводителей.

В середине января вице-премьер Александр Новак провел совещание по ситуации на рынке топлива, в нем приняли участие представители Минэнерго, ФНС, ФАС, Росстата, Петербургской биржи. В сообщении Правительства по итогам совещания говорилось, что для комплексного отображения ситуации на рынке топлива сформирована система мониторинга, которая в региональном разрезе отображает динамику цен, запасы топлива, а также производственные мощности.

В конце декабря Новак заявлял, что рынок нефтепродуктов РФ сбалансирован, запасы, использованные ранее, восстановлены до уровней выше, чем год назад. Он подчеркнул, что на конец года на топливном рынке "ситуация абсолютно спокойная".

XI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ НЕФТЕКОКС 2025

21-22 октября 2025 г. в Москве в отеле Метрополь состоялся XI Международный форум "НЕФТЕКОКС '2025". Бессменный организатор форума – Нефтегазовый журнал "ИнфоТЭК".

Генеральный партнер – ООО "Газпромнефть-Битумные материалы".

Форум собрал на своей площадке представителей Минпромторга (департамент машиностроения для топливно-энергетического комплекса), нефтяных компаний–производителей нефтяного кокса, НПЗ, потребителей, производителей оборудования для УЗК, научных и проектных институтов и трейдеров из Китая и ОАЭ. Отметим постоянных участников из братской Белоруссии (ОАО "Нафтан", Белнефтехим) и Сербии (NIS). Впервые в работе форума принял участие представитель TALKO (Таджикистан).

Ниже представлена полная стенограмма докладов форума (окончание, начало публикации №10-12 2025). В этом номере сессия 4 – "Технологии и оборудование".

Шуляр Н.А. Всем добрый день! Хочу первое слово предоставить всем известной женщине, она у нас участник всех уже 11 форумов, *Бейлина Наталия Юрьевна*, профессор, доктор технических наук, один из ведущих учёных своей области. Пожалуйста, *Наталия Юрьевна*.

Бейлина Н.Ю. (*презентация закрыта*) Тема моего сообщения – подготовка каменноугольной смолы для получения коксов различной структуры. Почему я уже, наверное, третий год на этой площадке веду такой контент по поводу каменноугольной смолы?

Во-первых, это идёт начиная с 1994-1996 годов, когда перестали производить изотропный нефтяной кокс. Волей-неволей пришлось обратиться к пековому коксу из каменноугольных смол, из каменноугольного пека для производства конструкционных графитов, в том числе ядерных графитов. Работаем традиционно уже по этому направлению.

Вторая причина – это стало очевидным при начале производства отечественного игольчатого кокса, что нефтяного сырья, тяжёлого газойля каталитического крекинга не хватает на весь объём потребления даже у нас в стране, я уж не говорю о возможном импорте, поэтому необходимо привлечение малосернистых каменноугольных смол в качестве сырья.

Сегодня, работая в подразделении *МИСИС*, в лаборатории физикохимии угля, мы много рабочего времени уделяем переработке различных тяжёлых углеводородов как нефтяного, так и каменноугольного происхождения, но в силу специфики нашей лаборатории в основном, конечно, работаем с каменноугольными продуктами.

Вот наши документы, на основании которых мы работаем. Продуктовый подход в области глубокой переработки угля реализуется в рамках стратегического проекта устойчивого развития внутри *НИТУ МИСИС*. Это программа "Приоритеты 2030". Это моделирование промышленных процессов, это разработка новых технических решений с использованием пилотных установок, потому что, конечно, никто из реальных промышленных предприятий ни один продукт из колбы не принимает во внимание.

Вот направления наших работ. Это разработка новых технических решений в глубокой перера-

ботке каменноугольной смолы, разработка технологии переработки бурых и окисленных каменных углей. И конечно, поскольку мы в учебном институте, это подготовка кадров для реализации всех этих разрабатываемых технологий, потому что, конечно, наши сегодняшние студенты и выпускники должны быть максимально подготовлены к реализации новых технических решений на предприятиях.

Давайте ближе к способам подготовки тяжёлых нефтяных и каменноугольных продуктов за последние примерно 15-20 лет. Известные работы по очистке сернистого нефтяного кокса были реализованы давно, ещё в прошлом веке, чуть ли не в середине, но чуть-чуть позже, в 70-х годах прошлого века сотрудником *Губкинского института Рогачёвым*. Это прокаливание в среде метана, пропана, бутана при 1250°C. Результат – снижение содержания серы, но, к сожалению, попутно разрушалась кладка и металлические части прокалочных печей.

Следующее – это получение кокса из сернистого гудрона и каменноугольного пека окислением. Известный приём. Результат – получение изотропного кокса, но без снижения содержания серы. Сырьё, сернистый гудрон, удалось с введением ультрадисперсных добавок. Начали с наноструктуры, закончили тонко измельчённым нефтяным коксом. Достигли снижения серы в коксе примерно на 30% и возможности воздействия на микроструктуру кокса, то есть, вводя коксы определённой структуры, можно воздействовать на структуру кокса, получая изотропную, рядовой кокс малосернистый или кокс с повышенным содержанием игольчатых составляющих, но, конечно, не игольчатый; там не стояло такой цели.

Ну и последние наши работы примерно трёх-летней давности, и сейчас мы их продолжаем делать. Это введение новой схемы переработки каменноугольной смолы. Идея состоит в том, что смола непосредственно после печей коксования, отстаивания и обеззоливания, даже без обезвоживания, подвергается гидрогенизации каталитической под давлением, и это приводит к снижению содержания серы в смоле, содержания альфа-фракций, нерастворимых в толуоле, в смоле, вплоть до полного удаления альфа-1-фракции и получения коксов различной структуры, от рядового и изотроп-

ного до игольчатого, причём с высокими баллами микроструктуры.

Мы сегодня готовы приступить в сотрудничестве с предпринятиями к реализации вот этой схемы. Каменноугольная смола может быть как продукт для получения коксов непосредственно на данном предприятии, либо её можно продавать; с учётом того, что она будет уже и обессерена, и разогнана, можно продавать её как добавочное сырьё для получения игольчатого кокса, то есть это отдельно как бы товарный продукт. Плюс получается довольно большое количество лёгких продуктов. Примерно на 20% увеличивается содержание лёгких продуктов, причём, что отрадно, увеличивается в той фракции, не самой лёгкой, а последующей, скажем, до 210°C. А там как раз находятся доноры водорода, то есть там при гидрировании образуется ещё и сырьё для последующего гидрирования, то есть, например, из нафталина образуется тетралин.

Ну вот, я Вам фактически всё и рассказала. Дальнейшее – просто как бы иллюстрация, что сегодня можно получить из каменноугольной смолы, применяя вот эти способы, которые мы предлагаем. Здесь виден рядовой кокс. Вверху в середине кокс изотропный. И внизу кокс игольчатый. Пеки с различными свойствами, от среднетемпературных до высокотемпературных. И лёгкие фракции: фенолы, нафталины, антраценовая фракция, гидроантрацен и гидронафталин, то есть тетралин.

Вот как выглядит смола сегодня. Видна доля каждой фракции в каменноугольной смоле. И вот что у нас получается. Есть у меня такой слайд, тем более *Юрий Николаевич Киташов* здесь есть.

Есть ещё такое очень интересное направление, которое ведёт *Губкинский институт*, кафедра нефтепереработки. Это вопросы волновой обработки. Волновой обработке и кавитации мы тоже уделяли существенное внимание, потому что там тоже получается существенное снижение плотности, повышение лёгких фракций, снижение альфа-фракции и снижение серы. Правда, не во всех случаях. Вот у *Юрия Николаевича* хорошо получается, а я, например, в аппарате вихревого слоя такой устойчивой зависимости не получила.

Итак, смотрите, что у нас получается всё-таки после гидрирования. Гидрирование в довольно широком диапазоне начального давления водорода. Учитывалось соотношение водорода к исходному сырью, оно варьировалось. Содержание катализатора постоянно, и температура тоже постоянная, где-то 420-430°C. Значит, что у нас получается во фракциях? После гидрообработки мы видим существенное повышение (почти в 3-4 раза) фракции, кипящей в интервале от 180°C до 230°C. И примерно на 10% снижается содержание высококипящей фракции, из которой мы потом получаем кокс. Что у нас получается? Снижение плотности устойчивое, снижение альфа-фракции в 2-2,5 раза, снижение зольных примесей существенное. То есть у нас получается очень чистая смола. Причём обращаю Ваше внимание, что это уже после отгонки, то есть

это кубовый остаток, который непосредственно идёт на коксование.

Вот элементный состав этих фракций. Видно, что в исходных фракциях (гидроочищенных или, как мы предпочитаем говорить, гидрооблагороженных) содержание серы составляет до 0,2%. Вот материальный баланс коксования могу показать. Кокса получается из гидрированной смолы порядка 40%. Существенное содержание жидких погонов, и до примерно 8% – газ плюс потери. Что касается газа, тут можно видеть, что самое большое содержание в газе водорода, который выделяется из этого газа методом короткоциклового адсорбции и идёт на гидрирование, то есть очень хороший такой получается замкнутый цикл. С одной стороны, водород непосредственно в процессе получается, с другой стороны, гидрированные фракции, которые тоже являются донорами водорода; я имею в виду прежде всего тетралин и другие.

Вот элементный анализ кокса. Видно, что сера не превышает 0,2%. Структура может быть в зависимости от соотношения водорода к исходному сырью, отличаться от изотропной до игольчатой.

Здесь распределение структурных составляющих, которое мы сегодня тоже научились варьировать, то есть и спектрально это подтверждается. Мы можем менять в распределении структурных составляющих максимум, то есть или иметь его близким к изотропной структуре, либо иметь его таким, как у рядового кокса, либо здесь, Вы видите, максимум уже на 6, 7 и даже 8 баллах, то есть влиять на структуру получаемого кокса в существенной степени.

Вот здесь продуктовые направления, которые на основе этой схемы можно получить. Здесь различные. Это ценные продукты для химической промышленности. Прежде всего флуорен, хинолин, аценафтен. Это могут быть получены пеки различного характера, в том числе мезофазные. Это может быть изотропный мезофазный порошок, из которого непосредственно, с учётом того, что он самоспекающийся, можно получать конструкционный графит. Это игольчатый кокс. Это специальные пеки, в том числе пропиточные. Ну и это хризен и пирен, которые могут как направляться на производство пеков, так и использоваться в различных химических производствах.

Ну и самый правый столбик – это где у нас используются помимо синтеза. Это композиционные материалы, металлургия (прежде всего электроды), алюминиевая промышленность (это аноды и катоды электролизных производств).

Да, я бы хотела несколько слов уделить развитию такого профессионального сообщества и обучающих программ, которые у нас сегодня готовятся как для магистратуры, так и для аспирантуры, причём аспирантура может быть не только для наших вузовских сотрудников и бывших студентов, но и для производственных предприятий. Вот наши основные сегодня партнёры как в обучающих программах, так и в договорах. Ещё интересная такая

тенденция наметилась, особенно за последние 3-5 лет: мы стали с нашими партнёрами из вузов обмениваться магистрантами, даже бакалаврами иногда. Это, как говорится, профилирование или... не перепрофилирование, а я бы сказала, что это набор и добор компетенций, потому что очень мало где сегодня читается химия угля, очень мало где сегодня отдельно читается курс по получению конструкционных графитов.

Вот я, например, читаю в *МИСИС* курс, который называется "Химическая технология углеродных материалов", начиная с сырья, коксов и пеков и заканчивая углеграфитовой продукцией, то есть конструкционными графитами, анодами, катодами, то есть большой курс, интересный, и на него приходят магистры из других институтов, из *Менделеевки*. Вот у меня даже аспирант, вот он здесь сидит, от *Елены Александровны Чернышевой*. Он в прошлом году ходил и вместе с моими магистрами слушал курс этих лекций. Я считаю, что вот такое сотрудничество и обмен студентами, начиная от дипломников, очень, так сказать, интересен, потому что не только на промышленных предприятиях они должны свои компетенции нарабатывать и получать, но могут получать их и в вузах.

Спасибо Вам большое. Я закончила.

Шуляр Н.А. Спасибо большое, *Наталья Юрьевна*. Мы сейчас заслушаем второй доклад от *НИИ-графит* и потом уже зададим вопросы как *Наталии Юрьевне*, так и *Сидоровой Екатерине Владимировне*. Она руководитель направления анодных материалов, впервые у нас выступает. Хочу обратить внимание, у нас сегодня почти женский президиум, в отличие от других сессий. Пожалуйста, *Екатерина Владимировна*.

Сидорова Е.В. (презентация закрыта) Здравствуйте, уважаемые коллеги! Хотела бы немножечко подробнее рассказать про как раз углеграфитовую продукцию, про искусственные графиты и отметить основные тренды на рынке углеграфитовой продукции.

Искусственные графиты находят очень широкое применение во многих отраслях народного хозяйства. Здесь представлены основные, и видно глобальный охват материала. Основные тренды сейчас в мировой промышленности и в мировой практике – это увеличение габаритов изделий и повышение изотропности, то есть все мы стремимся к изостатическому графиту. Он себя проявляет высокими прочностными и плотностными характеристиками, которые говорят и о его физмехе, и о его теплопроводности. Одно из направлений – это снижение размера наполнителя, то есть снижение до ультратонкодисперсных порошков размером зерна 1-2 микрометра.

Также основное направление – любое производство стремится к сокращению сроков производства и к снижению себестоимости. Основными областями, драйверами, стимулирующими потребность в графитах, являются развитие полупровод-

никового производства, а также запуск атомных реакторов нового четвертого поколения. Так, например, в Китайской Народной Республике в 2021 году к государственной системе электроснабжения был подключён первый высокотемпературный реактор мощностью 250 МВт, и сейчас планируется подключение электростанции с мощностью 600 МВт и с 6 реакторными установками. Основным материалом всех реакторных установок является конструкционный графит.

В качестве сырьевых компонентов для искусственных графитов применяются коксы различного происхождения – как нефтяные, так и пековые, сланцевые – в качестве наполнителей. А в качестве связующего используют пеки нефтяные каменноугольные.

Кратко о производстве самих графитов. Это подготовка сырьевых компонентов, смешение, формование заготовок и дальнейшая высокотемпературная обработка вплоть до 3000°C. И как раз таки большая проблема, что полный цикл производства составляет от 2 до 9 месяцев, то есть это очень длительный процесс.

Всем известный факт, что свойства конечного изделия всегда закладываются исходным сырьевым материалом, и соответственно, качество природы и характеристики коксонаполнителя в первую очередь определяют дальнейшие свойства получаемых материалов.

На слайде представлены основные требования к коксу, сформированные в ходе долгой практики и нашими отцами-основателями. Что здесь хотелось бы отметить? Поскольку растёт потребность именно в изостатическом графите, не требуется изотропность по объёму материала, важно, чтобы кокс обладал сферолитовой однородной структурой, которая позволяет получить псевдоизотропный материал в конечном итоге. Как раз вот этими всеми свойствами обладал замечательный кокс КНПС (нефтяной пиролизный специальный), на основе которого в прошлом столетии ставились все отечественные марки графитов, выпускаемые и в том числе на данный момент.

Чуть-чуть побольше расскажу про структуру. Про неё много говорила и *Наталья Юрьевна*. В основе в коксе закладываются 2 структурные составляющие. Это струйчатая и сферолитовая. Струйчатая структура представлена участками волокон с относительной упорядоченностью на достаточно большом расстоянии, то есть до порядка 600-700 микрометров наблюдается упорядоченность углеродных плоскостей, в то время как сферолитовая представлена частицами с размером до 3-4 микрометров, и там расположение как раз углеродных базисных плоскостей представляет радиально-лучистое и направлено как раз по радиусам этих маленьких сфер. И преобладание той или иной структуры в коксе – как правило, это всегда комбинация, но преобладание той или иной структуры зависит и определяется химией исходного сырья. Так, напри-

мер, наличие в структуре карбоидов, то есть нерастворимой как раз в толуоле альфа-фракции, приводит к образованию сферолитовой структуры, в то время как использование бескарбонидного сырья как раз таки позволяет получать струйчатую анизотропную структуру.

Здесь как раз поподробнее по всем коксам. Кокс нефтяной пиролизный электродный. Важна не просто компоновка этих структур, важно их взаимное расположение. Например, в коксе нефтяном пиролизном электродном часть сферолитовой структуры расположена в струйчатой, но они не связаны друг с другом, и струйчатая структура ярко выраженная, у неё длинные волокна, за счёт чего материал по структуре, по общей массе кокса неоднороден. Соответственно, впоследствии закладываются дефекты на стадии уже графита и конечных изделий. Как раз ключевое отличие и особенность, уникальность кокса нефтяного пиролизного специального КНПС, что сферолитовая структура равномерно расположена в струйчатой, и при этом наблюдается значительное сращивание структур между собой. Таким образом, изотропный кокс закладывает изотропность дальнейшего материала.

Коксы сланцевые очень похожи на кокс пековый, кокс нефтяной пиролизный, но здесь преобладает большая доля сферолитовой структуры, но также наблюдается значительная разнородность по объёму. Для пековых коксов ключевым тоже отличием является, что сферолитовая структура имеет здесь особенное значение, поскольку пеки – это очень сложная многокомпонентная структура, в которой очень много фракций различных соединений. Здесь как раз из карбоидов формируются сажевые частицы, похожие по структуре на сажевые, размером до 4-5 микрон, и здесь углеродные плоскости ориентируются параллельно поверхности сферы; при этом струйчатая составляющая с очень маленьким размером волокон. Для коксов крекинг-овых нефтяных замедленного коксования и электродного характеризуется преобладание струйчатой структуры, поскольку здесь как раз используется бескарбонидное сырьё. Но при этом у кокса замедленного коксования как раз наблюдается значительная текстурированность, то есть выраженность и упорядоченность, то есть это как раз идеальный игольчатый кокс.

Несмотря на то, что самым, конечно же, прекрасным и приоритетным был нефтяной кокс, в 1992-1994 годах у нас произошло закрытие производства кокса КНПС, и вся углеграфитовая промышленность начала перестраивать свои технологии на кокс сланцевый и на кокс пековый. Но здесь тоже образовались определённые сложности. Производство кокса сланцевого базировалось на эстонском производителе *Viru Keemia Grupp*, но в настоящий момент он закрыт из-за экологических проблем, ужесточения экологических норм. А в нашей стране несмотря на то, что у нас богатые залежи сланцев, их переработка до сланцевого кокса

не ведётся в требуемом масштабе и требуемого качества.

Ситуация с пековым коксом чуть лучше. На момент закрытия производства КНПС в стране были 4 производителя. Это всё коксохимические производства, которые занимаются производством доменного кокса. Но важно отметить, что сырьё, то есть пек, а точнее, каменноугольная смола и впоследствии пек, из которого получают как раз кокс, на каждом производителе разные. Получаемый кокс, несмотря на то что это тот же пековый кокс, тоже сильно разный, поэтому всегда технологию проще подстроить под одного производителя. И так получилось, что изначально ставили на *Северсталь*, был замечательный кокс, но после его закрытия произошла переориентация на *Евраз НТМК*, который тоже в 2025 году закрылся полностью, и сейчас единственный производитель, который выпускает требуемый кокс – это *Мечел-Кокс*. Тут ещё хотелось бы сказать, что несмотря на то, что он сейчас единственный, тоже есть риск. Они уже говорят о том, что планируют вывод из эксплуатации пекококсовых батарей в 2028 году. Чуть попозже я поподробнее расскажу о проблеме.

Но из положительного, несмотря на то что у нас нет именно нефтяного пиролизного нашего замечательного КНПС, у нас в стране существует производство нефтяных коксов в достаточно больших объёмах. Здесь представлены основные производители, основные марки. Приоритетные – это *ТАНЕКО*, *ЛУКОЙЛ* и *Газпром*, *Газпромнефть-ОНПЗ*. В основе производится электродный кокс, в том числе игольчатый. Основное отличие этих коксов – достаточно высокая сера, то есть от 1,5% до 6%. Для конструкционных графитов это критический параметр, потому что наличие серы в доле выше **0,7%** приводит к повышенной вспучиваемости и газовыделению в процессе графитации, что может приводить к браку, к трещинам и дефектам на заготовках. А также наличие серы приводит к графитации на ранних температурах порядка 1500-1600°C градусов, в то время как нужная нам графитация проходит при температурах 2400-2500°C, что может приводить глобально к разнородности и разнотности заготовок, что также сказывается на качестве конечных изделий. Таким образом, здесь проблема как раз в сере. Но нефтяные коксы находят своё применение в анодной и электродной промышленности, в производстве алюминия и в сталеплавильных печах. Основным крупнейшим потребителем является *РУСАЛ*.

Сейчас чуть-чуть поподробнее расскажу, в чем проблема кокса именно пекового малозольного.

Все коксохимические производители занимаются производством, переработкой угля, и их целевой продукт – это получение доменного кокса. Доменный кокс получается в результате коксования угольной шихты, где побочным продуктом является как раз каменноугольная смола, которую перерабатывают, как правило, до среднетемпературных пек-ов, которые также идут в производство анодных

масс и электродов, и какая-то часть идёт на экспорт, на импорт, соответственно, на продажу. И этот цикл замкнутый, то есть все производства в основе замкнуты на обеспечение себя, в то время как кокс пековый малосернистый не является их целевым продуктом. И как раз таки только *Мечел-Кокс* оставляет за собой полную цепочку пока что и позволяет нам получать этот драгоценный кокс для нашей промышленности. Но при этом важно ещё отметить, что объёмы производства таких предприятий очень большие, а наша потребность в десятки раз ниже, то есть мы не выкупаем этот материал и снижаем его рентабельность, вследствие чего и закрываются многие предприятия.

Ещё важно и хотелось бы отметить как раз таки проблематику нормативной документации. Вот справа представлен как раз ГОСТ 3213 на кокс пековый электродный, и весь спектр свойств, представленный по ГОСТу, не позволяет оценить применимость и прогнозировать качество изделий в конечном итоге, поскольку изначально данный материал не предназначался для графитовой продукции. Его переориентировали из разряда того, что было. Здесь для сравнения представлен как раз ГОСТ на коксы нефтяные малосернистые. Видно, что у них сильно отличаются свойства и перечень характеристик. Но даже этого перечня характеристик тоже недостаточно, потому что для своевременной перестройки технологии, для оценки качества материала и прогнозирования свойств важно дополнительно определять такие характеристики, как объёмные усадки при различных температурных интервалах, критерии спекаемости, то есть спекающая способность с конкретными связующими, их реакционная способность, адсорбционная способность; тут перечень можно очень сильно увеличивать.

Таким образом, есть проблема, она озвучена, но, чтобы решать её и было значительное развитие углеграфитовой области, необходимо принять несколько решений. Это создать группу по вопросу производства малосернистых коксов для конструкционных графитов. Создать малотоннажное производство, покрывающее потребность всех производителей графитов, не позднее первого квартала 2027 года, чтобы успели перестроиться технологии и выстроиться производство. А также рассмотреть возможность выделения как раз именно малосернистых сырьевых материалов для производства коксов.

Ещё хотела бы отметить. У нас есть *Ассоциация разработчиков, потребителей и производителей материалов на основе углерода*, куда входит наша организация, и каждый год, начиная с этого, в следующем году планируется конференция, и всех желающих приглашаем для обмена опытом и погружения одной тематики в другую.

Спасибо за внимание.

Шулярь Н.А. Спасибо большое, *Екатерина Владимировна*. Очень приятно слушать умных женщин, которых всегда отличает особый взгляд.

Сейчас перейдём к вопросам. У меня первый вопрос такой к Вам. Вот эта рабочая группа должна быть на базе кого? Это, если я буду писать в резолюции, к какому регулятору мне обращаться в данном случае? Потому что *Минэнерго*, я думаю, тут откредитится сразу.

Сидорова Е.В. Это да, безусловно. Ну, вот как раз то, что создавалась эта *Ассоциация по потребителям и производителям по углероду*, это должно создаваться на базе, чтобы были все участники. Потому что важно, чтобы все осознали, в какой большой связке мы находимся. Но базироваться это должно на тех, кто в этом разбирается.

Шулярь Н.А. Нет, из регуляторов на кого это? В чьём ведении это находится? Я пишу на *Мишустина*, и даём рекомендации по министерствам.

Сидорова Е.В. Вообще вот сейчас ведутся работы на *Минпромторг*, потому что важно их включать. Но по всем инстанциям.

Шулярь Н.А. Хорошо, я Вас поняла. Давайте вопросы. У кого есть? Пожалуйста.

Карпин Г.М. *Альянс-уголь*. Со всем уважением к *Наталии Юрьевне*, я ничего не понял из того, что Вы наговорили. Какая-то сумбурная информация по поводу сырьевых материалов на базе нефти и сырьевых материалов на базе каменного угля. Как не специалист в области нефтепереработки и, соответственно, нефтяного кокса и продуктов, я, так сказать, хотел бы дать какие-то разъяснения по поводу, так сказать, углехимии и коксохимического производства.

Шулярь Н.А. Нет, Вы вопрос сформулируйте.

Карпин Г.М. А вопрос – да ничего не понятно было, всё было, так сказать, напутано, и понять было совершенно невозможно. Например, зачем процессы гидрирования для каменноугольных смол? Каменноугольная смола – на самом деле это дефицитнейший продукт, и, в отличие от нефтяных различных смол, она содержит ароматические углеводороды и, соответственно, полициклические ароматические углеводороды со всей их очень полезной спецификой и реакционной способностью. Вообще никаких проблем с реализацией. Никакого экспорта, естественно, нет и не было этих продуктов. В своё золотое время, это 60-70-е годы...

Бейлина Н.Ю. Я поняла. Спасибо, *Григорий Моисеевич*, я поняла вопрос. Вот это чисто такой коксохимический подход. Я его очень уважаю, потому что *Григорий Моисеевич* является одним из ведущих специалистов по каменноугольному пеку в нашей стране. Но, к большому моему сожалению, поскольку мы присутствуем сегодня на "Нефтекосе", и мы слушали сегодня *Екатерину Владимировну*, она рассказала нам, какие колоссальные проблемы испытывает углеграфитовая отрасль при применении пекового кокса, и каменноугольных пеков она ещё не затронула. Дело всё в том, что остаточные продукты, которые получают, каменноугольные пеки надлежащего качества, в том числе пеки для пекового кокса, вот *Катя* показала таблицу, на самом деле в конструкционных графитах

можно применять по ГОСТу вот этот пековый кокс только высшего сорта. Если первого, то уже идёт снижение качества продукции. И поэтому мы уже много лет, углеграфитовая отрасль говорит нам о том, что "мы имеем не те пеки и коксы, которые мы хотим, а те, которые нам предоставляют, а предоставляют нам остатки производства, а не какие-то конкретно получаемые под наши требования продукты".

Почему я начала говорить о переработке и смене вообще парадигмы переработки каменноугольной смолы? Почему гидрирование? Потому что оно даёт возможность, во-первых, существенно упростить технологию переработки смолы, и во-вторых, получить из неё целевые продукты. Список этих продуктов я показала. Ни для кого не секрет, что ни одно коксохимическое производство сегодня не имеет полного цикла переработки.

Карпин Г.М. И не имело никогда!

Бейлина Н.Ю. Ну, имело когда-то, да? Вот сегодня студенты мои читают и говорят: "Вот, *Наталия Юрьевна*, я читаю. В прошлом веке, оказывается, на каждом коксохимическом заводе было выделение и производство, и как товарные продукты, и лёгкие фракции, и так далее, и до конца до пеков". Все читают *Привалова*, все читают *Степаненко*. А схемы эти, Вы прекрасно знаете, *Григорий Моисеевич*, уже не работают. Вы сами много лет посвятили модификации каменноугольных пеков, чтобы они имели надлежащее качество. Так что то, что мы сегодня предлагаем, — я понимаю, что на раз-два оно не воспримется коксохимическими предприятиями.

Я заканчиваю. Только вот одна фраза. Мы были на конференции коксохимиков в Вологде была конференция. И они нам все сказали, там была очень большая команда углеграфитчиков, они сказали: "Да ну что вы, ну какие там **5-10 тыс.** тонн кокса или пека специального? Кто Вам будет вообще их делать? Кто этим будет заниматься? Вы понимаете, какие у нас миллионы тонн?" А углеграфитчикам-то, извините, что делать? Я напоминаю Вам, в какой ситуации мы все сегодня находимся и где используются эти графиты. Как сказал нам вчера товарищ первый выступающий, в незащищённом помещении я не буду об этом говорить. Но это же важнейшая стратегическая задача! Для того чтобы получать надлежащее качество, надо искать новые пути переработки. И для того, чтобы для коксохимических предприятий это было, как говорится, в существующей инфраструктуре менее затратно. Вот и всё.

Карпин Г.М. Новые пути — это композиты. Композиты из нефтяного, на базе нефтяного сырья и каменноугольного сырья. Это действительно новое направление. И главным образом оно...

Бейлина Н.Ю. Добавляю тогда. Исследовали мы этот вопрос очень подробно. Продукты, о которых говорил, там у истоков *Андрейков Евгений Иосифович* стоял, очень плохо смешиваются тяжёлые продукты нефтяные и каменноугольные, и всем специалистам это известно. Вот *Юрий Николаевич*

Киташов не даст соврать, *Елена Александровна Чернышева*, все знают. Для того чтобы это смешивалось хорошо, мы и готовим гидрированную смолу. Мы фактически готовим жидкий нефтяной уже продукт, который как добавка может служить для производства игольчатого кокса, а также и имеет самостоятельное значение и товарное значение для коксохимической отрасли. И коксохимической отраслью, я знаю сегодняшних наших партнёров и работаю с ними, это весьма востребовано.

Савченков С.А. *Сергей Савченков, Газпром нефть.* У меня вопрос к *Екатерине*. Вы сказали: основной ограничитель в применении нефтяного кокса для конструкционных материалов — это сера. У меня вопрос. Может быть, Ваш институт смотрит в сторону обессеривания? Может быть, ведутся какие-то работы? Может быть, планируется обессеривание нефтяного кокса или Вы на эту проблему не смотрите?

Сидорова Е.В. У нашего института, конечно, больше вопрос, несмотря на то что мы стараемся вести исследования сырья, но сейчас именно работы на подготовку, на доработку и модификацию сырья не ведутся. Слишком большой объём задач уже на конечном материале, поэтому, к сожалению, времени на всё не хватает.

Таянчин А.С. Основной потребитель пекового кокса — *РУСАЛ*, и я не очень понимаю, какое высшее качество Вы видите в пековом коксе. Ну, в частности, вот сейчас *Мечел* остался. Последние партии пришли — ужасно высокое содержание кремния, железа, золы. Видимо состояние печей настолько уже плохое, что высший сорт — где Вы его возьмёте? Даже для нас уже некоторые партии непригодны.

Бейлина Н.Ю. Да, во-первых, давно его уже не получают. Когда я говорила про высший сорт, я имела в виду просто вот чисто ориентироваться, если на ГОСТ, то в техпроцессы на углеграфитовые материалы по требованиям включена только эта марка. То есть не первый и тем более не второй сорт. Это касается зольности и содержания серы и элементов, о которых Вы говорили.

Да, по поводу обессеривания самого кокса. В 60-е годы прошлого века была специально создана комиссия при *ГКНТ (Госкомитет по науке и технике)* по поводу обессеривания кокса, потому что коксы были с серой не ниже 1,3%, а то и выше. Можно ли использовать в углеграфитовой промышленности? Я имею в виду нефтяной, конечно. Да, тогда о нефтяном говорили. И там комиссия пришла к заключению, что... Да, кстати, оттуда родилась вот эта работа *Рогачёва*, о которой я говорила, что прокаливание в среде углеводородов очень сильно снижает серу в коксе при прокатке непрокалённого кокса. Но при этом страдало оборудование, как кладка, так и металлические конструкции. Они очень быстро выходили из строя, буквально в течение квартала. И вопрос был закрыт.

Майоров Д.Г. *Майоров Дмитрий, СИБУР.* У меня вопрос к *Екатерине Владимировне*. Вы написали на слайдах, что нужно создать рабочую группу

из представителей производителей, у кого есть продукты с низкой серой. Вопрос. Она уже создана? Это первый вопрос. И на какой стадии активности она находится?

Сидорова Е.В. Спасибо за вопрос. К вопросу создания – пока всё как раз в работе. Первый шаг был – вообще озвучить эту проблему, то есть создание этой Ассоциации по потребителям и производителям углерода, участие и озвучивание этой проблемы неоднократно. То есть сейчас этой группы нет. И она должна состоять в том числе из различных производителей как нефтяного кокса, так и пековых. То есть пока что это в состоянии озвучивания и понимания, кто в этом заинтересован и кто готов проявлять свою инициативу и делиться своими знаниями.

Майоров Д.Г. Спасибо. Хочу сказать сразу, что мы хотели бы там поучаствовать. У нас есть продукт тяжёлая смола пиролиза, она как раз низкосернистая, там серы меньше, чем 0,5%, иногда даже бывает близко к нулю. И мы, в принципе, на рынке пеков присутствуем в том или ином виде, понимаем, как можно получить кокс из ТСП, и, в принципе, уже есть опытные образцы. И с ЭЛ6 мы работаем, и с Вами тоже были, с другими коллегами знакомы. Поэтому просим нас, наверное. Может быть, мы вместе начнём создавать эту большую рабочую группу.

И второй вопрос. Вы сказали, что *Евраз НТМК* закрылся в этом году, остался только *Мечел-Кокс*, у них старый фонд, там качество оставляет желать лучшего. Получается, что сейчас Вы эти продукты начинаете импортировать, я правильно понимаю? То есть это уже происходит?

Сидорова Е.В. Нет, смотрите. Ситуация с *НТМК*. Да, оно закрылось и полностью уже не производит сейчас, но есть большое количество недораспроданных остатков, то есть какую-то часть на год-два ещё, возможно, мы у них сможем получить. Касательно *Мечел-Кокса*, пока что он всё ещё действует, и несмотря на, я полностью согласна, что качество оставляет желать лучшего, каждая партия – это полный спектр всех свойств и регулирования процессов. Но, тем не менее, у нас очень маленькая потребность по коксу, и пока что мы её покрываем полностью, то есть вопрос импорта сейчас не стоит. Но и хотелось бы, чтобы он в будущем тоже не встал, потому что, как мы будем говорить, то, для чего это всё делается, импорт не предполагает.

Майоров Д.Г. Понятно. Спасибо. И последний вопрос. Вы написали, что Вы хотите создать малотоннажное производство кокса не позднее первого квартала 2027 года. Вопрос, собственно, такой. Есть ли рабочая группа здесь, вот в этом вопросе конкретно? Может, Вас кто-то курирует из Правительства и так далее? И насколько оно малотоннажное? Про какие объёмы идёт речь?

Сидорова Е.В. По поводу курирования. Данный вопрос в состоянии как раз нахождения куратора, кто будет за это ответственный. Со своей стороны мы проводим переговоры с возможными потенциальными исполнителями этого. То есть были

проведены беседы с *Магнитогорским металлургическим комбинатом*, были переговоры и как бы осмотр производителей пека, которые могли бы делать малотоннажное производство. То есть пока что мы ищем, кто в этом будет заинтересован. Это по поводу малотоннажного производства. Группы как таковой тоже сейчас нет. Пишутся письма, ищутся, и звонят звоночки. А по поводу объёмов – у нас это порядка **20-50**, до **100 тонн** по году. Это на текущий момент, потому что потребность в графитах растёт. Что будет в следующем году и через 2-3 года – сложно прогнозировать. Но пока что это, если даже брать, мне кажется, всю графитовую отрасль, там потребление **200 тонн**, наверное, будет. По коксу по месяцу.

Шуляр Н.А. Спасибо большое за вопросы. Мы, собственно, для этого и собираемся, чтобы рождались такие инициативы, которые можно было бы продвигать на правительственном уровне.

Давайте перейдём к нашей последней, заключительной сессии, которая будет посвящена российским производителям оборудования. Вчера *Александр Викторович* во вступительном слове сказал, что у нас есть большие подвижки в импортозамещении в части кокса. Так ли это – сейчас нам расскажет *Сафаров Владислав Валерьевич*, представитель *Минпромторга*, профильный департамент.

Сафаров В.В. Спасибо большое! Для начала приветствую всех участников международного форума. Спасибо организаторам за организацию таких форумов, где объединяются умы как в части разработок, научного задела Российской Федерации, производителей, да и заказчики здесь сидят. Это очень важно.

Своё выступление я сегодня хочу посвятить упомянутой теме, это импортозамещение критически важного оборудования и технологический суверенитет Российской Федерации и нефтеперерабатывающего комплекса. С акцентом, учитывая специфику форума, на установки замедленного коксования, системы гидрорезки кокса, эти установки. Я думаю, многие сидящие здесь в зале слышали о координационном совете по импортозамещению нефтегазового оборудования. Он был сформирован ещё в мае 2023 года. В год где-то по одному-два заседания проводятся. Вот последнее было как раз таки на РЭН 2025, собирались члены комиссии. Как видите на **слайде 2**, это под руководством двух вице-премьеров, *Александра Валентиновича Новака* и *Дениса Валентиновича Мантурова*. И члены координационного совета со стороны руководителей нефтегазовых компаний. Это *Газпром нефть*, *Газпром*, *СИБУР*, *Роснефть*, *ЛУКОЙЛ*, *МАГЭ* и так далее. Цели и задачи, я думаю, всем прекрасно известны; это в самом наименовании координационного совета. Это, конечно же, импортозамещение.

Если мы после ввода санкций говорили о технологической независимости, то сейчас уже плавно переходим в риторику технологического лидерства.

На данном **слайде 3** как раз таки Вы можете визуализировать одно из направлений по реализации импортозамещения в рамках деятельности координационного совета. Это как раз таки дорожная карта по нефтегазопереработке. Полное её наименование в рамках координационного совета "Оборудование для переработки нефти и газа".

На данный момент в дорожной карте **47** номенклатурных позиций. Она заключена с тремя ВИНК (*Газпром нефть*, *Татнефть*, *ЛУКОЙЛ*) в рамках соглашения, которое было подписано между *Правительством* и руководителями компаний. Важно отметить, что здесь на слайде Вы можете видеть, какую роль здесь играют нефтегазовые компании. Они здесь играют роль якорного заказчика, и цифры перед ними указывают, какое количество позиций за ними закреплено, как за якорным заказчиком. 33 позиции за *Газпром нефтью*, 8 за *Татнефтью* и 6 за *ЛУКОЙЛом*. На данный момент большая часть оборудования находится, конечно же, в стадии разработки. Это НИОКР, проведение заводских испытаний, проведение по некоторым позициям опытно-промышленных испытаний. Но также имеются уже успешные кейсы, успешные с точки зрения того, что они разработаны и готовы к поставкам.

В частности, это технологические элементы системы гидрорезки кокса, о которой я далее более подробно Вам расскажу (**слайд 4**). И спецарматура (**слайд 5**). Представители, как раз таки производителей спецарматуры для установок замедленного коксования здесь тоже присутствуют и Вам более подробно расскажут.

Итак, система гидрорезки кокса. На данном **слайде 4** Вы можете видеть основные технологические элементы системы гидрорезки кокса. Это режущий инструмент, клапан декокинга, привод буровой штанги, крейцкопф и элементы подъёма, это лебёдка и полиспафт двойной. Почему насос гидрорезки, то есть струйный насос сверхвысокого давления для подачи воды сереньким цветом? Потому что по нему пока что разработки конкретно для задач системы гидрорезки кокса нет. Есть схожие по назначению для подачи воды. Это производственными мощностями *Транснефть нефтяные насосы* сделан насос для гидроразрыва пласта. Но это чуть-чуть не то, как нас коллеги поправляют. В этом направлении мы тоже будем работать.

Элементы разработаны с государственной поддержкой (**слайды 6-8**). Предоставлены гранты машиностроительным компаниям. Это НПО "*Регулятор*", в частности. Разработаны 2 изделия, резак и клапан. Это *ТНГ-групп*, наши коллеги сделали привод. *Инжиниринговый центр молекулярного наслаивания* сделал крейцкопф. Даже участвовали коллеги из *Орловского государственного университета*, они сделали полиспафт двойной в связке с заводом ООО "*Самсон*". Лебёдка была сделана без господдержки. Группа компаний, тоже многим известная в части бурения, *НКМЗ-Групп*. Они же также уже исторически официальный дистрибутор, представитель иностранного производителя,

немецкого *Ruhrpumpen*. Я думаю, многим известно, кто в теме по системам гидрорезки кокса и вообще получения нефтяного кокса.

Что я хочу здесь отметить? Снизу Вы можете видеть эмблемы, логотипы нефтегазовых компаний. Это те, кем уже образцы были поставлены, сереньким цветом, то, что в проработке. Успешные кейсы есть со стороны НПО "*Регулятор*". Коллеги пробиваются. Мы со своей стороны, как *Минпромторг* России, в частности департамент машиностроения для ТЭК, всячески пытаемся содействовать разработчикам, конечно же, в рамках своей компетенции. Мы недавно проводили совещание в формате видеоконференцсвязи с нефтегазовыми компаниями, приглашали заводы, тоже отдельно проводили с ними совещание. Пытаемся нащупать пилотную установку, где можно было бы интегрировать российскую систему гидрорезки кокса. Да, понятно, не со всеми элементами, но сделать в этом направлении первые шаги. Потому что сейчас наши разработчики индивидуально ищут заказы, щупают рынок, комплексного подхода нет. Это необходимо тоже осуществить. Да, возможно, на октябрь 2025-го чуть-чуть ещё рано на это зарекаться, но об этом необходимо говорить и подсвечивать.

Что я хочу ещё отметить? Рынок, потенциальный рынок. По информации *Минэнерго* России, мы у них тоже запрашивали информацию в рамках нашей работы, прекрасно всем известная работа по модернизации НПЗ ведётся. С 21 НПЗ заключены инновационные соглашения по модернизации НПЗ, в которых также у некоторых заложены строительства установок замедленного коксования.

Итак, на территории России, по информации *Минэнерго*, 16 действующих установок замедленного коксования и 5 вводимых. Лидерами по количеству установок является ПАО "*НК Роснефть*". Лидерами по мощности установок, суммарной мощности установок является *ЛУКОЙЛ*. У них на предприятиях 5 установок в общем. Также, конечно же, имеются у *Газпром нефти* 2 действующие, одна строящаяся, вводимая в эксплуатацию. Это *Славнефть ЯНОС*, я её ни туда, ни туда не отнёс. Паритет у *Роснефти* с *Газпром нефтью*. У них, кстати, хочу отметить, она вводится, она будет самая мощная установка, если мне память не изменяет, 3,4 млн тонн в год. Она будет самой мощной на территории России. Также есть у *ТАНЕКО* 2 установки.

Кроме вертикально интегрированных нефтегазовых компаний, есть также у так называемых независимых. Это всем тоже известно. Это *Тюменский НПЗ*, ранее известный как *Антипинский*, акционер там *Реинвест*. Строятся у *Яйского НПЗ*. Строится установка *Новошахтинского НПЗ*. *Орский НПЗ*, "*Форт-Инвест*". Суммарная мощность установок, действующих на территории РФ, около 21,3 млн тонн в год, вводимых – 10,2 млн тонн, то есть после того, как всё введётся, суммарная мощность, по нашим оценкам, по информации, которую нам представило *Минэнерго*, опять же ссылаясь туда, будет составлять более **31 млн** тонн в год, суммарная

мощность установок УЗК на территории Российской Федерации.

Здесь есть проблематика. Она связана с востребованностью рынка. Производители, сторона поставщиков меня прекрасно сейчас поймёт. Мы сейчас пробиваем эту стену. Здесь очень важно двухстороннее взаимодействие, взаимодействие производителей и заказчиков. Объясню, в чём проблема.

Мы в рамках содействия как раз таки коллегам по разработке элементов системы гидрорезки кокса запрашивали информацию в рамках проведённого совещания. Мы его запротоколировали. Коллеги, скажите, как у Вас обстоят дела с контрактацией? Можно ли будет нашим российским, отечественным производителям, позволю себе выразиться, запрыгнуть в Вашу разработку? У многих законтрактовано всё в Китае. Что-то уже поставлено, что-то заказано, производится и вот-вот будет поставлено. И с точки зрения содействия, знаете, как есть во время сватовства поговорка "у нас товар, а у Вас купец", а у нас что-то купец в сторону Азии смотрит. Тут очень важно. На самом деле шутки шутками, но очень важно со стороны заказчиков, нефтегазовых компаний идти на содействие. Первые шаги – они всегда сложные. Я, конечно же, официальными письмами это нам не подсвечивали, но в плане работы по данному направлению импортозамещения нефтеперерабатывающих заводов Российской Федерации, перехода на отечественное оборудование мы зачастую сталкиваемся с тем, что нефтегазовые компании опасаются отечественных разработок и смотрят на китайские решения. Даже если в 2023 году по цене наши были выше, то сейчас уже наши конкурируют. Наши ребята конкурируют, они в одном ценовом сегменте, однако всё равно многие идут туда.

Тут очень важно понимать, что требовать от машиностроительных предприятий сверхъестественного, что они будут вкладывать миллионы в заведомо экономически нерелевантные проекты, – этого не будет. Они должны понимать, взвешивать свои риски, что на рынке это будет востребовано, что заказчики к ним придут. И вот в этом направлении мы как раз таки и работаем, пытаемся нащупать. В рамках этого дорожная карта была подписана как раз таки, подписанты там *Минпромторг*, *Минэнерго* и ранее упомянутые нефтегазовые компании. Это что касается системы гидрорезки кокса.

Перейдём к спецарматуре. Здесь на этом слайде Вы можете видеть, *Евгения*, Вы меня поправьте, если я не ошибаюсь, я Ваш двухходовой кран взял. Это уже готовый образец. И опять же, как-то уехал в Беларусь на *Нафтан*.

Более подробно коллеги расскажут, я поверхностно пройду. Это спецарматура для установки замедленного коксования. На текущий момент все 3 проекта включены в дорожную карту. У российских разработчиков в лице *Пензтяжпромарматуры* и *Инженерно-производственных решений*, они под брендом *Инжинирингового центра Кронштадт*, сейчас тоже очень-очень смело набирают обороты

в части разработок, взялись за большое количество проектов, в частности по спецарматуре. У них как раз таки в 2026 году планируется поставка на *Омский НПЗ* двухходового запорного шарового крана. У *ПТПА* здесь уже ранее были наработки и ранее были поставки. В частности, как я упомянул, в Беларусь на *Нафтан* уехали краны. Про сервис – здесь у них очень много сервиса ведётся. Это вообще отдельная тема – сервис нефтегазового оборудования на бетах НПЗ. Это отдельная история, здесь отдельно надо поднимать тему и вопрос. По четырёхходовому шаровому крану тут тоже готовый образец, здесь уже кронштадтский образец, который уедет в Москву в декабре и будет эксплуатироваться.

Если Вы обратили внимание, мною так специально было сделано, что 2 образца были взяты из отечественных разработок, то есть это действительно готовые изделия. А шибберные задвижки, верхняя и нижняя, были взяты из каталога *Delta Valve*, потому что сейчас она ещё не сделана, но разработки очень тщательно и интенсивно ведутся. Потому что это изделие не из простых. Но сервис её освоен. Сервис ведётся, они ремонтируются. Это непростые изделия, очень важные в установках замедленного коксования для коксовых камер. В этом направлении тоже работы ведутся. Рассчитываем, что в ближайшие годы уже изделия-образцы уедут на установки замедленного коксования на территории Российской Федерации.

По поводу государственной поддержки. Я думаю, здесь очень важно подсвечивать. Мы сталкиваемся, я, как сотрудник департамента, сталкиваюсь очень часто с проблемами. с тем, что многие машиностроительные предприятия не знают, какие сейчас действуют государственные меры поддержки. В частности, очень важный этот механизм, мера государственной поддержки – это отраслевая грантовая программа доразвивания. Часто она называется "Нефтегазовая отрасль", кратко "Нефтегаз". Здесь, если есть коллеги сидят из *НПО "Регулятор"*, они заходили тоже в рамках 292-го постановления *Правительства, Центр поддержки инжиниринга и инноваций*. У них была другая программа, она называлась "*Базовая программа доразвивания*". Сейчас мы её модернизировали, сделали отраслевой. Здесь более благоприятные показатели, условия. В частности, можете видеть, что предельный размер гранта, который мы предоставляем на одну разработку – **1,5 млрд руб (слайд 6)**. Было 250 млн, как было и есть по базовой программе. Объём выручки, объём реализации от полученного гранта – x2, было x5. Опять же оговорка моя, и есть x5, а в рамках отраслевой программы x2. Здесь тоже очень важен момент, потому что, опять же анализируя рынок, как сложно нашим машиностроительным предприятиям реализовывать продукцию (причины я Вам уже ранее разъяснил), решили уменьшить до двух, дабы стимулировать разработки, чтобы коллеги приходили, брались за сложные

инновационные проекты. Потому что, повторюсь, эти проекты направлены на импортозамещение ранее не производимого на территории Российской Федерации оборудования. Если наличие его производства в РФ есть, то грант не выдаётся. Это новым разработчикам. Но здесь очень важно наличие заказчика. Если не будет заказчика, гарантированного причём, в лице нефтегазовых компаний, машиностроительные предприятия не увидят денег. Я к тому, что, как Вы видите, всё нацелено на то, что работа по импортозамещению должна вестись с двух сторон. Две стороны фронта должны работать, как двуручная пила. Одному будет очень сложно.

Следующая мера государственной поддержки – это уже подписывается соглашение с Минпромторгом России. На данном **слайде 7** Центр поддержки инжиниринга инноваций. Они подписывают соглашение непосредственно от агента данной программы, подписывают с Минпромторгом, доводятся бюджетные средства и далее уже по проектам распределяются. По данной программе (это НИОКР) несколько легче с той точки зрения, что нет необходимости в якорном заказчике. Здесь разработка, скажем так, расправив руки, но здесь объём реализации у нас х5. Мы доводим, субсидируем до 70% проекта на НИОКР. Разработка, срок предоставления субсидии – 3 года. По этой программе ранее было тоже поддержано немало проектов для нефтегазовых компаний. В частности, очень сильный уклон был не по нашей сегодняшней тематике, для оборудования для производства СПГ. Это прорыв на рынке СПГ. Я думаю, многие о нём тоже слышали здесь, кто в контексте работы Правительства по направлению нефтегазового комплекса Российской Федерации.

Конечно же, не могу не упомянуть про льготные займы Фонда развития промышленности. Заявки к нам поступают буквально по 2-3 штуки в месяц от машиностроительных компаний на предоставление льготных займов. Условия на **слайде 8** показаны. Они даются на модернизацию производства, на расширение производственных мощностей, на наращивание их, для того чтобы объём производства полностью удовлетворял рынок. Мы, конечно же, как департамент, по данному направлению обращаем внимание на востребованность рынка, на критически важные проекты, чтобы эффективность доведения бюджетных средств была на высшем уровне. И конечно же, вы можете обратить внимание, что тут до 1 млрд, более **1 млрд** руб. Это уже есть, так называется, кластерная информационная платформа, сокращённо КИП. На сайте ФРП в презентации очень всё подробно. Коллеги по техническому, по колл-центру – они всегда на связи, они Вас проконсультируют. Звоните! Потому что, опять же повторюсь, как будто бы многие не в контексте вообще государственной поддержки, а мы понимаем, что в такое сложное время она нужна. Опять же мы действуем в рамках бюджета, в рамках

востребованности рынка, потому что рынок пока что нам говорит, что всё хорошо, но это не так.

На этом мой доклад окончен. Я в конце хочу ещё раз поблагодарить организаторов, *ИнфоТЭК. Наталья Алексеевна*, спасибо, что организовываете такие мероприятия. И ещё раз всем хорошего дня, участникам, гостям этой конференции. Спасибо.

Шуляр Н.А. Спасибо, *Владислав Валерьевич*. Я думаю, что Вы нас не покинете сейчас? Хорошо, тогда мы сейчас послушаем всех производителей, а потом, как обычно, вопросы. *Дарья Олеговна*, пожалуйста.

Буйлова Д.О. Здравствуйте, коллеги! Меня зовут *Дарья Олеговна Буйлова*. В этом году я представляю компанию *Бормаш*, хотя в программе написано *НАТЭК*, но за 2 последних недели произошли структурные изменения, и я перешла к другому машиностроителю, который специализируется в том числе и на газовом оборудовании, не только на нефтепереработке. *Бормаш* сейчас приобрела площадку *Грибановского машиностроительного завода*, и уже завод практически на 100% модернизирован. Если Вы туда приедете, если кто-то знает *Грибановскую* площадку, Вы увидите, что с ней стало сейчас. Это действительно небо и земля. Это уже третья компания, от лица которой я выступаю на конференции, но на самом деле я являюсь проектным игроком и захожу на актив с определёнными стратегическими целями, при их достижении мы уходим на другой актив с командой под какой-то конкретный проект.

Сегодня я продолжу тему вчерашнего дня, это тенденции, и всё-таки я остановлюсь на глобальных тенденциях и добавлю видение машиностроителей, подискутирую с *Владиславом* по поводу наших инвестиционных проектов, наших перерабатывающих заводов, но в первую очередь поговорим о Западе и Востоке. Как раз 2 недели назад прошёл газовый форум. У нас тоже был круглый стол. Газовый форум прошёл под эгидой с Запада на Восток, только там мы говорили про наши поставки газа. На самом деле в нефтепереработке мы тоже можем использовать эту фразу только, наверное, немножко другого смысла: по развитию нефтеперерабатывающих активов и объектов в Европе и в Азии.

Статистика иностранного агентства (**слайд 2**). Мы, правда, руками перепроверяли часть данных. *Новак* сказал, что 266 млн тонн в год. Мы исправили, иностранное агентство даёт статистику 255, но в любом случае картины это не меняет, и Индия уже обогнала Россию по переработке продуктов на НПЗ.

Несколько слов про Европу и про тенденции на этом рынке (**слайд 3**). В первую очередь скажу о переходе на электромобили. Мы тоже много об этом говорили, потому что рынок меняется и за последние годы изменился просто кардинально. Все прогнозы, которые мы строили ещё 4 года назад, повернулись совсем в другую сторону, в том числе и по политике электрокаров. Я даже вставила значок

CRIT'Air, и сейчас вся Франция, например, разделена на округа, и весь Париж, и ты уже не можешь въехать без сертификата определённого уровня в центр Парижа. То есть CRIT'Air должен соответствовать либо C0, это электрический и водородный транспорт, либо C1, это совсем низкие выбросы на машинах с ДВС, которые соответствуют каким-то ГОСТам или французским стандартам, скажем так. Машины после 1997 года уже не получают этот сертификат, и я не уверена, что на них вообще можно передвигаться во Франции. То есть политика перехода на электрокары и тем самым снижения спроса на традиционное топливо – это актуальная тема, и на самом деле её можно наложить и на азиатские страны, потому что в Китае тоже есть политика. Я не знаю, насколько она официально утверждена, но переход на электрокары и на гибриды – это такая активная тенденция, и мы от этого, скорее всего, никуда не уйдём. Хотя в нашем мире завтра может случиться всё что угодно, но пока тенденция такова.

И второй пункт – это какие-то невероятные "зелёные" тенденции, в направлении которых развивается Европа. На самом деле, опять же вернёмся к газовому форуму, 4 года назад, когда мы показывали аналитику и прогнозы традиционных источников энергии, где альтернативная генерация росла невероятными темпами, что в мире изменилось, и мы говорили от этого, что традиционные источники энергии – газ, уголь и "атомка" – никуда не уйдут и останутся, наверное, самым экономически выгодным способом получения энергии. Но, тем не менее, мы адаптировались как машиностроители к альтернативной генерации, завалили весь цех стволами для ветряков, заняли свои места. Наши энергетики трансформировались на солнечные электростанции, активно участвовали в проекте. По замене доменных печей на водородные у металлургов был большой проект с *Danieli*, у *ОМК*, если я не ошибаюсь. Мы, конечно, были рады, потому что в водородной печи стоит огромный водородный реактор, крупнотоннажный, который, безусловно, нефтяных машиностроителей очень привлекает. Но, мне кажется, в Европе сейчас требования по выбросам CO₂, наверное, перешли все какие-то адекватные нормы. И у НПЗ, и мы читали и смотрели реальные примеры закрытия НПЗ, потому что они не могут справиться, не могут инвестировать такие большие деньги на модернизацию, чтобы соответствовать европейским стандартам. То же самое происходит в Америке, и здесь мы можем сказать, что производство и традиционных топлив, и, наверное, количество выработки НПЗ будет в Европе уменьшаться, тенденция такая. НПЗ не могут справиться с требованиями в плане экологических норм, и вопросы с поставками сырья, как это будет, где будут находиться вообще эти промышленные объекты, как они будут переводиться в какие-то порты или прибрежные зоны, то есть вопросов по развитию рынка нефтепереработки в Европе достаточно много, и мы на самом деле видим даже на уровне мировой статистики, что это действительно так.

Перейдём к Азии, к странам АТР (**слайд 4**). Здесь абсолютно другая ситуация, и нефтепереработка на Востоке и в Азии развивается просто какими-то невероятными темпами. Я сделала аналитику по 10 НПЗ. Это либо вновь построенные, либо глобально модернизированные нефтеперерабатывающие активы Азии. По последним данным за 10 лет было построено или действительно очень глубоко модернизировано около 50 заводов, и инвестиции на эти изменения – около \$300 млрд. Статистика такая. Мы, конечно, руками, наверное, не сможем это проверить, но тем не менее. *Джамнагарский НПЗ*, вот *Дарья* о нём вчера много говорила. Это, наверное, самый крупнейший НПЗ, который тоже за последнее время расширяется, модернизируется. Это развитие Южной Кореи, и я уже боюсь предполагать, какая статистика будет через 5 лет. Возможно, Южная Корея тоже обгонит в своей нефтепереработке.

С чем это связано? Связано, естественно, с ростом численности населения, с потреблением электроэнергии. Страны развиваются, развиваются не только в нефтепереработке, но здесь они какими-то невероятными быстрыми темпами перенимают технологии, цифровизацию. На самом деле это большая угроза для нас. Я всегда в шутку говорю: лишь бы они не нашли нефть. Это будет тогда катастрофа для нашей страны в том числе.

Какие общие глобальные тенденции? Естественно, первое – это переход на нефтехимию (**слайд 5**). Установка замедленного коксования здесь в приоритете, как и каткрекинг, гидрокрекинг. Я выделила из этих крупных НПЗ Азии те НПЗ, на которых размещены установки замедленного коксования. К сожалению, в видах нефтекокса и угольного кокса я не так сильна, как наши научные специалисты, но, тем не менее, потребности, спрос стран Азии я знаю. Китай сейчас производит где-то в 5 раз больше, чем Российская Федерация, и благо их потребление ещё выше, чем они производят. Такая же ситуация в Индии. Но с таким технологическим развитием на данный момент наш экспорт в азиатские страны тоже под угрозой. Ну, надеюсь, они будут развиваться, и их потребление и металлургия тоже будут расти, и наш нефтекокс им нужен будет по-прежнему, и наш экспорт будет только увеличиваться.

Много говорили о тенденциях и о продукте на конференции, но очень мало говорили о цифровизации. На самом деле это одна из самых актуальных тем. Это технологии индустрии 4.0. Коллеги из *Газпром нефти*, это их программа. Я разместила этот **слайд 6** именно *Газпром нефти* как нашего драйвера по цифровизации. Наверное, самая активная цифровизация НПЗ поддерживается господином *Дюковым*. Много инвестиций на эту программу. И здесь мне хочется сказать, что даже мы, как машиностроители, всё-таки это железо, металл, мы просто варим обечайки. Я бы не сказала, что это оборудование. Мы, конечно, называем своё оборудование технологичным, но всё-таки

это работа с металлом в первую очередь. И даже мы уже используем искусственный интеллект на наших производствах. В первую очередь, конечно, это проекты для HR, для обучения, но обучения не просто специалистов, не менеджмента, а обучения именно рабочих специальностей. У нас уже внедрён искусственный интеллект на станок по обработке металла, который даёт специалисту подсказки, что делать, какое требование заказчика. У нас поддержка 24 часа с помощью искусственного интеллекта. Эта программа писалась специально для компании. Было обработано множество методичек, и ТУ, и ТИ, и проект на самом деле очень перспективный, потому что, например, год назад мы ещё об искусственном интеллекте не говорили, а сейчас, мне кажется, я, например, уже не могу жить без ИИ. И то, что это внедряется в производство, активно развивается, планы у нас большие и по улучшению снабжения, по сокращению затрат на закупку продукции, это и логистика, и служба безопасности. Мы, как маркетинг, естественно, используем уже давно нейросети для обработки данных. Поэтому хотела заострить на этом внимание, потому что очень мало говорят по цифровизации. На самом деле это драйвер прогресса. Завтра всё может измениться, и цифровые двойники станут уже абсолютной нормой. А самое главное – нам успеть всё это развить и полноценно адаптироваться к цифровизации.

Скажу несколько слов про российский рынок. Я и показывала анализ поставок оборудования, и рассказывала про инвестиционные проекты на прошлых конференциях. В этом году я долго думала, что показать. Показать ли инвестпроекты Российской Федерации? Вы хорошо разбираетесь в рынке, лучше меня, и знаете проекты, но всё равно от лица машиностроителей скажу, что сейчас компании, и как одна из стратегических целей – это ориентация на газ и на атомную промышленность, и на химию в том числе. Газ под проект "Сила Сибири" исключительно. Я не беру сейчас Тамбейское месторождение. Химия развивается, атомные электростанции строятся, и действительно проектов много.

Что касается нефтепереработки, здесь достаточно сложная ситуация для нас, как для поставщиков, потому что я стараюсь оптимистично смотреть в будущее и уверена, что все инвестиционные проекты возобновятся и разморозятся, но мы все понимаем, что, например, сейчас *Роснефть* останавлилась. И мы, безусловно, заключаемся на обязательные ремонты, потому что это соответствие законодательству, мы не можем сделать, на часть восстановления повреждённых участков, заранее зная, что мы долго будем ждать деньги за это. В любом случае мы входим в эти проекты. Это остановка строек на двух НПЗ. С осуждающим взглядом взглянула на *Владислава*. На самом деле вчера мы говорили про *Яйский НПЗ*, и было высказано мнение о том, что ставка им помешала, но ставка им не помешала заключать крупнотоннажное оборудование, когда уже любой риск-ме-

неджер мог сказать о будущем в финансовом рынке России. Крупнотоннажное оборудование за-контрактовано и на Новошахтинском, и на Яйском НПЗ, на разных этапах готовности. Коксовые камеры для Новошахтинского готовы, но, естественно, так как проект заморожен, мы ждём его возобновления, но все риски переложены на производителей, в том числе и по кредитным линиям с большими процентами, и сейчас НПЗ у нас просто остановили свои инвестиционные проекты. На самом деле это удар для всего машиностроения, которое и так не является самой богатой отраслью РФ. Но, безусловно, я надеюсь, что всё наладится, и глубокая переработка опять же, на ЯНОСе, которой уже 5 лет мы ждём, тоже начнётся, безусловно.

И как вывод хочется сказать, наверное. Да, сейчас самое главное – это инвестиции, потому что без денег мы дальше не пойдём и как производители, потому что мы непосредственно зависимы от нефтеперерабатывающих компаний, но и в развитии цифровом и в плане технологий это тоже достаточно важный параметр. Поэтому та компания и та страна, у которой будут большие инвестиции и будет путь к развитию и возобновлению крупных проектов **(слайд 7)**.

Спасибо, коллеги.

Шуляр Н.А. Спасибо, *Дарья Олеговна. Евгения Игоревна Фомина, Пензтяжпромарматура*, зажигайте.

Фомина Е.И. Коллеги, добрый день! У меня, наверное, чуть, может быть, более оптимистичный взгляд. Хочу выразить благодарность организаторам за возможность выступить. Это уже стало традиционным для нас. Мне кажется, очень удобно выбрано время – октябрь, когда уже основные остановки у крупных ВИНК прошли, и это такой для нас отчётный период, когда мы можем подвести итоги, что было сделано за текущий период.

Меня зовут *Евгения Фомина*, я представляю завод *Пензтяжпромарматура*. Хотелось бы начать, что 80% успеха – это оказаться в нужное время в нужном месте. Я хочу добавить от себя, что, наверное, 90% успеха – это оказаться в нужное время в нужном месте с нужным продуктом. Несмотря на всю ту экономическую ситуацию, которая сложилась сейчас в России, это уникальное время для машиностроителей и окно возможностей зайти в высокотехнологическое оборудование.

ПТПА работает на рынке арматуростроения уже более 70 лет **(слайды 2-4)**. В штате компании 1000 человек, в группе компаний более 1500. У нас 25 конструкторов-разработчиков. Мы обеспечиваем полный цикл производства. У нас имеется собственное литейное производство. Помимо этого, мы обеспечиваем полный цикл от мехобработки, сборки, испытаний. У нас собственные лаборатории разрушающего и неразрушающего контроля. Отдельно выделены подразделения производства приводов, пневмогидроприводов, электроприводов и сервисные направления.

В 2019 году компанией была выбрана стратегия перехода в сегмент высокотехнологичного оборудования. Были выбраны ключевые отрасли. Это нефтепереработка, СПГ и атомные электростанции. Мы выработали для себя стратегию и наметили цели по переходу в сегмент высокотехнологичного оборудования.

ПТПА исторически всегда работала с инновациями. Мы первые в СССР в 1961 году разработали задвижки шибберные, в 1968 году первые в СССР выпустили краны шаровые. У нас достаточно большой опыт работы с воронкой инноваций, и мы разработали для себя технологию захода. Ключевым элементом здесь является выход на новые рынки через сервисное обслуживание.

Когда в 2022 году меня выделили на направление нефтепереработки, фактически мы были представлены только в УЗХ-направлении, но мы увидели те возможности, которые для нас открылись с уходом европейских лицензиаров и ЕРС-компаний, и достаточно быстро смогли влиться в эту работу. В 2022 году я сама лично пустила больше 12 НПЗ, была на установках замедленного коксования. Мы с коллегами, техническими специалистами проанализировали, выявили совместно с ВИНК критические позиции, очень хорошо отработали эту историю с ЛУКОЙлом и затем пошли ко всем ключевым ВИНК и поняли, что картина везде одинаковая. Изучили иностранные аналоги. На первом этапе, так как компаниям необходимо было обслуживать уже имеющееся оборудование, мы пошли в сервис и ремонт импортного оборудования. Параллельно запустили процессы по запуску новых образцов. Мы на этом не останавливаемся. Мы достаточно много ресурсов вкладываем в НИОКР. Все наши разработки мы патентуем.

Помимо этого, активно работаем с ИНТИ по разработке межотраслевых стандартов. Мы являемся соавторами стандарта на задвижки шибберные для УЗК, на каталитический крекинг. У нас очень амбициозные цели. Мы видим ещё расширение номенклатурного портфеля помимо той номенклатуры, которая уже освоена и выпущена. И как итоговую цель мы видим создание экосистемы вокруг ПТПА с собственным НТЦ.

Если говорить про установки замедленного коксования, они были выделены как ключевые. Мы выделили для себя 4 номенклатурные группы, в которые мы пошли (слайд 5). Спасибо Александру Викторовичу, я помню, как в 2023 году мы первый раз собрались в Газпром нефти, и было ещё 2 производителя, где была представлена эта номенклатура. Мы для себя, хоть и небольшая как бы в рамках всей отрасли компания, арматурный завод, выделили эти направления и уверенно в них пошли. Сейчас более подробно остановимся на каждом из них.

Краны шаровые двухходовые (слайд 6). Они представлены на мировом рынке тремя исполнениями. Это с сильфонами, с тарельчатыми пружинами и пробкового типа. На сегодняшний день у

нас освоена конструкция с сильфонами и с тарельчатыми пружинами. Как я и говорила ранее, мы пошли через сервис. У нас есть несколько успешных кейсов для Газпром нефти, ЛУКОЙЛа, Русинвеста (слайд 7). На сегодняшний день мы с ЛУКОЙЛ-Лом перешли в том числе на долгосрочное сотрудничество и заключение долгосрочных договоров. Помимо этого, у нас есть уже реализованные кейсы по Башнефти, ЛУКОЙЛу, Нафтану, где мы уже получили референции.

Если говорить про четырёхходовые экраны, здесь ситуация аналогичная (слайд 8). Мы расширяем свою зону влияния по сервису, то есть это разработка РКД, ремонт, поставка ЗИП. И также выпускаем оборудование, проходим ОПИ и участвуем в текущих проектах на РЭН.

Первым кейсом, который мы выполнили (это был 2023-2024 год), мы выпустили первые образцы, 2 крана шаровых диаметром 150 мм. Один кран у нас был с сильфонным уплотнением, другой с шевронным уплотнением, это что-то схожее с тарельчатыми пружинами. По результатам ОПИ 2 образца успешно прошли эксплуатацию, нареканий по ним нет, они хорошо себя показали (слайды 9-10). Роснефть потом у нас их выкупила, и сейчас они второй год работают, никаких нареканий нет.

Помимо этого, параллельно мы запустили ещё 2 образца для ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтеза, то есть мы поставили их на установку в 2024 году (слайды 11-12). Сейчас в сентябре 2025-го подвели по ним итоги. Здесь уже были изготовлены двухходовые краны диаметром 200 мм и четырёхходовые краны 200 мм. По результатам они прошли успешно ОПИ, также сейчас остались на линиях и дальше эксплуатируются, никаких нареканий по работе нет, и соответственно, это ещё раз подтверждает наши компетенции и в принципе компетенции российских заводов. Мы можем, только дайте нам возможность и проекты.

Если говорить про краны шаровые на гидрорезку типа перин, это реализованный кейс, в 2022 году у нас была поставка на Русинвест (бывший Антипинский НПЗ) (слайд 13). Краны успешно эксплуатируются, никаких нареканий нет, мы готовы к коммерческим поставкам.

Наверное, самая ключевая и сложная номенклатура, если брать именно УЗК – это задвижки шибберные, или системы автоматического открытия и закрытия люков (слайды 14-15). Исторически на рынке они представлены американскими и европейскими производителями. Это однодисковые Delta Valve и так называемые двухдисковые Zimmermann Yance и ZMK.

Пензтяжпромарматура также пошла через историю сервиса. Первым к нам обратился ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез. Когда ушли европейские ЕРС, коллегам нужно было запускаться, у них были проблемы с задвижками, они не работали, и они остались фактически наедине со своей проблемой. Мы, учитывая наши как бы риски, пошли в эту историю, помогли им, отремонтировали

в кратчайшие сроки эти задвижки, и они смогли пускаться. Далее у нас сейчас уже в работе, здесь галочка не поставлена, для *Комсомольского НПЗ* была осуществлена поставка ЗИП, ремонт для *Пермнефтеоргсинтеза*. Сейчас заключён договор в работах с *Газпром нефтью* поставка для *МНПЗ* уже новых изделий.

Если говорить более подробно про этот проект, на сегодняшний день у нас все ключевые компоненты по железу согласованы, остались небольшие моменты по АСУ ТП, по датчикам (**слайд 16**). Мы сейчас с коллегами интегрируемся. Фактически мы уже по железу запустились. Мы начали изготовление отливки у себя корпусных деталей, шибера. Также прорабатываем с субпоставщиками азотирование шибера в России. Это достаточно большая и сложная работа. Мы к ней готовимся, подходим комплексно. Это тип конструкции однодисковый типа *Delta Valve*.

Если говорить про двухдисковую конструкцию (можно видео включить), то такой стратегический тоже был вопрос (**слайд 17**). Мы за 2 года к этому готовились с *ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез*, был увеличен в межремонтный период, и в мае текущего года мы сняли с позиции задвижку шиберную, привезли к нам на завод, полностью её отреинженерили, разработали РКД на ЗИП, потому что на сегодняшний день поставщиков в Китае двухдисковых задвижек нет. Документации, возможности привести ЗИП на двухдисковую задвижку тоже нет. И соответственно, это такая была большая совместная работа командой и со стороны *ЛУКОЙЛа*, и с нашей стороны, и я считаю, что это очень такой успешный кейс, и он говорит о том, что с задачами, которые стоят, нужно работать вместе, это обязательно приведёт к результату. Потому что все более-менее свежие, новые УЗК строились уже на двухдисковых задвижках, и по многим уже прошло 10 лет, и начинаются проблемы, и нужен капитальный ремонт, но поставщиков и РКД, соответственно, нет. Следующим этапом, который мы с ними видим, — это на базе после поставки ЗИП разработка новых изделий с нуля именно двухдисковой конструкции и, соответственно, постановка также на ОПИ.

Помимо этого, хотелось бы отметить, что мы, учитывая, что концепция, которую применили на *ЛУКОЙЛе*, и в других ВИНК имеет место быть, то есть мы говорим о том, чтобы... Мы так называем её у себя концепцией вертушки (**слайды 18-19**), то есть когда мы изготавливаем один образец или его ремонтируем, ставим на установку, другой сменяем, ремонтируем, и, таким образом, у нас получается всегда в запасе одна единица ассигнационного склада, и в случае каких-то рисков мы всегда её можем оперативно применить, и это позволяет безболезненно управлять надёжностью и безаварийной работой установок. Мы эту концепцию применяем, она уже реализована на *ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтезе* (это как раз двухгодовой наш контракт), на *Нижегороднефтеоргсинтезе*, в этом году мы поставили вообще на все их краны

шаровые ЗИП, и у них теперь есть готовый ассигнационный склад, который они могут применить в любой момент.

Помимо этого, нам бы хотелось сказать, что помимо УЗК мы видим для себя ещё ключевые установки. Это каткрекинг, это полиэтилен, КЦА, приводная группа, по которой у нас также ведутся работы, есть уже реальные кейсы (**слайд 20**).

Наверное, хотелось бы отдельно отметить работу с государством, их помощь, которая сегодня есть с грантами, и как раз продолжить тему задвижек шиберных двухдисковых (**слайд 21**). Вот *Zimmermann Yance* применяется, мы увидели эту проблематику не только на НПЗ, но, когда изучали конкурентов, что применяется аналогичное оборудование и в *СИБУРе* (они чуть другие, но они схожи) на установках пиролиза. На сегодняшний день с помощью ЦПИ мы готовим документы, планируем получить грант поддержки, где у нас уже есть совместная стратегия с *СИБУРом*. На Кстово мы законтрактовали, сейчас на Тобольск тоже ожидаем контракт. И помимо этого, для того чтобы перекрыть обязательства, мы видим как раз ещё возможность поставки двухдисковых задвижек на НПЗ, и, таким образом, уже получается не только решение проблемы по отрасли, а именно межотраслевой, то есть это нефтепереработка и нефтехимия.

В заключение хотелось бы сказать, что *ПТПА* видит себя комплексным поставщиком, то есть мы готовы выходить на пакетное обслуживание по сервису и ремонту, поставлять оборудование, не только спецоборудование, но и серийную номенклатуру, которую мы производим (**слайд 22**). И говорим всегда заказчикам о том, что мы готовы, есть сейчас возможности от государства, если мы вместе придём, получим какой-то грант, то получится Вам снизить цену, для Вас экономия бюджета, для нас контракты. Давайте разговаривать, давайте вместе работать. И хотелось бы сказать о том, что *ПТПА* всегда открыта к новым задачам. Если брать период осени, мы на сегодняшний день были на ремонтных установках на *ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез*, *Нижегороднефтеоргсинтез*, *ТАНЕКО*, *НХК*, *Нафтане*.

Если у Вас есть какие-то вопросы, сложности — мои контакты есть у всех, звоните, обращайтесь, подключимся, направим специалистов. Мы здесь, мы в России, мы всегда готовы прийти на помощь.

Спасибо большое.

Шуляр Н.А. Спасибо, *Евгения*. Очень приятно слушать такие выступления.

Последний наш докладчик *Гусев Павел Борисович*, технический директор НПО "Регулятор".

Гусев П.Б. Добрый день! Я представляю НПО "Регулятор". Это машиностроительный завод, который входит в группу компаний *Энергомашкомплект*, город Саратов. Кроме *Регулятора* там есть такие крупные заводы, как *Саратовский арматурный*, *Курганский завод специальной арматуры*, *Тулаэлектропривод*, *Арматом*, *Курганский литей-*

ный завод "Пульсатор". Это крупные заводы. Мы – один из них.

Сегодня мы представляем о нашем заводе. Как я сказал, *Регулятор* – это машиностроительный завод (**слайд 2**). Мы специализируемся исключительно на трубопроводной арматуре и всем, что около неё. Это также приводы, электропневматические позиционеры, ну и оборудование для УЗК. Оно достаточно близко к тому, что называется трубопроводной арматурой. Расположены мы в городе Ярославль. Сейчас около 350 человек количество наших сотрудников. У нас большой штат конструкторов, конструкторское, технологическое бюро. Всё, что мы производим, мы проектируем самостоятельно и имеем полный цикл производства. С учётом того, что наш литейный завод находится в городе Курган, завод *Пульсатор*, всё остальное делается в Ярославле по полному циклу: от мехобработки до испытания и приёмосдаточных испытаний.

Сегодня мы представляем 2 изделия, которые входят в установку замедленного коксования (**слайд 3**). Это клапан гидрорезки кокса (он здесь показан цифрой 6) и резак. Коротко о том, что делают эти 2 изделия. Собственно говоря, основную функцию в гидрорезке кокса выполняет резак, позиция 4. Его назначение – пробурить вертикальную шахту в реакторе и затем при поднимании его вверх при помощи привода резать кокс на пласти. Дальше он обрушивается и с использованием изделия ПТП удаляется грейфером на склад.

Управляет этим процессом клапан гидравлический, позиция номер 6. Для чего он нужен? Резак переключается автоматически при помощи подачи и отключения давления, и если сделать это резко, то есть, допустим, при помощи шарового крана или задвижки, неизбежен гидроудар. Установка большая, расходы и давления огромные, ориентировочно 300х300, 300 бар, 300 метров кубических. Гидроудар неизбежен. Поэтому нужно это сделать плавно. Эту функцию выполняет как раз клапан гидрорезки, позиция 6. Он медленно, плавно отключает подачу на резак и переводит её на байпас, то есть вода, которая подаётся насосом 7, перенаправляется в резервуар. Это функции. Собственно говоря, вот здесь показана схема гидравлической резки. Левый **слайд 4** – это начало бурения, когда резак, подавая воду в вертикальные форсунки, бурит шахту. Затем, когда он доходит до донной части установки, он переключается в режим подачи воды в горизонтальные форсунки, начинается послойная резка. Как мы режем хлеб, так здесь режется и кокс.

Вот это клапан трехходовой (**слайд 5**). Как было сказано, при помощи *Минпромторга*, *Минэнерго* в соответствии с тепловой картой была создана дорожная карта освоения этих изделий. Мы получили грант на реализацию этих двух проектов и на сегодняшний день сделали аналоги. Это именно аналоги. Аналоги – это значит, что соблюдена конструктивная схема, приведены в соответствие габаритные и присоединительные размеры, но конструкция имеет некоторое отличие от оригинала.

Конструктивно этот клапан представляет собой, по сути дела, двухплунжерную конструкцию (**слайд 6-7**). В правой части показаны эти плунжеры. Они приводятся в действие толкателями. И в свою очередь в левой части показаны кулачки, что обеспечивает их синхронную работу. На этой диаграмме показано, собственно говоря, как работает этот клапан (**слайд 8**). Красная линия – это подача и давление воды главного клапана, а синяя линия – это байпасный клапан. То есть при провороте кулачкового вала кулачки приводят толкатели, толкатели приводят в действие 2 плунжера, которые плавно перекрывают поочередно подачу в главный клапан, подают в байпасный и затем наоборот. Собственно говоря, вот весь принцип работы этого клапана.

Характеристики наших изделий, как клапана гидрорезки, так и резака, соответствуют самым последним реализациям импортных аналогов. Они здесь представлены (**слайд 9**).

Хочу заметить, что в Российской Федерации на многих НПЗ есть самые разные поколения этого оборудования, и они, безусловно, претерпевали постепенное развитие. Так устроена наша жизнь, что конструкции не стоят на месте, и это приводит к тому, что они не взаимозаменяемы по запасным частям. У нас уже есть опыт поставки запасных частей нашим потребителям, и мы знаем, что, когда они пользуются параллельным импортом, заказывая запчасти, допустим, для резака или для клапана трехходового, они не могут рассчитывать на то, что будут поставлены именно запчасти для их варианта изделия. Это приводит к тому, что, получив запчасти, допустим, в январе, а в октябре начав ремонт, получается, что, разобрав изделие, они не могут заменить его детали; они не подходят.

Клапан трехходовой (**слайды 10-11**). Мы прошли на сегодняшний день заводские испытания по согласованной программе. Мы прошли приёмочные испытания в Кургане, независимая лаборатория *Акциз*. И сегодня этот клапан отгружен на *Тюменский НПЗ*. Мы ждём его монтажа при следующем ремонте. Естественно, клапан задекларирован. Он не подпадает под действие ТР ТС 010/2011, но подпадает под декларацию (**слайд 12**).

Второе изделие – это инструмент гидроабразивной резки кокса (**слайды 13-14**). То же самое, сделан по аналогу. Конструктивно, точнее говоря, по габаритно-присоединительным размерам он точно соответствует аналогу. Соответственно, замена не представляет никаких проблем. Но есть конструктивное отличие. По сути дела, это трёхходовой клапан, который переключается с режима бурения на режим резки за счёт изменения подачи воды. Трёхходовой клапан. Тут его примерная схема (**слайд 15**). Характеристики соответствуют самым последним аналогам (**слайд 16**). Я имею в виду максимальное давление, максимальный расход воды, возможность работать с остатками кокса до 5 мм и метод переключения. Это изделие также прошло испытания в нашей лаборатории внутри

завода и прошло уже опытно-промышленную эксплуатацию в *Татнефти* (слайды 17-18). Более года клапан работает. На сегодняшний день уже поставлено порядка 6 изделий, которые уже более года работают на наших НПЗ.

Что хотелось бы добавить к выступлению *Владислава Валерьевича*? Что нас сдерживает, как поставщиков этого оборудования (слайд 19)? Самое главное – у нас в России нет интегратора, который бы взялся делать целиком систему замедленного коксования. То, что мы освоили все вот эти изделия вместе с ПТПА и другими производителями, нам позволяет поставить запчасти. Но даже запчасти наши заказчики пытаются купить либо в Китае, либо пытаются завести по серому импорту. До тех пор, пока не будет организации, которая возьмёт на себя проектирование установки замедленного коксования в целом, это будет продолжаться и, скорее всего, приведёт к тому, что импортозамещение у нас получится классическое, с Запада на Восток.

Спасибо. У меня всё.

Шуляр Н.А. Павел Борисович, Вы присядьте на первый ряд, потому что, если будут вопросы... Я так понимаю, что Вы первым сформулировали вопрос к *Владиславу Валерьевичу*, поэтому передаю ему.

Сафаров В.В. Да, на самом деле я это уже упомянул в своём выступлении: о проблемах. В плане консолидатора, кто унифицирует все разработки, здесь опять же было проведено у нас совещание с нефтегазовыми компаниями под руководством директора департамента относительно недавно, это было в августе. Одна компания готова выступить интегратором. Это *НКМЗ-Групп* на базе своих предыдущих компетенций, переданных с запада по технологиям *Ruhrpumpen*. Но опять же мы упираемся – это всё в итоге к заказчику. Найдётся ли НПЗ, готовый предоставить пилотную установку для пилотной партии данной консолидированной уже системы гидрорезки кокса. Да, не полностью под ключ, имеется в виду – не все элементы, но основные ключевые все разработаны. В плане АСУ ТП и КИП будут тоже сделаны. Насколько мне известно, поправьте, если не так, там слишком больших проблем не было в этом. Да, там с насосом именно под задачи системы гидрорезки кокса пока не очень ещё ясно. Но мне сказали, нам сказали напрямую *Транснефть нефтяные насосы*, ГМС "Гидрогаз": "Будет коммерческое предложение – сделаем без проблем. Компетенции, станочный парк у нас, сотрудники. У нас всё есть, просто дайте заказ. Заказа нет".

Поэтому пока я к чему веду, отвечая на Ваш вопрос? Нужен концептуальный, общий заказ от НПЗ. В этом направлении как раз таки моё выступление проблематике, как раз таки этому и было посвящено, что это нужно с двух сторон. Содействие не только с нашей стороны, как *Минпромторга* России, машиностроительным предприятиям. Вы, я думаю, видите, что мы идём, пытаемся. Но и со стороны *Минэнерго* России, регулятора нефтегазовых

компаний. Нужно работать с двух сторон баррикад. В одну сторону это как горох об стену, к сожалению.

Шуляр Н.А. *Минэнерго* какую позицию в этом занимает?

Сафаров В.В. *Минэнерго*, на самом деле, видите, у них свои ключевые показатели по поводу НПЗ. Им нужно, чтобы они были введены. Вот подсвечивала проблему *Дарья Олеговна* про модернизацию, что там проекты в стадии заморозки. У них многие проекты в стадии стагнации находятся, заморожены, остановлены. Недавно руководство *Минэнерго* подсветило, что сроки по модернизации двигаются опять вправо. Это уже не первый раз. Да, у них свои показатели. Им необходимо, чтобы проекты запустились, работали, и они пока что, как я понимаю опять же, это моё субъективное мнение, что вот эти пилотные истории, попробовать эксперименты – они говорят: "Ребята, пока давайте работать, а это чуть-чуть попозже". Но это на мой взгляд, сколько этот вопрос ведём, пытаемся. Пока что, если средняя температура по больнице, то "дайте нам закончить свою работу", если так в сухом остатке.

Шуляр Н.А. Так, давайте вопросы производителям оборудования. Просьба представляться, не всех знаю.

Марченко М.О. Марченко Максим, Нафтан. В продолжение темы по поводу насоса. Наша компания производила попытки приобрести насос, даже проводились маркетинговые исследования, в том числе приходили ГМС. В общем, дело ни до чего не дошло, потому что их продукт не совсем соответствовал требованиям, которые необходимы для гидрорезки. То есть они обычный насос для перекачки жидкости, чистой воды, то есть незащищённые рабочие колеса для абразивов, ничего. То есть, может, стоит двигаться в направлении производства насоса, так как насос – это основной элемент установки замедленного коксования? То есть без насоса ничего не будет, это сразу стоп установки и очень длительный ремонт.

И второй вопрос. А рассматриваются ли варианты изготовления запасных частей, в частности для насосов *Ruhrpumpen*, допустим, ротор, рабочие колеса? Потому что на многих предприятиях России в том числе мы бывали, знаем, что часто выходят из строя, в частности, рабочие колеса, вал. Может быть, в этом направлении что-то предпринимается?

Сафаров В.В. Спасибо за вопрос. Отвечу. По поводу разработки насоса, опять же повторюсь, я в своём выступлении сказал, что компетенции есть. Такого насоса (он у меня был серым цветом на слайде) нет под задачи системы гидрорезки кокса. ГМС "Ливгидромаш", *Транснефть Нефтяные насосы* сказали, что они готовы изготовить при наличии заказа. Заказ – здесь тоже важно понимать. Знаете, импортозамещение импортозамещением, бизнес есть бизнес. Насколько это экономически релевантный будет проект? Если пришёл только *Нафтан* и просит один насос, естественно, ни один

завод не возьмётся это делать. Нужен рынок, востребованность, чтобы компании, оценив все риски, вкладывали свои средства. Даже при государственной поддержке, даже при софинансировании не всегда окупается. *НПО "Регулятор"*, я думаю, подтвердит мои слова. У них объём реализации немаленький в рамках господдержки. То есть в этом направлении есть риски.

В плане разработки будет востребованность. Если рынок будет подсвечивать, придёт к нам и скажет, что "нам нужен этот насос" прямым текстом, что "вот мы провели анализы рынка, это экономически релевантный проект, нам нужен этот насос", то, естественно, все возьмётся. Это не является проблемой, у нас компетенции есть. Это не так, что нам надо новое предприятие в России строить для отдельного этого насоса. Нет, конечно! В плане разработки, по моей информации, мне говорили – от 6 до 12 месяцев разработать. Опять же мне такую информацию предоставляли.

По поводу сервиса. По поводу сервиса, насколько опять же мне известно, нефтегазовые компании, вот на *ТАНЕКО* этот насос сервисными службами у них ремонтируется, они его ремонтируют, но при наличии (это также ранее упомянуто), насосники нашей страны могут взяться за сервис, это вот как кейсы у *ПТГА* по сервису спецарматуры, то есть взять чертежи, посмотреть, что это за продукт и как его кушать, разобраться и сделать. У нас компетенции в России есть, повторяю. Но вот так, чтобы нам подсвечивали в *Минпромторг* России, что сервис насосов отсутствует и есть риски остановить производство, остановить деятельность установки замедленного коксования, у нас не было.

Опять же по рынку насосов, поправьте меня, если не так, один насос на одну установку. Всего установок 16 действующих, 5 вводимых, и то они, сами понимаете, заморожены. То есть потенциал в количестве есть, но опять же никто не зарекается только на отечественные, также на экспорт. В странах АТР можно не только закупать, но и поставлять туда. В этом направлении есть попытки, они ведутся, но они очень сырые. В частности, это связано (я уже отошёл, так сказать, чуть-чуть от вопроса) с согласованием стандартизации оборудования, потому что, напомню, у нас оборудование исторически сложилось. Вот *Александр Викторович* тоже мне скажет, поправит меня, если не так, что у нас исторически сложилось, что нефтегазовые компании, в частности НПЗ, построены под иностранных лицензиаров. Иностранные лицензиары, там иностранное оборудование вшито. И это всё сейчас, грубо говоря, потихонечку-потихонечку нето чтобы переламинается, но мы сходим на другие рельсы, пытаемся, делаем попытки. Импортозамещение началось не в 2022 году, а импортозамещение началось в 2014-2015 годах. Просто это более новые темпы приобрело, новый замах начался в 2022 году ввиду более жёстких санкционных ограничений.

Я чуть-чуть отошёл от Вашего вопроса. Просто это всё взаимосвязано, есть отголоски. Возвращаясь к Вашему вопросу, скажу так кратко. Насос на текущий момент отсутствует именно под задачи системы гидрорезки кокса. Готовность к разработке имеется. Нужен соответствующий рынок, потребность в количестве, чтобы она соответствовала потребностям разработчика. И по сервису, насколько мне известно, пока концептуальных проблем с сервисом насоса не было, НПЗ справляются собственными силами, ресурсами, которые есть в техцентрах НПЗ.

Максименко А.Н. Коллеги, добрый день. Можно я добавлю? *Максименко Андрей*, руководитель группы "Блок нового оборудования", *Инжиниринговый центр "Кронштадт"*. Я хотел бы поделиться с Вами новостью, что касательно насоса *Ruhrpumpen* разработана полностью рабочая конструкторская документация на насос. На сегодняшний день ведётся отгрузка 2-х сменных проточных частей для *Омского НПЗ* в качестве страхового запаса. По моделям разработаны 2 типа насоса на давление 336 бар и на давление 270 бар. Это 2 стандартных насоса *Ruhrpumpen*, которые используются в базовых проектах *Foster Wheeler*. Поэтому мы готовы также поучаствовать в формировании этого пилотного проекта комплексной установки гидрорезки кокса. Это, собственно говоря, не вопрос, а просто как новость.

Бейлина Н.Ю. У меня вопрос к *Александру Валерьевичу*. Вот в кубовом производстве коксов, о которых мы сегодня вспоминали, коксы КНПС, и говорили о сланцевом коксе смоляном из Эстонии, там кубовая установка. Кубы – это как бы аппараты цилиндрические, лежащие на своей образующей. Они по длине в 2 раза меньше колонны замедленного коксования и по диаметру где-то порядка 2,5-3 м. Возможна ли организация выгрузки кокса из таких аппаратов с помощью резака? Что потребуется? Какая конструкторская доработка? Или это невозможно?

Гусев П.Б. Я не готов ответить на Ваш вопрос.

Бейлина Н.Ю. Тогда подумайте. Я поясню почему. Потому что за многие годы применения этого кокса, производства его, его исследования было показано, что он существенным образом по своей плотности, прочности, структуре отличается от кокса замедленного коксования. Были попытки получить кокс замедленного коксования КНПС на такой же смоле, и, в общем, закончились они неудачей. А те партии, которые были поставлены в промышленность, и на них произведён вроде бы качественный графит, реакторный графит на них получился неудачный. Поэтому здесь очень важно. А выгрузка там была организована вручную лопаткой, внутри на штанге скребки, которые выскребают этот кокс в корыто с водой. В общем, это было ужасно. Одна из самых неэкологических операций этой технологии. Поэтому хотелось бы получить, возможна ли вырезка, так сказать, гидравлическим резаком, возможно ли это организовать каким-то образом.

Марченко М.О. Марченко Максим, "Нафтан". К Павлу Борисовичу вопрос. Вы озвучили, но не до конца как-то разъяснили по поводу поставки запасных частей на резак других производителей. В частности, *Ruhrpumpen* интересует, корпус клапана. То есть под размеры, которые мы дадим, Вы можете изготовить данную литую деталь?

Гусев П.Б. Вас интересует отливка?

Марченко М.О. Да, нас интересует отливка, соответственно, полностью фрезеровка.

Гусев П.Б. Невозможного ничего нет, но это будет долго и дорого. Я думаю, что будет гораздо проще поставлять резак. Всё-таки это инструмент, это быстро изнашивающаяся вещь, но я уверен, что корпус у нас с *Ruhrpumpen* будет одинаковый.

Марченко М.О. Резак понятно, что проще. Мы у Вас приобрели резак, он сейчас успешно эксплуатируется, но у нас остаётся 3 оригинальных резака *Ruhrpumpen*. Их же на свалку не нести, а требуется ревизировать. То есть конкретный вопрос: Вы можете под наши размеры изготовить детали?

Гусев П.Б. Мы готовы Вам их ремонтировать.

Марданшин В.А. Татнефть, у меня вопрос к Дарье Олеговне. Вы сказали про использование в Вашей организации технологий искусственного интеллекта. Вопрос, какие платформы Вы используете для искусственного интеллекта?

Буйлова Д.О. Нам эту программу писала компания, которая очень тесно сотрудничает с "Лидерами производительности", с нашей программой. Я Вам отправлю их контакты и как называется компания. Насколько я понимаю, это рукописная история на данный момент. Я даже не знаю, какие платформы они используют. Но контакты я обязательно передам наших подрядчиков.

Фомина Е.И. Тоже поделюсь, наверное. Вот говорили сегодня по индустрии 4.0, уже 5.0 так-то у нас везде внедряется. Как мы работаем? У нас есть 2 направления на заводе по искусственному интеллекту.

Первое – это по работе с заказчиками, вот я знаю, *СИБУР* тоже активно, *Газпром нефть* в этом плане работает. Это по анализу опросных листов и подбору оборудования. Здесь мы, конечно, говорим больше про серийную номенклатуру. И оптимизация операционных задач по подбору и расчёту ТКП. Если говорить про производство, это более интересно, наверное. Есть такая российская команда *BFG Pro*. Мы, в принципе, уже начали внедрение. Оно позволяет нам в режиме реального времени не только выдавать графики производства, но и оценивать в онлайн-режиме загрузку производства вплоть до центров. То есть это считается не просто, сколько мы можем выпустить, а, допустим, мы загрузили, там 1400-х кранов столько-то, этого столько-то, и он нам сразу выдаёт узкие места по именно производственным центрам, где у нас критика и что нам нужно с этим сделать. Ну, там ещё всяких фишечек много, но в принципе это всё реально, и есть российские программные продукты. Если говорить по работе с

ТКП, то мы здесь со *Сбером* сотрудничаем. То есть, в принципе, сейчас в России достаточно много кто этим занимается и кто очень хорошо продвинулся, в том числе со стороны ВИНК тоже. Насколько я знаю, у *СИБУРа* там целый огромный проект под это: оптимизация, автоматизация.

Масленников Д.С. Добрый день! Вопрос к Владиславу Валерьевичу. Вы сказали, что сейчас как раз работаете над поиском интеграторов, как пример вот *НМПЗ-Групп*. Речь идёт об интеграторах только по производству и поставке оборудования либо речь идёт в том числе о базовом проекте, лицензиаре? То есть как у иностранных компаний это устроено, именно лицензиар прописывает перечень, который он рекомендует, либо есть там аналогии, либо там без выбора, и на базе этой уже лицензии разрабатывается рабочее проектирование и так далее, поставка и всё прочее. То есть как Вы это сейчас видите?

Сафаров В.В. В вашем вопросе есть, по сути, ответ по очередности. Изначально хотели бы, конечно, попробовать как пилотную. В плане лицензиаров, чтобы это было прописано, это уже перейдём ко второму этапу. Я это так вижу. Опять же здесь очень важно будет мнение производителей, как они видят эту историю, выстроить русификацию системы гидрорезки кокса. Но хотим для начала, опять же я во время моего выступления подчеркнул, одна из таких вроде бы неочевидных, но имеющих проблем – это опасаются российских изделий некоторые нефтегазовые компании, хотя они дешевле, и тут речь не идёт о качестве, потому что компании имеют сервисные компетенции. Даже так говорят, что нет. Я к чему? Когда будет пилотная установка, когда сможем унифицировать все эти элементы в одну установку, и они там проработают успешно хотя бы полгода-год, определённое количество циклов, минимум 100, то здесь можно будет уже, как говорится, презентовать это нашему российскому, отечественному рынку, показывать, что российские комплектующие отлично себя показывают уже в общей системе, и здесь уже переходить ко второму вопросу, Вашему, по поводу лицензиаров, вшить и так далее.

Марченко М.О. К Евгению вопрос. Вы сказали, что в мае разобрали задвижку из Нижнего Новгорода.

Фомина Е.И. Из Перми.

Марченко М.О. 100 дней получается?

Фомина Е.И. Нет, не 100 дней. У нас всё это заняло в общей сложности – 3 недели это чистый был у нас на заводе, включая сборку-разборку, реинжиниринг, а общее у нас получилось – 41 день.

Марченко М.О. Это только разборка без каких-то ремонтов?

Фомина Е.И. Нет, 41 – это чистое, это вместе с *ЛУКОЙЛом*, со снятием с позиции, с установкой на позицию. То есть мы это прорабатывали 2 года заранее, мы увеличивали специально межремонтный период вот в этот именно майский. Они согласовывали это с головной компанией, и у нас прямо было,

как при проектном управлении, распределение зон и сроков, которые жёстко отслеживались, и даже у нас получилось на 3 дня сократиться. Сами понимаете, для этих рабочих даже 3 дня важно, потому что это деньги.

Марченко М.О. А подскажите, в случае ремонтных работ максимальный срок условно?

Фомина Е.И. Мы вот сейчас с коллегами это обсуждаем, потому что есть уже нюансы, проблемы, мы вот там у них уже на объекте сейчас. Мы видим, что быстрее не получится, нам нужно 3 недели чисто у себя. То есть у нас какая логика? Мы сейчас разработали РКД, с ними согласовали. Дальше потенциально они планируют у нас купить этот ЗИП как резервный, и, соответственно, в случае необходимости в межремонтный период, в случае аварийной остановки потребуются замена. Но мы не можем сделать это на объекте НПЗ, потому что крупногабаритная задвижка, 60 тонн, нет инфраструктуры у местного субподрядчика по сервису. То есть там это нужно организовывать. Мы прорабатывали тоже этот сценарий, но нам всем показалось, что здесь больше рисков, потому что это, получается, нужно делать на открытой площадке, нанимать кран, который будет, грузоподъёмность, плюс нужно организовать всё это достаточно чисто, чтобы всё это разобрать, собрать, там тоже требуется спецоборудование. Плюс есть риски всегда по крепежу, он у нас как бы прикипает, их нужно, мы высверливаем, у нас есть оборудование, станки. Ну, как бы это всё, если делать на месте, в теории как будто должно сократить срок, но по факту, учитывая те риски, которые есть, в заводских условиях это сделать получается быстрее, хотя да, мы тратим, получается, 6 дней на дорогу.

Марченко М.О. Это всё понятно. Это 3 недели...

Фомина Е.И. Чистые мне нужно именно на заводе.

Марченко М.О. 3 недели на задвижку, к которой уже есть запасные части и РКД. А в случае, если задвижка впервые Вам приезжает?

Фомина Е.И. Если мы говорим про Вас, у Вас же такие же диаметры, 60 дюймов, правильно, нижняя?

Марченко М.О. Могут быть небольшие изменения, мало ли, модификации.

Фомина Е.И. Но ранее мы же, у нас можно сказать, что с *Нафтаном* есть сервисный контракт. Мы, в принципе, для себя уже померили всё, что нужно. Они у вас идентичные.

Марченко М.О. Хорошо, спасибо. И второй вопрос есть по поводу изготовления новых шибберных задвижек, по поводу интеграции в существующую систему. То есть у нас есть на установке матрица безопасности определённая, то есть переключения последовательные. Каким образом будет реализовано вот это?

Фомина Е.И. Аналогичная задача у нас сейчас по НПЗ стоит, потому что мы, как запасной вариант, комплект идёт, отдельно разрабатывается

документация по интеграции в АСУ ТП. Сейчас, учитывая, что там есть энкодеры, есть сигналы, и, как Вы правильно сказали, всё это интегрировано в систему ПАС, и нужно, чтобы были идентичные сигналы, чтобы ничего не перестраивать, не перепрограммировать, мы ставим и разрабатываем переходной блок, контроллеры, которые выдают те же сигналы. Потому что у нас вот сейчас проект, который по *МНПЗ*, он с коллегами из КНР, и там у нас чуть разные конструкции, чуть разная логика, но мы смогли прийти к унификации. То есть с точки зрения АСУ ТП мы рисков не видим, это всё возможно, реально, и мы эту историю как бы уже прорабатывали предварительно. Но нам нужно будет просто с Вами тоже здесь поработать, будут уточнения от нашей команды, кто по АСУ ТП работает. Нам нужны будут сигналы, которые у Вас сейчас есть, какие-то элементы программы, уточняющие моменты, чтобы мы полностью попали.

Шуляр Н.А. Спасибо. Мы с Вами тогда плавно двигаемся к завершению нашего мероприятия. **Александр Викторович**, у Вас будет желание что-то сказать?

Иванов А.В. Коллеги, все вопросы крутятся вокруг одного и того же. Почему не верят? Все, кто занимался серьёзными стройками, реконструкциями, вспомните себя. Когда у Вас объект, который стоит сотни миллионов, а иногда и миллиарды долларов, и ты отвечаешь перед конкретным заказчиком, скажем так, ты, естественно, принимаешь абсолютно апробированное решение. Поэтому после того, как ушли американцы и 2 немецких компании с шибберными задвижками, нет возможности купить, естественно, мы обращаемся к нашим китайским коллегам, потому что у них есть референсы, и это лежит на поверхности. А дальше, наверное, общий вопрос. Я с Вами потом отдельно поговорю, как бы я Вашу задачу решал. Потому что мы сейчас похожую решаем уже второй год.

Чем хороша вот такая маленькая компания, как *ПТПА*? Вот они мне очень нравятся, их позиция, их акционеры в первую очередь, хотя, конечно, делают там всё люди, я имею в виду – такие, как *Евгения*, и много замечательных, я вот в ролике увидел, я бывал на вашем предприятии, спасибо большое. У нас есть, ну, без обиды для *ПТПА*, есть *Атоммаш* система, которая делает что угодно. Я был просто уверен, когда с шибберами начали эту тему, мы, скажем так, в ней участвовать, ну, думаем, они же делают быстро и хорошо, и их возможности совершенно другие, просто несравнимые. Они же большие. Они сразу сказали: "Минимум нам 10 комплектов верх-низ, и мы Вам всё сделаем, и будет не хуже, чем у американцев, и, без обиды, лучше, чем у наших ребят из Юго-Восточной Азии". Но понятно, кто им будет такой давать заказ, когда они ещё ни одной задвижки не сделали.

А такая маленькая компания – они вот рискнули. Вот у них у акционеров совершенно правильный подход: "Ребята, есть ниша. Давайте мы в эту

нишу зайдём". И зашли они абсолютно так же, вот сейчас *Нафтан* вопрос задаёт, как двигаться. Ребята, Вы начинайте с ними сейчас работать. Вам завтра всё равно с Китаем будут ровно такие же вопросы. Не будут совпадать сигналы, не будут совпадать, скажем так, ложементы, куда Вы будете засовывать. Ведь у них же тоже проблема большущая. На *Московском НПЗ* то, что предлагает *ПТПА* и то, что вот было как бы американское – там разница только в весе под 10 тонн. Это же, ну, а ведь все бетонные конструкции-то – они уже сделаны, как их поменять? Слава богу, что оно хоть по габариту влезает, а вес-то, нагрузку, 10 тонн – это немало. Поэтому, естественно, тут вопросов выше головы. Но опять же вот у нас товарищ из Кронштадта, по-моему, выступал. Вот есть замечательная организация. Они сейчас практически имеют РКД уже на тысячи наименований. С их помощью и с помощью таких маленьких компаний, ну, не маленьких, она хорошая компания, там полторы тысячи человек и литейка своя, что очень важно, а не как, к сожалению, у наших ярославских коллег мозги и руки в Ярославле, а литейка далеко-далеко в Сибири. Но, ещё раз, это решать каждой компании. Низкий поклон за Вашу работу, но у них чуть-чуть погибче.

Поэтому вместе берёте свои конкретные изделия, если они уже есть в Кронштадте, приходите в такие компании и готовите себе для начала ЗИП. Как они начинали? Они же с *ЛУКОЙЛом* сработали. Прислал *Zimmermann* у Вас. Да, ЗТМК, неважно, как они. Прислали, а там части, грубо так скажем, комплектующих нет в этой задвижке шиберной. Но это уже после начала СВО, поэтому, к сожалению, наши немецкие коллеги, славящиеся качеством, себе такую вещь позволили. И они взяли это всё, доработали быстренько. Слава богу, этого было не так много. И появился первый этап, потом второй. А ведь теперь, если они на рынок шиберов зайдут, сколько у нас нужно для каталитического крекинга, сколько нужно для пиролиза шиберных задвижек. Это же аналог. Поэтому они на самом деле себе выкопали такую как бы золотую антилопу маленькую, то есть они себя сильно загрузят. А если у них получится ещё вопрос с КЦА решить, с клапанами, я так думаю, что *Евгения* сюда перестанет приезжать, а будет приезжать её восьмой помощник.

Я, конечно, не соглашусь с мнением что без насосов высокого давления коксовая установка не работает. Главное – всё-таки, наверное, это печь на коксовой установке. Низкий поклон уважаемому *Минпромторгу*. Вот действительно замечательная на государство работа. Вот ввязались и сделали почти всё. Но с насосом надо закончить. Вы вызывайте *ГМС*, берите от компании то, что им конкретно сегодня нужно, рабочие колеса, неважно, всё, что у них, они видят, в чём проблема. И размещайте заказы. И тот же *ГМС*, *Владислав*, господдержка спокойно закрывает. Ведь себестоимость этой одной шиберной задвижки, которая сегодня в

районе полутора миллионов долларов одна стоит, и те деньги, которые выделило государство на разработку этих вещей, – они соизмеримые. То есть это не то, что компания взяла у себя полтора миллиона. Это далеко не каждая достанет.

Ну и конечно, лишний раз хочу сказать большущее спасибо *Газпром нефти*, которая не только спонсор данного мероприятия, но и абсолютно государственно подошли. То, что господин *Чернер* подписал контракт, твёрдый контракт на 2 задвижки шиберных, и теперь люди не под какие-то пустые обещания, а под контракт работают, – это, конечно, большущая вещь, и будет очень здорово, если мы и дальнейшие вопросы так же будем решать.

А так – всем большое спасибо. *Наталье Алексеевне* отдельное большое спасибо! Я так понимаю, Вы сейчас начнёте уже предлагать пункты в Резолюцию. А нашим коллегам – давайте мы с Вами поговорим и поймём, как вот эту мелкую, но очень важную проблему решить. Спасибо большое.

Шуляр Н.А. Спасибо. Я в завершение несколько тезисов скажу. Во-первых, как я уже вчера вам говорила, с разрешения докладчиков, кто даст разрешение, мы загрузим презентации на "Яндекс.Диск" и пришлём Вам ссылку, Вы будете это всё иметь. Полную стенограмму я с завтрашнего дня начну делать. Тоже постараемся Вам всю её отправить, потому что, бывает, за разговорами, когда в зале друг с другом беседуйте, многие вещи не успеваете отследить. Это в плане организации.

Теперь у меня к Вам такой вопрос. Октябрь месяц очень насыщен различными мероприятиями, и, например, руководство *Газпромнефть Битумные материалы*, которое хотело присутствовать, вынуждено было уехать на выставку "Дороги" в Минеральные Воды, там большая выставка с участием министра, и просили меня передвинуть. Вот если мы будем проводить, например, в конце ноября или в самом начале декабря, как Вы смотрите на это, чтобы не пересекаться с другими мероприятиями?

Фомина Е.И. В конце ноября съезд главных механиков, такое достаточно ключевое событие для отрасли. И плюс вчера *Капустин* был тоже, в конце месяца у них тоже мероприятие на базе института проходит.

Шуляр Н.А. Ну, скажем так, до 7 декабря, 1-2 – как, нормально? Чтобы не пересекаться. И я думаю, что само историческое здание "Метрополя" и вот эта вся атмосфера, я думаю, что нам не стоит эту точку менять, и, безусловно, она тоже способствует тому, чтобы Вы все собирались.

Я хочу Вас всех поблагодарить за то, что Вы принимаете участие много лет. Уже почти 13 лет мы этим занимаемся. И молодцы *Газпром нефть*, что они с 2012 года как бы не спонсоры, а уже партнёры нашего мероприятия. И сказать Вам всем огромное спасибо за то, что Вы нам доверяете и посещаете наши мероприятия. До новых встреч!

РЕЗОЛЮЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА "НЕФТЕКОКС '2025"

21-22 октября 2025 г. в Москве состоялся XI международный форум "НЕФТЕКОКС '2025" (далее – Форум).

Организатором Форума выступил Нефтегазовый журнал "ИнфоТЭК" – ведущее аналитическое издание нефтегазовой отрасли России.

Генеральным партнером – ПАО "Газпром нефть".

Организация и работа Форума были активно поддержаны Комитетом ТПП РФ по энергетической стратегии и развитию ТЭК и Ассоциацией нефтепереработчиков и нефтехимиков.

Форум "НЕФТЕКОКС" за 13 лет своей работы (с 2012 года) завоевал репутацию авторитетной межотраслевой площадки руководителей и экспертов нефтеперерабатывающей промышленности, черной и цветной металлургии, электродной и углеграфитовой отраслей по активному расширению отечественного производства нефтяных коксов и продуктов на их основе.

Достижения

1. Производство нефтяного кокса в России активно развивается и достигло **5,8 млн тонн** (2024 г.), увеличившись на 800 тыс. к уровню 2023 года. Около половины производимого в РФ нефтяного кокса сегодня поставляется на экспорт. Как правило, экспортируется высокосернистый кокс топливного качества, который не находит российского потребителя в энергетике и цементной промышленности. С учетом задачи по сокращению выбросов CO₂ и современных ограничений с экспортом природного газа, данное обстоятельство сложно признать негативным. (США экспортируют более 90% производимого в стране кокса. Госсовет КНР, в плане сокращения выбросов углекислого газа, на 2024 и 2025 годы ограничил дальнейшее развитие энергетических установок, использующих в качестве топлива высокосернистый нефтяной кокс).

2. Увеличение предложения нефтяных коксов на российском рынке позволило существенно сократить импорт нефтяного кокса для алюминиевой и электродной промышленности. Российская Федерация вошла в число мировых нетто-экспортеров нефтяного кокса. Дополнительно, нефтяной кокс производства Белоруссии (НАФТАН) находит применение в алюминиевой промышленности РФ и частично экспортируется через российские перевалки.

3. Нефтяные компании и НПЗ РФ продолжают реализацию большинства ранее заявленных проектов нового строительства и модернизации УЗК, среди которых новые и дополнительные мощности коксования на НПЗ Ачинска и Новокуйбышевска (Роснефть), Орска (ФортеИнвест), Москвы (Газпром нефть), Ярославля (Роснефть/Газпром нефть), Кемерово (Яйский НПЗ, НефтеХимСервис), Киришей (КИНЕФ/Сургут-нефтегаз).

4. В 2024 году АО "Газпромнефть – Омский НПЗ" завершили модернизацию УЗК 21-10/3М

(по проекту УГНТУ), а также установки прокалки нефтяного кокса (УПНК) с целью начала промышленного производства нефтяного кокса игольчатой структуры для графитированных электродов большого диаметра высшей марки (УНР), используемых при производстве электро-стали. Ранее необходимые объемы игольчатого кокса закупались по импорту. В настоящее время совместно с потребителем продолжается работа по уточнению отдельных параметров, режимов и процедур производства и прокалки игольчатого кокса для обеспечения характеристик товарного качества прокаленного кокса на уровне лучших мировых образцов.

5. Невыполнение компаниями из недружественных стран условий действующих контрактов на проектирование, техническую поддержку и поставку оборудования для строящихся комплексов УЗК существенно осложнило выполнение и задержало сроки реализации проектов на НПЗ. Вместе с тем при содействии Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков активизировались контакты ВИНК и НПЗ РФ с потенциальными отечественными производителями печей и коксовых камер, специальных шибберных задвижек, другой арматуры и оборудования УЗК. Достижения в производстве оборудования для УЗК отмечены Минпромторгом России на примере российских компании Пензтяжпромарматура, НПО "Регулятор", ТНГ-групп, Инжиниринговый центр молекулярного наслаивания и других.

Проблемы

1. Прогнозное увеличение в России производства и экспорта нефтяных коксов, с одной стороны и сокращение ресурсов каменноугольного пека для анодных масс в алюминиевой промышленности, с другой, заставляют задуматься о частичной переориентации процессов пере-

работки нефтяных остатков на НПЗ РФ для выпуска нефтяных пеков, потребность в которых (ОК РУСАЛ) может составить до 500 тыс. тонн/год. В условиях завершившегося в нефтяной промышленности России большого налогового маневра, изучения требуют не только технические, но и экономические аспекты эффективного производства нефтяных пеков.

2. Потребление нефтяного кокса для черной металлургии (коксовой добавки) в 2024 году составило около 500 тыс. тонн. Высокое содержание серы и текущие цены коксовой добавки сдерживают увеличение её потребления в черной металлургии.

3. По-прежнему не находит промышленного внедрения производство нефтяного изотропного кокса. Практически все марки конструкционных графитов, разработанные в СССР, базировались на коксе нефтяном пиролизном специальном с псевдоизотропной структурой марки КНПС. В 1994 году произошло закрытие производства кокса КНПС, и вся углеграфитовая промышленность начала перестраивать свои технологии на кокс сланцевый и на кокс пековый. В России, несмотря на богатые залежи сланцев, их переработка до сланцевого кокса не ведётся в требуемом масштабе и требуемого качества. Ситуация с пековым коксом: на момент закрытия производства КНПС в стране были 4 производителя, но в настоящее время с закрытием "Евраз НМТК" в 2025 году, остался единственный производитель "Мечел-Кокс" (планируется вывод из эксплуатации пекококсовых печей в 2028 г.). В связи с этим существует риск полного прекращения выпуска графитов конструкционного назначения для нужд *Росатома* и ОПК.

Предложения и рекомендации участников Форума

• **Правительству Российской Федерации** рассмотреть вопрос о производстве необходимого количества сырьевых компонентов (коков различного происхождения) для углеграфитовой отрасли, обеспечивающую материалами критически важные отрасли промышленности: авиа- и ракетостроение, атомная, металлургическая, радиоэлектронная и др., для чего создать рабочую группу по вопросу производства малосернистых коков (нефтяного и пекового кокса) для углеграфитовой отрасли, итогом работы которой стала бы организация малотоннажного производства, покрывающего потребность всех производителей графитов.

• **Министерству экономического развития, Министерству энергетики Российской Федерации** – с учетом прогнозного роста производства нефтяных коков в России и недо-

статочной координации производителей и потребителей продуктов, получаемых из нефтяных остатков (анодного, электродного и топливного нефтяного кокса, нефтяных коков специальных марок (включая игольчатый и изотропный), нефтяных пеков, нефтяной спекающей добавки или нефтяного кокса для черной металлургии) рассмотреть вопрос на государственном уровне с анализом планируемого потребления названных продуктов на российском рынке смежными отраслями промышленности.

• **Министерству энергетики Российской Федерации** и компаниям-производителям нефтяного пека (с учетом невысокой эффективности целевого производства нефтяного пека на НПЗ) проработать вопрос о целесообразности введения обратного акциза на этот нефтепродукт. При положительном решении обратиться в **Министерство финансов Российской Федерации**.

• **Министерству промышленности и торговли Российской Федерации** – продолжить работу по определению якорных заказчиков и производителей отечественного оборудования для предприятий ТЭК, включая УЗК.

• **ПАО "Газпром нефть"** активизировать работу по переводу модернизированной установки замедленного коксования (21-10/3М) на выпуск исключительно специальных нефтяных коков за счет дополнительного собственного и стороннего сырья.

• **Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков (АНН)** с учетом дальнейшего углубления переработки нефти рассмотреть на заседании Правления АНН вопрос производства в РФ темных нефтепродуктов, необходимых народному хозяйству страны, на среднесрочную и долгосрочную перспективу. Инициировать подготовку и рассмотрение вопроса в **Министерстве энергетики Российской Федерации**.

По поручению участников Форума
"НЕФТЕКОКС '2025"

Председатель Подкомитета
по моторным топливам
Комитета ТПП РФ по энергетической стратегии
и развитию ТЭК,
Главный редактор Нефтегазового журнала
"ИнфоТЭК", к.т.н.
Шуляр Н.А.

Генеральный директор
Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков
Иванов А.В.

ОМТ-КОНСАЛТ: ОЦЕНКА СИТУАЦИИ НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ АЗС И ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ СТАБИЛИЗАЦИИ КРИЗИСА

Ведущая российская консультационная компания *ОМТ-Консалт* регулярно проводит встречи владельцев АЗС в регионах России, на которых обсуждаются вопросы эксплуатации, экономики и развития АЗС.

Ниже представлены тезисы выступления и презентация коммерческого директора *ОМТ-Консалт* *Радики Саитова* на Кавказском форуме владельцев АЗС, прошедшем в конце ноября в Кисловодске.

Оценка причин топливного кризиса осенью 2025 года

По итогам 9 месяцев 2025 объем производства автобензинов в РФ вырос к 2024 году на 750 тыс. тонн (+2,3%), отгрузка на внутренний рынок России выросла на 480 тыс. тонн (1,6%), при этом объем потребления на АЗС (по оценке *ОМТ-Консалт*) в сегменте В2С снизился на 170 тыс. тонн (-0,3%).

Одна из причин роста внутреннего потребления автобензинов в оптом сегменте за счет ВПК и МО.

По итогам 10 месяцев 2025 объем реализации автобензинов на *Петербургской Бирже* составил 7,8 млн тонн, что ниже показателей 2024 (-8%). Основное сокращение произошло в октябре – 166 тыс. тонн к аналогичному месяцу прошлого года (-19,7%).

В пик сезонного потребления автобензина (июль-сентябрь) розничный рынок моторного топлива был ограничен предложением на биржевых торгах, что вызвало высокий спрос и как следствие бешенный рост котировок, в последствии отсутствие продукта по любой цене.

Независимые АЗС (НАЗС) повысили цены и стали выше АЗС ВИНК в среднем на +5 руб. Не которые НАЗС ограничили реализацию до 20 литров в плоть до закрытия АЗС, и потеряли часть клиента. АЗС ВИНК начали торговать в операционный убыток.

По итогам 2024 года компания *ОМТ-Консалт* оценивает минимальную маржу в **5 руб/литр**, которая обеспечивает безубыточную деятельность АЗС и уровень достаточности для развития. АЗС озвучивают необходимую маржу в **8 руб/литр**.

В период 2022-2024 гг. маржинальность на АЗС позволила многим участникам принять меры по модернизации АЗС. Велось строительство и реконструкция АЗС.

Высокая кредитная ставка и топливный кризис в 2025 году заморозила дальнейшее развитие АЗС.

Ценообразование на АЗС

Рынок АЗС России с нового года стартовал с индекса АИ-92 – 55,3 руб/л, на текущее дату

(ноябрь 2025 года) составляет 62,1 руб/л. На протяжении всего периода зафиксирован только рост.

По итогам 9 месяцев 2025 года объем потребления на АЗС (по оценке *ОМТ-Консалт*) в сегменте В2С снизился на -0,3%. Снижение цены на автобензины при непредсказуемости рынка моторного топлива за последние годы выглядит не прагматично.

По итогам 2024 года рынок АГЗС России с нового года стартовал с индекса 29,6 руб/л, в летний период достигал минимальных значений 26,1 руб/л, на текущее дату (ноябрь 2025) составляет 26,2 руб/л.

По итогам 10 месяцев 2025 года рынок потребления СУГ на АГЗС России (оценка *ОМТ-Консалт*) составило -9% к 2024 году. Снижение цены на СУГ при высокой маржинальности и одновременно при непредсказуемости рынка моторного топлива за последние годы выглядит не прагматично.

Особенности рынка АЗС СКФО

Низкий уровень общероссийских показателей по маржинальности на АЗС в СКФО и СФО зависит на прямую от того, что доля независимых АЗС выше, чем в иных федеральных округах, которые демпингуют ценой.

Низкая маржинальность на АЗС в СКФО и СФО – следствие неграмотной политики независимых АЗС.

Рынок Дагестана 2025 год начал с индекса АИ-92 – 56,2 руб/л и снижался до начала апреля достигнув уровень индекса 55,1 руб/л. И только в начале августа вышел на уровень начала года, после чего наметился резкой рост (рекорд – 70,6 руб/л).

Рынок АГЗС СКФО в рамках общероссийских значений. Рынок Дагестана уже в начале марта достиг 25,1 руб/л. И в летний период достиг минимального значения 21,8 руб/л. На текущее дату (ноябрь 2025 года) составляет 25,5 руб/л.

Перспективы для стабилизации кризиса на АЗС

Факторы, на которые владельцы АЗС не могут повлиять:

- социально-экономические показатели (инфляция, ставка ЦБ, ВВП и т.д.);
- внешние факторы (эпидемия, СВО, санкции и т.д.);
- производство нефтепродуктов, включая ремонты и аварии;
- объем экспорта нефтепродуктов;
- уровень биржевых котировок;
- задержки перевозок железнодорожным транспортом;
- ограничение ВИНК в повышении цен на АЗС (не выше уровня инфляции);
- спрос на потребление моторного топлива.

Факторы, на которые владельцы АЗС могут повлиять:

- партнерство с ВИНК через франчайзинг (*Татнефть, ТЕBOIL, IRBIS*). Многие АЗС берут несколько партнеров, а кто-то даже сохраняет параллельно и свой бренд;
- ценообразование на АЗС (покупка/продажа). Пытаться продавать дороже хоть на 1 копейку, а именно не демпинговать ценой и отказ от скидок. Развитие программ лояльности через кэшбек с упором на магазин/кафе;
- развитие формата АЗС в зависимости локации. ААЗС (КААЗС), включая модульные операторные;
- развитие кафе, магазина, туалета, хостел/мотель, мойка, шиномонтаж;
- развитие отношений с агрегаторами и банками. Агрегаторы генерируют поток и имеют свои акции. Заинтересованы в привлечении клиентов;
- кооперация участников рынка. Анализ/аналитика, закупка/логистика, обмен опытом через конкретные кейсы, подбор/обучение/мотивация персонала.

Отметим основные текущие тренды на рынке АЗС

1. Рост авто на газомоторном топливе и электрокаров

Прогнозируется, что потребление моторного и газомоторного топлива будет развиваться в положительном тренде до 2035 г. Рост 2030 г. к 2024 г. +2%, к 2035 г. + 7%. Рост мобильности населения, развитие внутреннего туризма.

Автобензины: стагнация рынка до 2030 г., далее – сокращение. Причины: 1) развитие парка электромобилей, электробусов; 2) развитие парка на газомоторном топливе.

Дизельное топливо: рост потребления на 2% к 2030 году, далее еще на 1% к 2032 год, с 2033 – стагнация и формирование отрицательного тренда.

Причины: 1) замещение дизельного двигателя на бензиновый (китайский парк) 2) развитие парка на газомоторном топливе (КПГ, СПГ)

СУГ: потребление будет развиваться в положительном тренде при сохранении паритета цен

СУГ/АИ-92 менее 50%. 2025-2026 гг. стагнация потребления на фоне роста доли китайского парка, имеющего ограничение на переоборудование на СУГ,

КПГ/СПГ: рост рынка к 2035 г. увеличится в 4 раз. Государственная поддержка, развитие инфраструктуры, ужесточение экологических норм.

2. Стагнация потребления автобензина

2024 год – пик потребления автобензина на АЗС, без учета новых регионов. К 2035 г. бензины группы 95 будут занимать 53%, замещая бензины группы 92.

3. Новый трассовый формат АЗС

Развитие новых трассовых форматов: 600 м², 1000 м², 1500 м².

Формат появился в Москве на АЗС *Нефтьмагистраль*. 20 мая 2022 года на 12-м километре МКАД. Это не просто автозаправка, это целая комфортабельная ЭКОСИСТЕМА для автомобилистов:

- 40 топливно-раздаточных колонок;
- 6 видов топлива;
- 2 станции скоростной зарядки электромобилей;
- 30 000+ товаров в супермаркете;
- 84 посадочных места в кафе "Гурманика";
- 1,5 га общей площади и 1500 кв. м.

В 2024 г. на М12 компания *ЛУКОЙЛ* запускает свою первую трассовую АЗС нового формата.

2024-2025 гг. *ЛУКОЙЛ* расширяет сеть флагманских АЗС на трассах М11 и М4 "Дон".

Разработку своих форматов ведут также компании *Татнефть, Газпром нефть* и *Роснефть*.

4. Поиск новых форматов АЗС в городе и области

"ВЧЕРАШНИЙ ДЕНЬ": Клиенты ожидают не только топливо, но и качественный кофе, выпечку, быстрый перекус. Формальные "кофейные островки" или витрины с батончиками больше не привлекают клиентов.

ОСНОВА: чай, американо, капучино, латте. Хот-дог, сэндвичи, выпечка. Вода, энергетики, соки, газированные напитки, снеки и прочее.

ВЫЗОВЫ: магазины и кафе на АЗС борются за трафик с магазинами у дома и пекарнями, которые работают как полноценные точки общепита. 2025 год показывает не только снижение реализации топлива на АЗС, но и низкий темп роста потребления кофе.

Средняя цена по России на капучино объемом 200 мл: 220 руб на АЗС против 80 руб в магазине.

5. Кофейня и "магазин у дома" на АЗС

Пришло время создать новые форматы и концепции, чтобы АЗС закрепились в умах потребителей как место, где можно не только заправить автомобиль, но и купить продукты питания: фрукты,

овощи, заморозку, готовую еду, а не только выпечку и кофе.

А) Полноценная кофейня с качественным кофе и разнообразием кофейной продукции, с сочетанием пекарни, где есть свежая выпечка, включая хлеб.

В). Новый формат "Магазин у дома" с расширенным ассортиментом товаров. Новый концепт стал ответом на растущие потребности современных потребителей. Здесь предлагается расширенный ассортимент готовой еды и полуфабрикатов.

6. Дизайн туалета на АЗС

3-я точка притяжения на АЗС приобретает новый смысл. Данный тренд задают независимые АЗС, которые осознали создание уникального эмоционального эффекта у клиента за небольшое вложение в дизайн туалета:

- дает возможность кардинально поменять отношение к объекту АЗС;
- отстроится от АЗС-конкурентов став не как все;
- качество туалета транслирует качество во всем, как в топливе, так и в кафе;
- вау-эффекты любят все транслировать в эфир (соцсети, мессенджер, сарафанное радио).

7. Франшиза на АЗС

Франшизные партнерские сети в 2024 г. развивались разнонаправленно. Партнерская сеть *Газпром нефть-ОПТИ* сократилась на 48 станций. Франшизная сеть *Газпром нефть* приросла на 6 АЗС. Франшизная сеть *Татнефти* расширилась: прибавилось 39 АЗС. Франшизная сеть *ЛУКОЙЛа*, наоборот, оптимизировалась, к концу 2023 г. стало меньше на 36 АЗС. Парк франшизной сети *Shell*, после приобретения собственной сети *Shell ГК "ЛУКОЙЛ"*, сокращалась за счет перевода в собственную сеть (покупка) под бренд *Teboil*, за счет вывода из сети *Shell* под новый бренд, реконструкцию.

Развитие партнерской программы предоставляет возможность независимым сетям АЗС развивать свои компетенции и опереться на корпоративные стандарты ВИНК. Многие независимые АЗС используют по мимо собственного бренда еще и одну-две партнерские программы, которые расширяют их возможности в части реализации топлива и сопутствующих товаров и услуг.

8. Программы лояльности на АЗС

Развитие программ лояльности АЗС, агрегаторов и банков в единой экосистеме – это возможность вовлекать клиентские базы в реализацию топлива. Те независимые АЗС, которые не интегрированы в данный треугольник находятся вне технологического поля. Сегодня клиент приучен кэшбекам и легко считает, как получить макси-

мальную скидку в плоть до 15% применяя комбинацию в рамках данного треугольника. Многие АЗС уверены, что во взаимоотношении с агрегаторами и банками, они просто теряют на комиссии и не получают новых клиентов. Ошибка заключается в том, что владелец АЗС считает, заправившихся топливом на его АЗС, своими клиентами. Но так не бывает, каждый клиент заправляется там, где хочет и часто делит свои заправки между несколькими игроками.

Новый тренд на рынке программ лояльности – уход от прямых скидок к повышенным кэшбекам за счет сопутствующих товаров на АЗС и покупка статуса через абонемент.

9. Ценообразование на АЗС

АЗС ВИНК применяют динамическое ценообразование на определенных локациях, и при этом сильно ограничены регулятором (годовое изменение не выше инфляции). Являются ведущими и как правило каждый отстроился друг от друга.

Парадокс: у *ЛУКОЙЛ* и *ГПН* в ценовом сегменте премиум и масс+ в реализации топлива доля физлиц выше, чем у *Роснефть* и *Татнефть* (сегмент масс-) у которых доля юрлиц преобладает. То есть высокая цена на АЗС обоснована в глазах потребителя.

Правило: ВИНК ориентирован на объем реализации. Любая манипуляция с демпингом цен отыгрывается.

Бизнес независимых АЗС это формула Транзакция * Маржу. Контроль за динамикой транзакцией по рынку и конкурентам необходима на системной основе, также как и борьба за каждую копейку на марже.

Решение задачи с помощью аналитической платформы *BenzUp* от компании *ОМТ-Консалт*: мониторинг цен на топливо и СТиУ, а также динамика изменений количества транзакций в канале В2С.

10. Аналитика на АЗС с помощью Benzup – аналитической платформы ОМТ-Консалт:

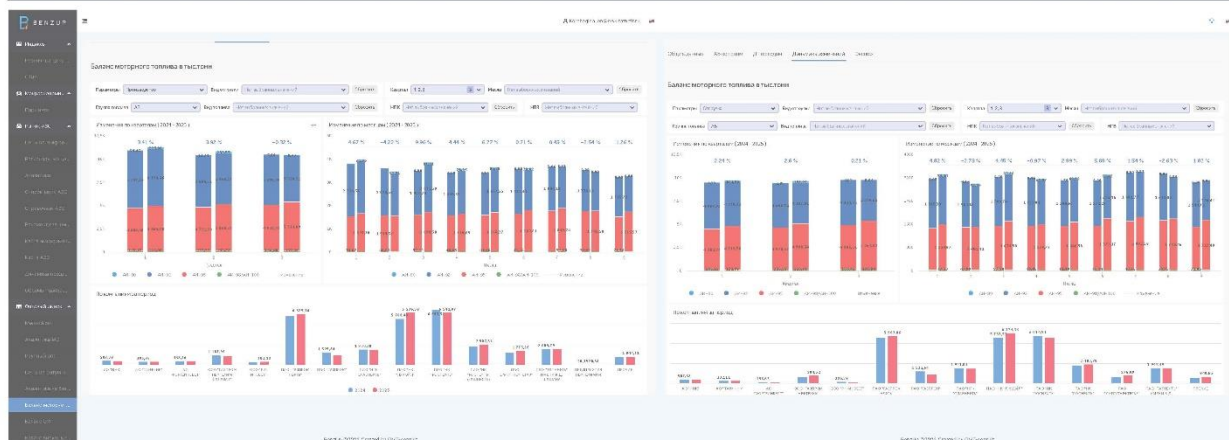
- анализ динамики продаж моторного топлива на рынке АЗС РФ, ФО, региона, локального рынка и микрорынка;
- анализ канал сбыта: физические лица и юридические лица. Анализ рынка СТиУ;
- автомобилизация региона по видам ТС и видам топлива;
- транспортные потоки на трассах по видам транспортных средств;
- справочник АЗС;
- товарный баланс моторного топлива (производство, экспорт, отгрузка на внутренний рынок);
- цены на топливо в оптовом и розничном сегменте.



ОЦЕНКА СИТУАЦИИ НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ АЗС И ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ СТАБИЛИЗАЦИИ КРИЗИСА

2025 г.

СИТУАЦИИ НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ АЗС



По итогам 9 мес. 2025 объем производства автобензинов в РФ вырос к 2024 году на 750 тыс. тонн (+2,3%), отгрузка на внутренний рынок России выросла на 480 тыс. тонн (1,6%), при этом объем потребления на АЗС (по оценке OMT-Консалт) в сегменте B2C снизились на 170 тыс. тонн (-0,3%).

Гипотеза кризиса: В связи со стабильным расширением границ присутствия российских войск в зоне СВО, увеличение потребления автобензинов в оптом сегменте за счет ВПК и Минобороны.

2

СИТУАЦИИ НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ АЗС

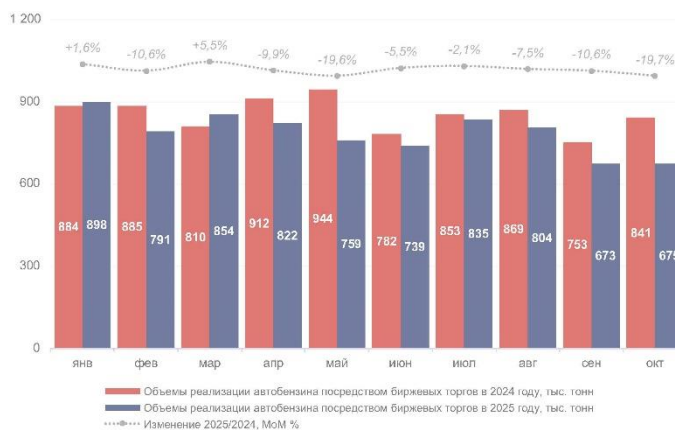
OMT
CONSULT

По итогам 10 мес. 2025 объем реализации автобензинов на Бирже составил 7,8 млн тонн, что ниже показателей 2024 (-8%). Основное сокращение произошло в октябре — 166 тыс. тонн к аналогичному месяцу прошлого года (-19,7%).

В пик сезонного потребления автобензина (июль-сентябрь) розничный рынок моторного топлива был ограничен предложением на Биржевых торгах, что вызвало высокий спрос и как следствие бешенный рост котировок, в последствии отсутствие продукта по любой цене.

ИТОГ: Независимые АЗС (НАЗС) повысили цены и стали выше АЗС ВИНК в среднем на +5 руб. Не которые НАЗС ограничили реализацию (до 20 л) в плоть до закрытия АЗС, и потеряли часть клиента. АЗС ВИНК начали торговать в убыток.

Динамика реализации автобензина в биржевом сегменте в январе - августе 2024/2025 гг



3

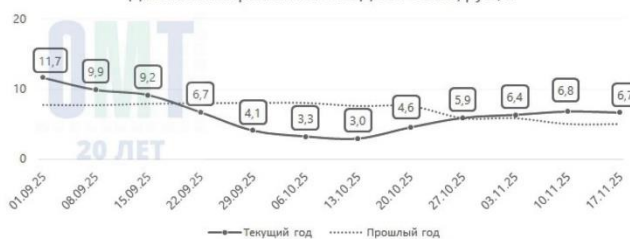
СИТУАЦИИ НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ АЗС

OMT
CONSULT

Средняя маржинальность по федеральным округам в России на АЗС, руб./л, на 17.11.2025 (изменения указаны за неделю)

Федеральный округ	АИ-95	АИ-92	ДТ
СЗФО	0,56 (+0,38)	0,76 (+0,26)	5,25 (-0,32)
ЦФО	3,04 (+1,16)	1,95 (+1,26)	8,70 (+0,05)
ПФО	2,25 (+0,74)	1,47 (+1,10)	7,05 (+1,62)
ЮФО	2,51 (+0,31)	0,92 (+0,73)	6,02 (-1,09)
СКФО	0,51 (+0,48)	0,48 (+0,11)	2,93 (-1,07)
УФО	3,48 (+0,58)	3,22 (+0,99)	5,44 (+1,79)
СФО	4,04 (+0,60)	3,38 (+0,64)	7,98 (-2,63)
В целом по РФ:	2,40 (+0,69)	1,73 (+0,81)	6,68 (-0,16)

Динамика маржинальности ДТ в России, руб./л

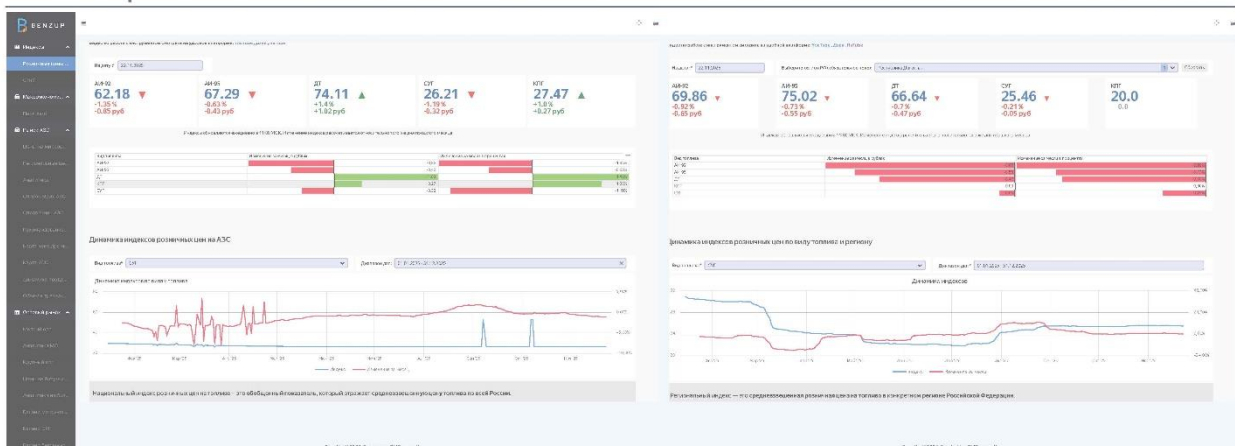


Динамика маржинальности АИ-95 в России, руб./л



4

СИТУАЦИИ НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ АЗС СКФО



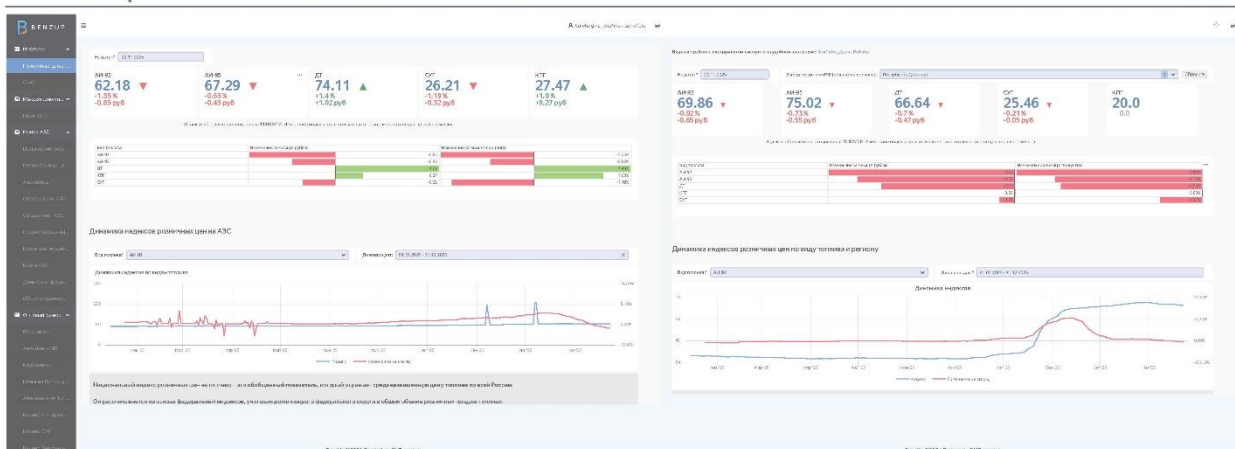
Рынок АГЗС России с нового года стартовал с индекса 29,6 руб/л, в летний период достигал минимальных значений 26,1 руб/л, на текущее дату (ноябрь 2025) составляет 26,2 руб/л. Рынок АГЗС СКФО в рамках данных значений.

Феномен: Рынок Дагестана уже в начале марта достиг 25,1 руб/л. И в летний период достиг минимального значения 21,8 руб/л. на текущее дату (ноябрь 2025) составляет 25,5 руб/л.

ИТОГ: По итогам 10 мес. 2025 рынок потребления СУГ на АГЗС России (оценка OMT-Консалт) составило -9% к 2024г. Снижение цены на СУГ при высокой маржинальности и одновременно при не предсказуемости рынка моторного топлива за последние годы выглядит не прагматично.

5

СИТУАЦИИ НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ АЗС СКФО



Рынок АЗС России с нового года стартовал с индекса AI-92 - 55,3 руб/л, на текущее дату (ноябрь 2025) составляет 62,1 руб/л. На протяжении всего периода только рост.

Феномен: Рынок Дагестана новый год начал с индекса AI-92 - 56,2 руб/л и снижался до начала апреля достигнув уровень индекса 55,1 руб/л. И только в начале августа вышел на уровень начала года, после чего наметился резкой рост (рекорд - 70,6 руб/л).

ИТОГ: По итогам 9 мес. 2025 объем потребления на АЗС (по оценке OMT-Консалт) в сегменте B2C снизился на -0,3%. Снижение цены на автобензины при не предсказуемости рынка моторного топлива за последние годы выглядит не прагматично.

6

ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ СТАБИЛИЗАЦИИ КРИЗИСА



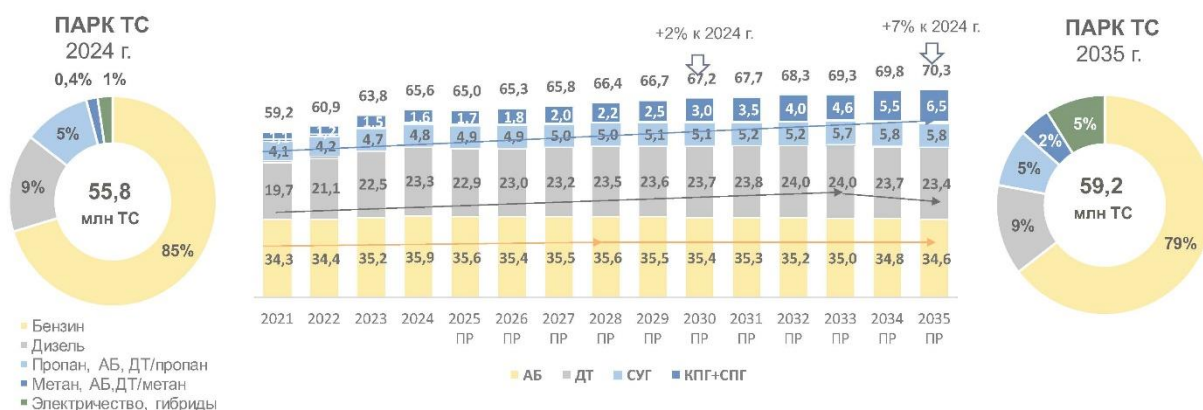
На что мы не можем повлиять.

- Социально-экономические показатели (инфляция, ставка ЦБ, ВВП и т.д.)
- Внешние факторы (эпидемия, СВО, санкции и т.д.)
- Производство нефтепродуктов, включая ременты и аварии.
- Объем экспорта нефтепродуктов
- Уровень биржевых котировок
- Задержки ЖД перевозок
- Ограничение ВИНК в повышении цен на АЗС (не выше уровня инфляции)
- Спрос на потребление моторного топлива

На что мы можем повлиять.

- Партнерство с ВИНК через франчайзинг (Татнефть, ТЕBOIL, IRBIS). Многие НАЗС берут несколько партнеров, а кто-то даже сохраняет параллельно и свой бренд.
- Ценообразование на АЗС (покупка/продажа). Пытаться продавать дороже хоть на 1 копейку, а именно не демпинговать ценой и отказ от скидок. Развитие программ лояльности через кэшбек с упором на магазин/кафе.
- Развитие формата АЗС в зависимости локации. ААЗС (КААЗС). Развитие кафе, магазина, туалета, хостел/мотель, мойка, шиномонтаж.
- Развитие отношений с агрегаторами и банками. Агрегаторы генерируют поток и имеют свои акции. Заинтересованы в привлечении клиентов.
- Кооперация участников рынка. Анализ/аналитика, закупка/логистика, обмен опытом через конкретные кейсы, подбор/обучение/мотивация персонала.

7

ТРЕНДЫ НА РЫНКЕ АЗС РОССИИ
РОСТ АВТО НА ГМТ И ЭЛЕКТРО

- ✓ Прогнозируется, что потребление моторного и газомоторного топлива будет развиваться в положительном тренде до 2035 г. Рост 2030 г. к 2024 г. +2%, к 2035 г. + 7%. Рост мобильности населения, развитие внутреннего туризма.
- ✓ Автобензины: стагнация рынка до 2030 г., далее – сокращение. Причины: 1) развитие парка электромобилей, электробусов; 2) развитие парка на газомоторном топливе
- ✓ Дизельное топливо: рост потребления на 2% к 2030 году, далее еще на 1% к 2032 год, с 2033 – стагнация и формирование отрицательного тренда. Причины: 1) замещение дизельного двигателя на бензиновый (китайский парк) 2) развитие парка на газомоторном топливе (КПГ, СПГ)
- ✓ СУГ: потребление будет развиваться в положительном тренде при сохранении паритета цен СУГ/АИ-92 менее 50%. 2025-2026 гг. стагнация потребления на фоне роста доли китайского парка, имеющего ограничение на переоборудование на СУГ,
- ✓ КПГ/СПГ: рост рынка к 2035 г. увеличится в 4 раз. Государственная поддержка, развитие инфраструктуры, ужесточение экологических норм

8

ТРЕНДЫ НА РЫНКЕ АЗС РОССИИ СТАГНАЦИЯ ПОТРЕБЛЕНИЯ АВТОБЕНЗИНА

OMT
CONSULT



✓ К 2035 г. бензины группы 95 будут занимать 53%, замещая бензины группы 92

9

ТРЕНДЫ НА РЫНКЕ АЗС РОССИИ НОВЫЙ ТРАССОВЫЙ ФОРМАТ АЗС

OMT
CONSULT

Развитие новых трассовых форматов:

600м2, 1000м2, 1500м2

Формат появился в Москве на АЗС Нефтьмагистраль.

20 мая 2022 г на 12-м километре МКАД

Это не просто автозаправка, это целая комфортная

ЭКОСИСТЕМА для автомобилистов:

40 топливно-раздаточных колонок;

6 видов топлива;

2 станции скоростной зарядки электромобилей;

30 000+ товаров в супермаркете;

84 посадочных места в кафе «Гурманика»;

1,5 га общей площади и 1500 кв. м

2024г. на М12 компания ЛУКОЙЛ запускает свою первую трассовую АЗС нового формата.

2024-25гг. ЛУКОЙЛ РАСШИРЯЕТ СЕТЬ ФЛАГМАНСКИХ АЗС НА ТРАССЕ М11 И М4«ДОН».

РАЗРАБОТКУ СВОИХ ФОРМАТОВ ВЕДУТ ТАКЖЕ

КОМПАНИИ: ТАТНЕФТЬ, ГАЗПРОМНЕФТЬ И РОСНЕФТЬ.



10

ТРЕНДЫ НА РЫНКЕ АЗС РОССИИ КРИЗИС »ЖАНРА» НА АЗС ГОРОДА И ОБЛАСТИ

OMT
CONSULT

«ВЧЕРАШНИЙ ДЕНЬ»: Клиенты ожидают не только топливо, но и качественный кофе, выпечку, быстрый перекус.

Формальные «кофейные островки» или витрины с батончиками больше не привлекают клиентов.

ОСНОВА: чай, американо, капучино и латте. Хот-дог, сэндвичи, выпечка.

Вода, энергетики, соки и газированные напитки, снеки, и прочее.

ВЫЗОВЫ – Магазины и кафе на АЗС борются за трафик с магазинами у дома и пекарнями, которые работают как полноценные точки общепита.

2025 год показывает не только снижение реализации топлива на АЗС, но и низкий темп роста потребления кофе.

Средняя цена по России
Капучино 200
220 руб. на АЗС & 80 руб. в магазин



11

ТРЕНДЫ НА РЫНКЕ АЗС РОССИИ Кофейня и «Магазин у дома» на АЗС

OMT
CONSULT

Пришло время создать новые форматы и концепции, чтобы АЗС закрепились в умах потребителей как место, где можно не только заправить автомобиль, но и купить продукты питания: фрукты, овощи, заморозку, готовую еду, а не только выпечку и кофе.

1. Полноценная кофейня с качественным кофе и разнообразием кофейной продукции, с сочетанием пекарни, где есть свежая выпечка, включая хлеб.

2. Новый формат «Магазин у дома» с расширенным ассортиментом товаров. Новый концепт стал ответом на растущие потребности современных потребителей. Здесь предлагается расширенный ассортимент готовой еды и полуфабрикатов.



12

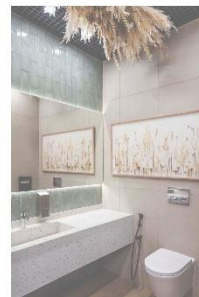
ТРЕНДЫ НА РЫНКЕ АЗС РОССИИ

ДИЗАЙН ТУАЛЕТА НА АЗС

3-я точка притяжения на АЗС приобретает новый смысл.

Данный тренд задают независимые АЗС, которые осознали создание уникального эмоционального эффекта у клиента за не большое вложение в дизайн туалета.

1. Дает возможность координально поменять отношение к объекту АЗС.
2. Отстроится от АЗС-конкурентов став не как все.
3. Качество туалета транслирует качество во всем, как в топливе, так и в кафе.
4. Вау эффект любят все транслировать в эфир (соц.сети, мессенджер, сарафанное радио)



13

ТРЕНДЫ НА РЫНКЕ АЗС РОССИИ

ФРАНШИЗА НА РЫНКЕ АЗС

Топ 3 партнерские программы (франшиза) на рынке АЗС: ИРБИС, ТЕВОИЛ и Татнефть.



Партнерская сеть «Газпромнефть» - «ОПТИ» сократилась на 48 станций. Франшизная сеть «Газпромнефть» приросла на 6 АЗС. Франшизная сеть «Татнефть» расширилась: прибавилось 39 АЗС. Франшизная сеть «Лукойл», наоборот, оптимизировалась, к концу 2024 г. стало меньше на 36 АЗС.



14

ТРЕНДЫ НА РЫНКЕ АЗС РОССИИ

ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ НА РЫНКЕ АЗС

OMT
CONSULT

КЕЙС. ИЮЛЬ 2025

ЯНДЕКС.ЗАПРАВКА – 1,5% КЭШБЕК ПЛЮС И
5 РУБ/Л СКИДКА ПРИ ОПЛАТЕ ВТБ Банк.

РОСНЕФТЬ/НЕФТЬМАГИСТРАЛЬ – 2/5%

КЭШБЕК

ВТБ БАНК – 3% КЭШБЕК (до 3000 руб)

ИТОГО: СКИДКА - 14/17%

КЕЙС. СЕНТЯБРЬ 2025

ЯНДЕКС.ЗАПРАВКА – 1,5% КЭШБЕК ПЛЮС

РОСНЕФТЬ/НЕФТЬМАГИСТРАЛЬ – 2/5%

КЭШБЕК

ЯНДЕКС БАНК – 5% КЭШБЕК ПЛЮС

ИТОГО: СКИДКА - 8,5/11,5%

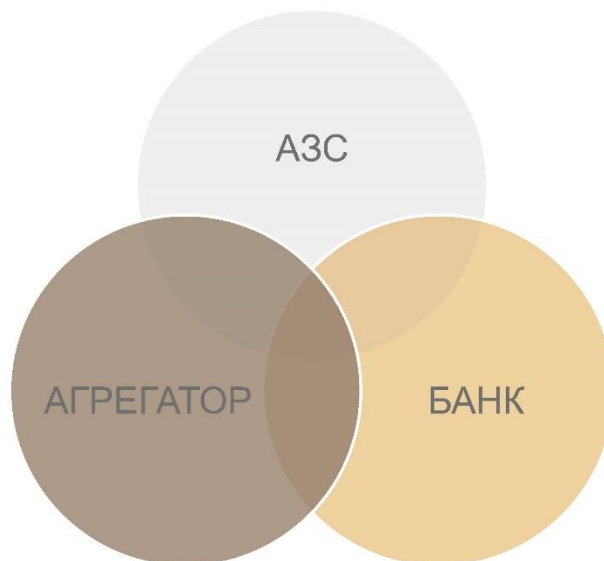
КЕЙС. НОЯБРЬ 2025

АЛЬФАБАНК – 5% КЭШБЕК ПО КАТЕГОРИИ

ТЕВОIL - 3% КЭШБЕК

АЛЬФАБАНК – 7% КЭШБЕК (С 5-Й
ЗАПРАВКИ)

ИТОГО: СКИДКА - 15% с топлива.

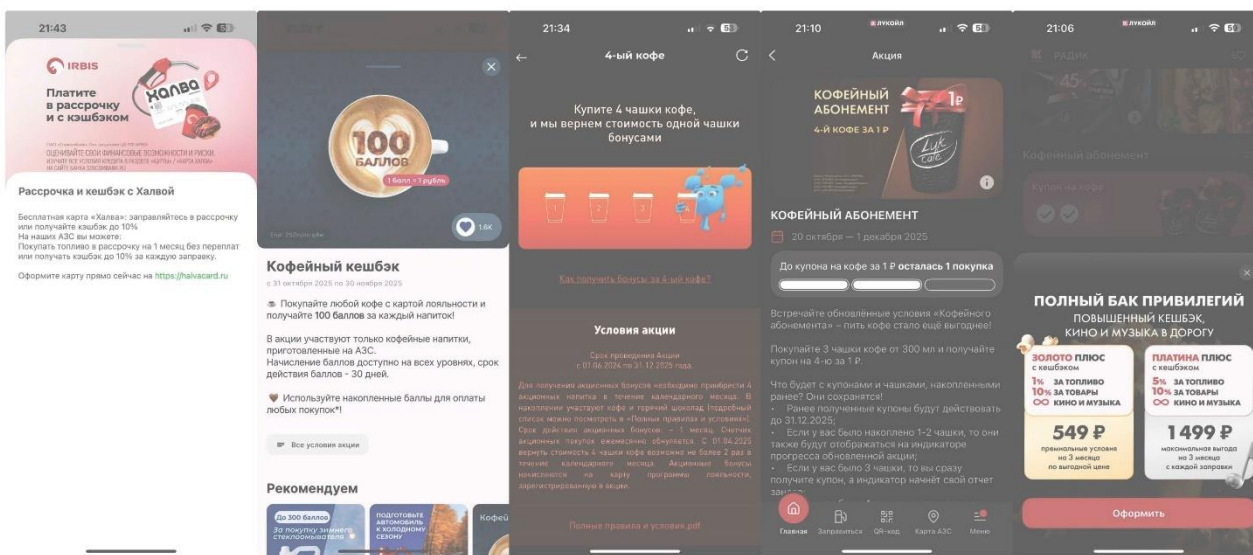


15

ТРЕНДЫ НА РЫНКЕ АЗС РОССИИ

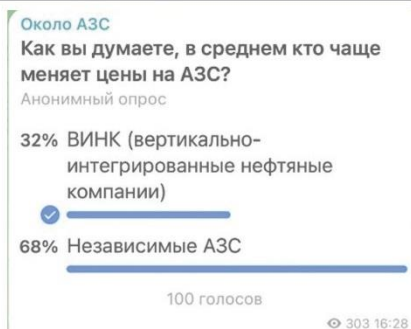
АКЦИИ НА РЫНКЕ АЗС

OMT
CONSULT



16

ТРЕНДЫ НА РЫНКЕ АЗС РОССИИ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ НА АЗС

OMT
CONSULT


АЗС ВИНК применяют динамическое ценообразование на определенных локациях, и при этом сильно ограничены регулятором (годовое изменение не выше инфляции). Являются ведущими и как правило каждый отстроился друг к другу.

Парадокс: ЛУКОЙЛ и ГПН в ценовом сегменте премиум и масс+ в реализации топлива доля ФЛ выше, чем у Роснефть и Татнефть (сегмент масс-) у которых доля ЮЛ преобладает. То есть высокая цена на АЗС обоснована в глазах потребителя.

Правило: ВИНК ориентирован на объем реализации. Любая манипуляция с демпингом цен отыгрывается.

Бизнес НАЗС (независимые АЗС), это формула **Транзакция * Маржу**. Контроль за динамикой транзакций по рынку и конкурентам необходима на системной основе, также как и борьба за каждую копейку на марже.

Решение задачи с помощью аналитической платформы **BenzUp** от компании OMT-Консалт: мониторинг цен на топливо и СТиУ, а также динамика изменений количества транзакций в канале b2c.

17

ТРЕНДЫ НА РЫНКЕ АЗС РОССИИ ДИНАМИКА РЕАЛИЗАЦИИ НА АЗС

OMT
CONSULT

Benzup – аналитическая платформа OMT-Консалт.

- Анализ динамики продаж моторного топлива на рынке АЗС РФ, ФО, региона, локального рынка и микрорынка.
- Анализ канал сбыта: ФЛ и ЮЛ. Анализ рынка СТиУ.
- Автомобилизация региона по видам ТС и видам топлива
- Транспортные потоки на трассах по видам ТС
- Справочник АЗС
- Товарный баланс моторного топлива (Производство, экспорт, отгрузка на внутренний рынок)
- Цены на топливо в оптовом и розничном сегменте



18

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ И ЦБ: КЛЮЧЕВЫЕ СОБЫТИЯ И РЕШЕНИЯ – ЯНВАРЬ 2026

Правительство утвердило план мероприятий второго этапа проекта по созданию российской системы климатического мониторинга

15 января. Второй этап инновационного проекта по созданию национальной системы мониторинга климатически активных веществ будет реализован в 2026-2030 годах. Распоряжение об утверждении плана мероприятий проекта подписал председатель *Правительства Михаил Мишустин*.

"Второй этап реализации проекта направлен на завершение формирования научной, инфраструктурной и методической основы для новой системы, её апробацию и функционирование в полном объеме. Для этого запланированы мероприятия, предполагающие модернизацию материально-технической базы и программы фонового мониторинга климатически активных веществ, совершенствование методической базы, продолжение научно-исследовательских работ, направленных на развитие систем прогнозирования изменения климата", – говорится в сообщении пресс-службы *Правительства*.

Предполагается, что система обеспечит получение независимых климатических прогнозов и информации о причинах изменения климата.

Результаты реализации первого этапа проекта позволили разработать национальные коэффициенты пересчета экономических и экосистемных показателей в выбросы парниковых газов. Их применение обнаружило, что нетто-выбросы парниковых газов в РФ на 34% ниже, чем считалось ранее (на основе коэффициентов ООН). Отмечалось, что в связи с выявленным уточнением экономики на декарбонизации в ценах 2021 года для бюджета РФ составит 3 трлн руб, для всей экономики РФ – 4,5 трлн руб.

Справка. Проект "Единая национальная система мониторинга климатически активных веществ" был утвержден *Правительством РФ* в ноябре 2022 года. Система должна аккумулировать данные о концентрации климатически активных веществ в атмосфере, их влиянии на глобальный и региональный климат. Данные станут основой для дальнейших управленческих решений в области ограничения выбросов парниковых газов и адаптации к изменениям климата. Получаемая информация будет отражаться в национальной климатической отчетности (кадастр парниковых газов, двухгодичные доклады, национальные сообщения и т.п.) для международного признания.

ГОСДУМА: НОВОЕ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ – ЯНВАРЬ 2026

В материале, подготовленном нашим парламентским корреспондентом *С.Федоровым*, дана представляющая интерес для предприятий ТЭК России информация о работе *Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации* в январе 2026 г.

На пленарных заседаниях:

– приняты законопроекты:

– в третьем чтении

№ 1014168-8 "О внесении изменений в ст. 217 части второй НК РФ" (в части изменения порядка освобождения от налога на доходы физических лиц доходов от реализации ценных бумаг), внесенный депутатами *О.Димовым*, *А.Аксаковым* и др. 11.09.25.

Ответственный – Комитет по бюджету и налогам.

Принят: в третьем и во втором чтении 14.01.26, в первом – 03.12.25.

Предусматривается уточнить условия освобождения от НДФЛ доходов:

– при продаже ценных бумаг, находящихся во владении более 5 лет. Устанавливается, что в непрерывный срок нахождения в собственности налогоплательщика таких ценных бумаг будет включаться срок, в течение которого такие ценные бумаги были из собственности налогоплательщика по до-

говору займа ценными бумагами с брокером и/или по договору репо;

– от реализации (погашения) акций, облигаций российских организаций и инвестиционных паев, являющихся ценными бумагами высокотехнологичного (инновационного) сектора экономики. Одним из таких условий будет являться то, что эти ценные бумаги на дату их реализации или погашения, а также в течение не менее 365 последовательных календарных дней, предшествующих дате их реализации или погашения, являются ценными бумагами высокотехнологичного (инновационного) сектора экономики (действует – являются ценными бумагами высокотехнологичного (инновационного) сектора экономики в течение всего срока владения такими ценными бумагами).

Закон вступает в силу со дня его официального опубликования.

Утверждение *Советом Федерации* запланировано на 28.01.26 г.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1014168-8>

– в первом чтении:

№ 1082676-8 "О внесении изменений в ФЗ "О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства" и отдельные законо-

дательные акты РФ и признании утратившими силу пп. 8 и 9 п.10 ст.6 ФЗ "Об иностранных инвестициях в РФ" (в части расширения сферы правового регулирования), внесенный Правительством РФ 28.11.25.

Ответственный – Комитет по вопросам собственности, земельным и имущественным отношениям.

Принят в первом чтении 14.01.26.

Законопроект направлен на обеспечение реализации комплекса мер, направленных на предупреждение рисков, возникающих при осуществлении иностранных инвестиций в организации, чья деятельность имеет стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства.

Так, в частности, предусматриваются следующие изменения.

Расширяется перечень видов деятельности, имеющих стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства. Например, в указанные виды деятельности будет включаться:

1) пользование участком недр, который не отнесен к участкам недр федерального значения, расположен на территории одного субъекта РФ или на территориях двух и более субъектов РФ и содержит:

– на основании сведений государственного баланса запасов полезных ископаемых начиная с 1 января 2006 года месторождения с извлекаемыми запасами нефти от 50 млн до 70 млн тонн, с запасами газа от 30 млрд до 50 млрд куб. м, коренные (рудные) с запасами золота от 30 до 50 тонн, с запасами меди от 300 тыс. до 500 тыс. тонн; и др;

2) пользование участками недр, не отнесенными к участкам недр местного значения и содержащими подземные воды, которые используются для целей питьевого и хозяйственно-бытового водоснабжения или технического водоснабжения и объем добычи которых составляет 3 тыс. куб. м в сутки и более, за исключением случаев осуществления добычи подземных вод для собственных производственных и технологических нужд пользователями таких участков недр;

3) осуществление хозяйствующим субъектом деятельности по производству рыбной продукции в случае, если выручка такого хозяйствующего субъекта от осуществления видов деятельности составляет от общей суммы выручки этого хозяйствующего субъекта за последний календарный год 50% и более и при этом суммарная балансовая стоимость активов, определенная на последнюю отчетную дату по данным бухгалтерской (финансовой) отчетности, такого хозяйствующего субъекта и его группы лиц за последний календарный год превышает 800 млн руб.

К сделкам, подлежащим предварительному согласованию будет относиться приобретение иностранными инвесторами прав владения, пользования, распоряжения имуществом, которое относится к основным производственным средствам, используемым для осуществления стратегических видов деятельности, находящимся в государственной или муниципальной собственности.

Состав ходатайства о предварительном согласовании сделки дополняется требованием о предоставлении документа, содержащего сведения о выгодоприобретателях, бенефициарных владельцах, лице, осуществляющем контроль над лицом, являющимся отчуждающей стороной по сделке, и о признаках нахождения лица, являющегося отчуждающей стороной сделки, под контролем иностранного инвестора или группы связанных с ним лиц.

Также устанавливается, что одновременно с ходатайством или уведомлением об осуществлении сделок и иных действий, подлежащих государственному контролю в соответствии с ФЗ "О защите конкуренции", в ФАС России представляются не только сведения о гражданстве каждого из выгодоприобретателей, бенефициарных владельцев и контролирующих лиц заявителя, но и дополнительно сведения о наличии у таких лиц вида на жительство или иного действительного документа, подтверждающего право на постоянное проживание в иностранном государстве.

В течение 365 дней со дня вступления в силу Закона, иностранный инвестор (его группа лиц), имеющий право прямо или косвенно распоряжаться более чем 50% голосов, приходящихся на акции/доли в капитале стратегического общества, обязаны будут:

– либо согласовать установление контроля над стратегическим обществом в соответствии с ФЗ "О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства";

– либо уменьшить свою долю так, чтобы иностранному инвестору (его группе лиц) принадлежало право прямо или косвенно распоряжаться менее чем 50% голосов, и направить уведомление об этом в ФАС России.

В течение 180 дней со дня вступления в силу ФЗ иностранный инвестор (его группа лиц), имеющий право прямо или косвенно распоряжаться не менее чем 5% акций/долей в уставном капитале компании, осуществляющей стратегический вид деятельности по производству рыбной продукции, обязан представить информацию об этом в ФАС России.

В случае невыполнения указанных обязанностей для иностранного инвестора или группы связанных с ним лиц предусматривается ответственность в виде лишения в судебном порядке по иску уполномоченного органа права голоса на общем собрании акционеров или участников такого юридического лица.

Закон вступает в силу по истечении 90 дней после дня его официального опубликования.

Поправки ко второму чтению законопроекта принимаются до 28.01.26.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1082676-8>

№ 938715-8 "О внесении изменений в ФЗ "Об инвестировании средств для финансирования накопительной пенсии в РФ" (в части обеспечения гарантии получения дохода от размещения страховых взносов на накопительную пенсию, поступивших

в течение финансового года), внесенный *Правительством* РФ 09.06.25.

Ответственный – Комитет по труду, социальной политике и делам ветеранов.

Принят в первом чтении 14.01.26.

Предусматривается, что пенсионные накопления будут также включать в себя средства резерва Фонда пенсионного и социального страхования РФ по обязательному пенсионному страхованию, подлежащие отражению в порядке, предусмотренном ФЗ "Об инвестировании средств для финансирования накопительной пенсии в РФ", на индивидуальном лицевом счете застрахованного лица в качестве чистого финансового результата, который получен от размещения сумм страховых взносов на финансирование накопительной пенсии, в случае, когда уплаченные страхователем в отчетном квартале в отношении застрахованного лица указанные суммы страховых взносов не направлялись на размещение в связи с возвратом (зачетом) страхователям сумм излишне уплаченных страховых взносов на финансирование накопительной пенсии.

Определяется механизм расчета размера этих средств, подлежащих исключению из указанного резерва для отражения на индивидуальных лицевых счетах застрахованных лиц.

Закон вступает в силу с 1 января 2026 года.

Поправки ко второму чтению законопроекта принимаются до 28.01.26.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/938715-8>

№ 938737-8 "О внесении изменения в ст. 1661 Бюджетного кодекса РФ" (об исключении излишне уплаченных сумм страховых взносов на финансирование накопительной пенсии из состава средств, переданных на размещение в Федеральное казначейство), внесенный *Правительством* РФ 09.06.25.

Ответственный – Комитет по бюджету и налогам.

Принят в первом чтении 14.01.26.

Законопроект разработан в целях приведения бюджетных полномочий Федерального казначейства в соответствие с законопроектом № 938715-8 "О внесении изменений в ФЗ "Об инвестировании средств для финансирования накопительной пенсии в РФ" (в части обеспечения гарантии получения дохода от размещения страховых взносов на накопительную пенсию, поступивших в течение финансового года).

Закон вступает в силу с 1 января 2026 года.

Поправки ко второму чтению законопроекта принимаются до 28.01.26.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/938737-8>

№ 1084102-8 "О внесении изменения в ст. 179 ТК РФ" (о расширении категорий работников, имеющих преимущественное право на оставление на работе при сокращении численности или штата работников), внесенный депутатами *Я.Ниловым, А.Кузнецовой* и др. 01.12.25.

Ответственный – Комитет по труду, социальной политике и делам ветеранов.

Принят в первом чтении 20.01.26.

Предусматривается отнесение к числу работников, которым будет предоставлено преимущественное право на оставление на работе при сокращении численности или штата работников при равной производительности труда и квалификации, работников, исполняющих свои трудовые обязанности по трудовому договору, действие которого возобновлено после приостановления трудового договора в связи с призывом работника на военную службу по мобилизации, направлением на службу в войска национальной гвардии РФ по мобилизации или заключением им контракта о прохождении военной службы в период мобилизации, в период военного положения или в военное время либо контракта о добровольном содействии в выполнении задач, возложенных на Вооруженные Силы РФ или войска национальной гвардии РФ.

Поправки ко второму чтению законопроекта принимаются до 18.02.26.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1084102-8>

№ 1041103-8 "О внесении изменений в Лесной кодекс РФ" (в целях совершенствования регулирования вопросов проведения мероприятий по лесоустройству), внесенный депутатами *Д.Кобылкиным, В.Бурматовым* и др. 14.10.25.

Ответственный – Комитет по экологии, природным ресурсам и охране окружающей среды.

Принят в первом чтении 20.01.26.

Определяются особенности осуществления мероприятий по лесоустройству в лесах, расположенных на землях лесного фонда.

Так, в частности, предусматривается, что мероприятия по лесоустройству в лесах, расположенных на землях лесного фонда, проводятся подведомственным уполномоченному ФОИВу ФГБУ самостоятельно или с привлечением в установленном законодательством РФ порядке иных лиц, с осуществлением указанным учреждением контроля качества проведенных работ на соответствие требованиям законодательства РФ, а также условиям государственного контракта (контракта) в случае проведения указанных работ в соответствии с таким контрактом.

Субъектам РФ предоставляется право на предоставлении субсидий федеральному бюджету из бюджета субъекта РФ (за исключением межбюджетных трансфертов, предоставляемых из федерального бюджета бюджету субъекта РФ) в целях софинансирования исполнения расходных обязательств РФ, возникающих при выполнении полномочий по лесоустройству, отнесенных к компетенции органов государственной власти РФ в случае если мероприятия по лесоустройству в лесах, расположенных на землях лесного фонда, не предусмотрены утвержденным планом проведения лесоустройства.

Предусматривается, что в случае предоставления лесного участка, расположенного на землях лесного фонда, в целях использования лесов для заготовки древесины (в том числе при реализации приоритетных инвестиционных проектов в целях развития

лесного комплекса), в отношении которого давность имеющейся лесоустроительной документации превышает 10 лет (исходя из даты введения ее в действие в соответствии с лесоустроительной инструкцией), в условия договора аренды такого лесного участка включается обязанность арендатора обеспечить осуществление мероприятий по таксации лесов и проектированию мероприятий по сохранению лесов в отношении данного лесного участка в течение 2 лет с даты заключения договора аренды лесного участка.

Мероприятия по лесоустройству в лесах, расположенных на землях лесного фонда, также будут обеспечиваться лицами, использующими леса, за счет таких лиц в отношении лесных участков, предоставленных в аренду с целью заготовки древесины, в части таксации лесов и проектирования мероприятий по сохранению лесов, в течение двух лет:

- после истечения 10 лет с момента введения в действие в соответствии с лесоустроительной инструкцией, утвержденной уполномоченным ФО-ИВом, имеющейся лесоустроительной документации соответствующего лесного участка;

- с даты заключения договора аренды лесного участка, находящегося в государственной или муниципальной собственности, в отношении которого таксация лесов проведена более 10 лет назад (исходя из даты введения в действие в соответствии с лесоустроительной инструкцией имеющейся лесоустроительной документации соответствующего лесного участка).

Поправки ко второму чтению законопроекта принимаются до 18.02.26.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1041103-8>

№ 967686-8 "О внесении изменений в Федеральный закон от 31.07.2020 № 259-ФЗ "О цифровых финансовых активах, цифровой валюте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ" и в ст.2 Федерального закона от 31.07.2020 № 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в РФ" (о полномочиях по контролю (надзору) в сфере оборота цифровой валюты в РФ), внесенный депутатом А.Луговым 15.07.25.

Ответственный – Комитет по финансовому рынку.

Принят в первом чтении 20.01.26.

Предусматривается передать полномочия по контролю (надзору) в сфере оборота цифровой валюты в РФ, включая ее майнинг, от органов ОМСУ Минфину России и наделить Минфин РФ полномочиями по установлению порядка осуществления контроля (надзора) за соблюдением требований в указанной сфере ФНС России (например, требований, предъявляемых к майнинг-пулу, а также к лицу, организующему его деятельность; требований о деловой репутации, предъявляемых к лицам, осуществляющим майнинг цифровой валюты, в том числе в качестве участников майнинг-пула и др.).

Поправки ко второму чтению законопроекта принимаются до 18.02.26.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/967686-8>

№ 1082205-8 "О внесении изменений в ст.2 ФЗ "О консолидированной финансовой отчетности" и ст.22 и 30 ФЗ "О рынке ценных бумаг" (о предоставлении права отдельным входящим в группу организациям не составлять консолидированную финансовую отчетность при выполнении определенных условий), внесенный Правительством РФ 27.11.25.

Ответственный – Комитет по финансовому рынку.

Принят в первом чтении 20.01.26.

Предусматривается с 1 марта 2026 года предоставление права страховым организациям (за исключением страховых медицинских организаций, осуществляющих деятельность исключительно в сфере обязательного медицинского страхования), негосударственным пенсионным фондам, управляющим компаниям инвестиционных фондов, паевых инвестиционных фондов и негосударственных пенсионных фондов не составлять консолидированную финансовую отчетность при одновременном соблюдении следующих условий:

- у организации нет выпущенных ею ценных бумаг, допущенных к организованным торгам;

- организация уведомила участников (акционеров, учредителей) организации о намерении не составлять консолидированную финансовую отчетность, а участники (акционеры, учредители) организации выразили согласие с таким намерением;

- информация, отражающая финансовые результаты деятельности организации, ее финансовое положение и его изменения, включается в консолидированную финансовую отчетность, раскрываемую другой организацией, входящей в группу.

Поправки ко второму чтению законопроекта принимаются до 24.01.26.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1082205-8>

№ 1069534-8 "О внесении изменений в УК РФ" (в части увеличения размеров штрафов за совершение отдельных преступлений экономической направленности), внесенный Правительством РФ 20.11.25.

Ответственный – Комитет по государственному строительству и законодательству.

Принят: в первом чтении 21.01.26.

Предусматривается увеличение размеров штрафов за совершение отдельных преступлений экономической направленности.

Так, в частности:

- с 300 тыс. до 500 тыс. руб увеличивается максимальный размер штрафа за мошенничество, сопряженное с преднамеренным неисполнением договорных обязательств в сфере предпринимательской деятельности, если это деяние повлекло причинение значительного ущерба. Увеличивается минимальный/максимальный размер штрафа за совершение данного преступления в крупном размере, а также максимальный размер штрафа за это преступление, совершенное в особо крупном размере;

- за незаконное предпринимательство (осуществление предпринимательской деятельности без

регистрации или без лицензии либо без аккредитации в национальной системе аккредитации или аккредитации в сфере технического осмотра транспортных средств) штраф увеличивается с 300 тыс. до 1,5 млн руб. Увеличивается минимальный/максимальный размер штрафа за совершение данного преступления организованной группой;

– с 1 млн до 5 млн руб увеличивается максимальный размер штрафа за изготовление, хранение, перевозку или сбыт поддельных денег или ценных бумаг;

– за уклонение от уплаты налогов, сборов, подлежащих уплате организацией, и/или страховых взносов, подлежащих уплате организацией – плательщиком страховых взносов штраф будет взиматься в размере от 500 тыс. до 1,5 млн руб (действует – от 100 тыс. до 300 тыс. руб). Увеличивается минимальный/максимальный размер штрафа за совершение данного преступления группой лиц по предварительному сговору, а также, если это преступление совершено в особо крупном размере;

– с 200 тыс. руб до 300 тыс. руб увеличивается максимальный размер штрафа за злоупотребления в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных или муниципальных нужд. Увеличивается минимальный/максимальный размер штрафа за совершение данного преступления группой лиц по предварительному сговору, а также, если это преступление причинило особо крупный ущерб.

Поправки ко второму чтению законопроекта принимаются до 04.02.26.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1069534-8>

Решено:

– провести "правительственные часы" пленарного заседания Госдумы на тему:

– 11 февраля – "О приоритетах внешней политики РФ" с выступлением Министра иностранных дел РФ С.Лаврова;

– 27 мая "Внедрение технологий искусственного интеллекта, цифровизация государственных услуг и защита персональных данных: соблюдение баланса доступности и безопасности" с выступлениями заместителя Председателя Правительства РФ – Руководителя Аппарата Правительства РФ Д.Григоренко, министра цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ М.Шадеева, руководителя Федерального службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций А.Липова; и др.

В Комитетах Госдумы:

Комитет по государственному строительству и законодательству:

– приступил к подготовке к первому чтению законопроекта № 1120721-8 "О внесении изменений в КоАП", внесенного Правительством РФ 15.01.26.

Предлагается комплексное совершенствование мер противодействия правонарушениям, совер-

шаемым с использованием информационно-коммуникационных технологий.

Предлагается, в частности, установить административную ответственность в виде штрафа от 500 тыс. до 1 млн руб за несоблюдение операторами связи требований по обеспечению функционирования узлов верификации не только в момент подключения, но и при дальнейшем взаимодействии с ГИС "Антифрод".

Рассмотрение законопроекта в первом чтении возможно в марте 26 г.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1120721-8>

– приступил к подготовке к первому чтению законопроекта № 1120723-8 "О внесении изменений в УК РФ и УПК РФ", внесенного Правительством РФ 15.01.26.

Ответственный – Комитет по государственной политике и законодательству.

Законопроект направлен на совершенствование мер противодействия преступлениям, совершаемым с использованием информационно-коммуникационных технологий (далее – ИКТ), а также в сфере компьютерной информации, в том числе дистанционным хищениям, которыми причиняется большой ущерб гражданам.

Предлагается ввести ответственность за несоблюдение операторами связи (лицами, действующими от их имени) требований законодательства в части оказания услуг подвижной радиотелефонной связи иностранному гражданину (лицу без гражданства) в случае использования им телефонного устройства, идентифицирующие сведения о котором не включены в соответствующий договор оказания услуг.

Указанные деяния предлагается наказывать штрафом в размере от 300 тыс. до 500 тыс. руб, обязательными работами на срок до 180 часов либо исправительными работами на срок до 6 месяцев, либо ограничением свободы на срок до 1 года, либо принудительными работами на срок до 1 года, либо арестом на срок до 2-х месяцев, либо лишением свободы на срок до 1 года.

Рассмотрение законопроекта в первом чтении возможно в марте 26 г.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1120723-8>

– приступил к подготовке к первому чтению законопроекта № 1124149-8 "О внесении изменений в ст.179 ГК РФ", внесенного депутатом М. Делягиным 19.01.26.

Ответственный – Комитет по государственной политике и законодательству.

Законопроект направлен на устранение законодательного пробела при признании сделок недействительными с нарушением прав покупателей, выявленного правоприменительной и судебной практикой при оспаривании сделок, совершенных под влиянием обмана третьими лицами (так называемые "возвратные" продажи или "случай Долиной").

Предлагается прописать в ГК РФ презумпцию добросовестности покупателя при оспаривании сделок, совершенных под влиянием обмана продавца третьими лицами – в этих целях дополнить часть 2 ст. 179 ГК РФ четвертым абзацем следующего содержания:

"Если лицо не знало и не могло знать об обмане потерпевшего третьими лицами, а равно потерпевший намерено умолчал об обстоятельствах сделки (влиянии на его волю третьих лиц), сделка не может быть признана судом недействительной, а лицо, к которому обращена сделка, считается добросовестным приобретателем, пока не доказано иное".

По мнению автора, это позволит искоренить судебную практику, когда покупатель обязан убеждать суд в своей добросовестности вместо продавца, не проявившего должной осторожности и осмотрительности при совершении сделки, и устранить угрозу изъятия имущества у добросовестных покупателей.

Также автор считает, что предлагаемые изменения в ст. 179 ГК РФ критически важны для формирования системы защиты прав собственности в России. Введение презумпции добросовестности покупателя кардинально изменит подход судов к рассмотрению дел об оспаривании сделок.

Вместо того, чтобы возлагать на покупателя бремя доказывания своей невиновности, закон обяжет продавца доказать, что покупатель знал или должен был знать об обмане. Это существенно снизит возможности для недобросовестных продавцов и мошенников использовать формальные основания для "отъема" имущества.

Принятие законопроекта обеспечит формирование единообразной судебной практики по оспариванию сделок, совершенных под влиянием третьих лиц.

Рассмотрение законопроекта в первом чтении возможно в марте 26 г.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1124149-8>

– приступил к подготовке к первому чтению законопроекта № 1124554-8 "О внесении изменений в КоАП", внесенного депутатами Н.Шульгиновым, В.Пискаревым, А.Аксаковым, С.Пахомовым 19.01.2026.

Ответственный – Комитет по государственной политике и законодательству.

Предлагается ввести административную ответственность за нарушение отдельных требований ФЗ "О цифровых финансовых активах, цифровой валюте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ" лицами, осуществляющими майнинг цифровой валюты или деятельность оператора майнинговой инфраструктуры.

В частности, предусматривается, что нарушение запрета на осуществление майнинга цифровой валюты (в том числе участие в майнинг-пуле) на территории субъекта РФ влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 100 тыс. до 150 тыс. руб с конфискацией оборудования, используемого при осуществлении майнинга цифровой валюты; на должностных лиц от 300 тыс. до 800 тыс. руб или дисквалификацию на срок от 1 года до 2-х

лет; на лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, от 300 тыс. до 800 тыс. руб с конфискацией оборудования, используемого при осуществлении майнинга цифровой валюты, или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток с конфискацией оборудования, используемого при осуществлении майнинга цифровой валюты; на юридических лиц – от 1 млн руб до 2 млн руб с конфискацией оборудования, используемого при осуществлении майнинга цифровой валюты или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток с конфискацией оборудования, используемого при осуществлении майнинга цифровой валюты.

Также предусмотрены штрафы за: – осуществление майнинга цифровой валюты (в том числе участие в майнинг-пуле) лицами, не имеющими права на осуществление указанной деятельности;

– осуществление деятельности оператора майнинговой инфраструктуры лицами, не имеющими права на осуществление указанной деятельности,

– оказание оператором майнинговой инфраструктуры услуг по предоставлению майнинговой инфраструктуры для осуществления майнинга цифровой валюты (в том числе в качестве участника майнинг-пула) индивидуальным предпринимателям и юридическим лицам, не включенным или исключенным из реестра лиц, осуществляющих майнинг цифровой валюты.

Рассмотрение законопроекта в первом чтении возможно в марте 26 г.

Правительство РФ поддерживает принятие законопроекта при условии устранения ряда замечаний.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1124554-8>

Комитет по финансовому рынку:

– приступил к подготовке к первому чтению законопроекта № 1106746-8 "О внесении изменений в ФЗ "О потребительском кредите (займе)", внесенного депутатами Л.Слуцким, С.Леоновым и др. 23.12.2025.

Предлагается: – ввести обязанность кредитора снижать процентную ставку по действующим договорам потребительского кредита (займа) при снижении ключевой ставки ЦБ РФ;

– установить, что:

– снижение осуществляется в беззаявительном порядке, в срок не позднее десяти рабочих дней со дня официального опубликования ЦБ РФ решения о снижении ключевой ставки и пропорционально снижению ключевой ставки, что обеспечивает автоматизм и исключает необходимость обращения заемщика в кредитную организацию;

– о снижении процентной ставки кредитор обязан уведомить заемщика в порядке, предусмотренном договором потребительского кредита (займа), не позднее пяти рабочих дней со дня принятия решения о снижении процентной ставки, направив заемщику уведомление о новом размере процентной ставки, уточненный график платежей и информацию о полной стоимости кредита (займа), рассчитанной исходя из изменившегося значения процентной ставки;

– сниженная процентная ставка применяется ко всем последующим платежам заемщика по договору потребительского кредита (займа), подлежащим уплате после вступления в силу изменений;

– условия договора потребительского кредита (займа), ограничивающие или исключающие обязанность кредитора снижать процентную ставку в соответствии с настоящей статьей, являются недействительными;

– закон вступает в силу с 1 сентября 2026 года.

Рассмотрение законопроекта в первом чтении возможно в феврале 26 г.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1106746-8>

– приступил к подготовке к первому чтению законопроекта № 1129941-8 *"О внесении изменений в ст.26 ФЗ "О банках и банковской деятельности" и ст.10 ФЗ "О контроле за деятельностью лиц, находящихся под иностранным влиянием"*, внесенного депутатами В.Пискаревым, А.Луговым и др. 23.01.2026.

Ответственный – Комитет по финансовому рынку.

Предлагается установить:

– кредитные организации обязаны представлять по запросу Минюста России справки по всем операциям, счетам и вкладам физических и юридических лиц в целях осуществления государственного контроля за соблюдением законодательства об иностранных агентах в электронной форме в порядке, установленном Минюстом России по согласованию с Банком России;

– обязанность органов публичной власти, кредитных и иных финансовых организаций представлять сведения о финансово-хозяйственной деятельности иностранных агентов в течение 3-х дней в электронной форме со дня получения запроса Минюста России.

Рассмотрение законопроекта в первом чтении возможно в марте 26 г.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1129941-8>

– приступил к подготовке к первому чтению законопроекта № 1131094-8 *"О внесении изменения в ст.13 ФЗ "Об осуществлении идентификации и (или) аутентификации физических лиц с использованием биометрических персональных данных, о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов РФ"*, внесенного Правительством РФ 24.01.26.

Предлагается:

– установить, что идентификация и (или) аутентификация при проходе на территории государственных и муниципальных органов, а также отдельных категорий организаций (оборонно-промышленного комплекса, субъектов критической информационной инфраструктуры и др.) может осуществляться не только с использованием единой биометрической системы, но и посредством иных информационных систем;

– ввести дифференцированное регулирование для объектов критической информационной инфраструктуры в зависимости от присвоенной им категории значимости, определяя для каждой категории перечень допустимых к использованию информационных систем;

– предоставить аккредитованным государственным органам, Центральному банку РФ, государственным корпорациям и иным аккредитованным организациям право использовать собственные информационные системы для аутентификации сотрудников и посетителей при проходе на объекты, находящиеся в их владении или в ведении подведомственных (аффилированных) организаций;

– закрепить обязательное условие, согласно которому аутентификация с использованием указанных информационных систем должна осуществляться с применением векторов единой биометрической системы.

Ожидается ускоренное рассмотрение законопроекта в первом чтении.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1131094-8>

Комитет по информационной политике, информационным технологиям и связи:

– приступил к подготовке к первому чтению законопроекта № 1110676-8 *"О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ"*, внесенного Правительством РФ 26.12.25.

Предлагается урегулировать вопросы взаимодействия операторов связи и кредитных организаций в целях пресечения мошеннических действий, совершаемых с использованием ИКТ, с использованием ГИС Антифрод, возможности применения оператором связи мер по защите абонентов в связи с выявлением соответствующих паттернов подозрительного поведения, порядка авторизации пользователей сайтов. Кроме того, предусмотрено урегулирование процедуры изменений условий авторизации на ЕПГУ, предусмотрена внесудебная блокировка фишинговых сайтов, сайтов, распространяющих вредоносное программное обеспечение или содержащих сведения о продаже несертифицированных средств связи в целях обеспечения оперативного реагирования.

В частности, предлагается установить, что: – клиенту, который открывает банковский счет (вклад) либо которому предоставляется персонализированное электронное средство платежа присваивается уникальный идентификационный номер налогоплательщика для целей предоставления электронного средства платежа;

– ЦБ России при необходимости устанавливает предельное количество платежных карт, предоставляемых клиенту – физическому лицу всеми кредитными организациями, филиалами иностранных банков и одной кредитной организацией, одним филиалом иностранного банка; – и др.

Рассмотрение законопроекта в первом чтении возможно в феврале 26 г.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1110676-8>

Комитет по бюджету и налогам:

– приступил к подготовке к первому чтению законопроекта № 1120507-8 "О внесении изменений в ст.385 и 389 ФЗ "О таможенном регулировании в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ", внесенного Правительством РФ 15.01.2026.

Предлагается установить:

– сроки рассмотрения уполномоченным таможенным органом заявления о внесении изменений в реестр уполномоченных экономических операторов (далее – УЭО) в зависимости от сведений, подлежащих изменению (30, 70, 120 календарных дней),

– срок принятия решения о его рассмотрении либо об отказе в его рассмотрении (5 рабочих дней), регламентирует процедуру принятия решения о рассмотрении такого заявления, а также определяет случаи отказа в его рассмотрении и отказа во внесении изменений в реестр УЭО.

Определяется, что в случае изменения наименования УЭО, его идентификационного номера налогоплательщика срок рассмотрения заявления о внесении изменений в реестр УЭО согласно законопроекту составит 30 календарных дней.

Срок рассмотрения заявления о внесении в реестр УЭО изменений о сооружениях, помещениях (частях помещений), открытых площадках (частях открытых площадок) УЭО составит 120 календарных дней, поскольку проверка вносимых в реестр УЭО сведений требует реализации тех же мероприятий, что и при включении в реестр УЭО.

Устанавливается также, что добавление новой площадки УЭО на основании пп.4 п. 16 ст.333 Таможенного кодекса ЕАЭС (далее – ТК ЕАЭС) требует проведения выездной таможенной проверки. Срок проведения выездной таможенной проверки не должен превышать 2 месяца. При этом в указанный срок не включается период времени между датой вручения проверяемому лицу требования о представлении документов и (или) сведений и датой получения таких документов и (или) сведений (п.22 ст.333 ТК ЕАЭС). Кроме того, срок проведения выездной таможенной проверки может быть продлен на 1 месяц по решению таможенного органа, который проводит такую проверку (п.23 ст.333 ТК ЕАЭС). На время проведения выездной таможенной проверки течение срока рассмотрения заявления (120 дней) не приостанавливается; и др.

Рассмотрение законопроекта в первом чтении возможно в марте 26 г.

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1120507-8>

Комитет по безопасности и противодействию коррупции:

– приступил к подготовке к первому чтению законопроекта № 1128097-8 "О внесении изменений в ст.104 ФЗ "Об исполнительном производстве", внесенного сенаторами А.Кутеповым, И.Тресковым, Е.Уваркиной 22.01.2026.

Предлагается: – установить, что конфискация имущества включает в себя принудительное без-

возмездное изъятие у должника или иных лиц имущества, указанного в исполнительном документе, и передачу его государственным органам или организациям для обращения в федеральную собственность или собственность субъекта РФ в соответствии с их компетенцией (далее – имущество, обращенное в государственную собственность);

– предусмотреть порядок и сроки передачи судебными приставами – исполнителями имущества, обращенного в собственность субъекта РФ, уполномоченному органу или организации субъекта РФ;

– возложить на ФССП России обязательства по выявлению фактов отсутствия имущества в натуре до момента формирования уведомлений о готовности к передаче Росимуществу изъятого имущества в целях дальнейшего инициирования при необходимости вопроса об изменении способа исполнения решения суда.

Рассмотрение законопроекта в первом чтении возможно в марте 26 г

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1128097-8>

– приступил к подготовке к первому чтению законопроекта № 1128972-8 "О внесении изменений в ФЗ "Об исполнительном производстве", внесенного депутатами С.Мироновым, А.Кузнецовым и др. 22.01.2026.

Ответственный – Комитет по безопасности и противодействию коррупции.

Предлагается: – предусмотреть наложение ареста на денежные средства в размере задолженности, то есть в размере, необходимом для исполнения требований, содержащихся в исполнительном документе, с учетом взыскания расходов по совершению исполнительных действий и исполнительского сбора, наложенного судебным приставом-исполнителем в процессе исполнения исполнительного документа;

– увеличить сумму взыскания по исполнительному производству, до которой наложение ареста на имущество должника не допускается, установив её в размере 30 000 руб;

– расширить перечень исполнительных действий установлением запрета на совершение регистрационных действий в отношении имущества должника;

– установить, для долгов, не превышающих 30 000 руб (за исключением социально значимых выплат), ввести запрет на применение вышеуказанной меры;

– установить, что для взыскания задолженностей, не превышающих установленного размера, в качестве мер принудительного исполнения могут применяться только меры, предусмотренные п.1 и 2 части 3 ст.68 Федерального закона № 229-ФЗ, а именно: обращение взыскания на денежные средства и ценные бумаги, а также на периодические выплаты, получаемые должником.

Рассмотрение законопроекта в первом чтении возможно в марте 26 г

<https://sozd.duma.gov.ru/bill/1128972-8>

Заявления депутатов:

Заместитель Председателя Комитета по энергетике Ю.Станкевич: В настоящее время ключевыми рисками для нефтяной отрасли в целом, включая сегмент нефтепродуктообеспечения, являются постоянное ухудшение фискальных условий, нерыночное ценообразование, сдерживание цен, отсутствие гибкости регулирования.

Доля налоговых изъятий в нефтяной отрасли России является одной из самых высоких в мире и постоянно увеличивается, но из-за удорожания добычи неизбежно снижение нефтяной ренты. При сохранении в среднесрочном горизонте цены российской нефти сорта *Urals* \$65/барр. (сейчас цены заметно ниже), снижение доналогового дохода нефтяной отрасли к 2036 г. может составить 30%, а к 2050 г. – 60%.

Демпферный механизм при внешней стабильности не является достаточно гибким, чтобы одновременно отвечать задачам сохранения бюджетных доходов и обеспечивать экономическую эффективность нефтепереработки.

Сможет ли государство для дальнейшего сдерживания внутренних цен позволять себе ежегодные выплаты компаниям в размере нескольких триллионов рублей? Мой ответ – нет.

Считаю, что налоговая реформа в нефтяной отрасли неизбежна.

В качестве альтернативы демпфирующему механизму может быть фискальная конструкция с экспортными пошлинами на нефтепродукты, корректируемыми в зависимости от ценовой конъюнктуры.

Среди других системных вызовов, стоящих перед российской нефтепереработкой назову рост спроса, необходимость модернизации НПЗ и наращивания мощностей по выпуску бензина.

Переработка 280 млн т/год нефти – тот минимум, на который мы должны ориентироваться.

Стратегический вектор развития топливного рынка заключается в необходимости привлечения в ближайшие годы инвестиций в модернизацию нефтепереработки для увеличения выхода светлых нефтепродуктов (бензин, дизель, авиакеросин) и наращивания мощностей по производству бензина.

При этом, если по дизельному топливу превышение предложения над внутренним спросом значительное, то по бензину размер существующего навеса нужно увеличивать как минимум в 1,5-2 раза с нынешних 8-10%.

В силу экономической ситуации часть запланированных до 2022 г. проектов пока на паузе, окончательные инвестиционные решения (ОИР) заинтересованными компаниями не приняты.

По прогнозам в ближайшие 20 лет автопарк в России может вырасти на 1/4, одновременно увеличатся средние пробеги за счет развития внутреннего туризма и расширения логистических маршрутов грузового транспорта.

По этой причине помимо увеличения объемов производства светлых нефтепродуктов нужно активнее развивать государственные программы частич-

ного перевода автопарка на газомоторное топливо и электроэнергию.

Я надеюсь, что опыт 2025 г. позволит органам исполнительной власти и компаниям сделать надлежащие выводы. Подчеркну, что речь не только о повышении уровня безопасности, антитеррористической защищенности НПЗ и иных инфраструктурных объектов, но и об увеличении запасов топлива в хранилищах на случай чрезвычайных ситуаций, предварительной отработке альтернативных логистических маршрутов, включая поставки дополнительных объемов топлива в ДФО, для нужд сельхозпроизводителей в отдельных регионах, корректировке правил торговли нефтепродуктами на бирже и в оптовом звене.

Отдельный вопрос, которому пока не уделяется должного внимания – диверсификация топливной корзины, создание условий для полноценной межтопливной конкуренции. Также отмечу, что неотъемлемой частью ТЭБ, должно стать расширение номенклатуры технологически и экономически доступных видов топлива, включая производные природного газа, различных спиртов, электроэнергию.

Введение законодательного госрегулирования цен на топливо в России создаст условия для идеального шторма, негативные последствия которого не заставят себя ждать по всей цепочке – от НПЗ до владельца автомобиля. Мне кажется, что уместнее идти по пути прогнозируемой налоговой политики и контроля государства за расходами (издержками) участников рынка.

Развитие цифровых систем управления большими данными с использованием ИИ повысит качество прогнозирования спроса, позволит заблаговременно принимать решения по всей цепочке создания и реализации продукта и, как следствие, достигать ценового баланса, избегая резких колебаний на бирже, в опте или рознице.

В этом и есть суть и смысл государственного управления отраслью.

22 января. Госдума в первом чтении одобрила проект изменений в УК о существенном (в некоторых случаях – пятикратном) повышении штрафов по более чем 30 экономическим статьям – речь, например, идет о таких преступлениях, как уклонение от уплаты налогов, незаконное предпринимательство или преднамеренное банкротство.

Как пояснила представлявшая законопроект замглавы Минюста Елена Ардабьева, повышение размера штрафов призвано "адаптировать" их к нынешним социально-экономическим реалиям – суммы не пересматривались уже более 20 лет.

В частности, по 13 статьям УК штрафы остаются неизменными с 2003 года, в то время как накопленная инфляция за это время составила более 400%. Вторая причина – принятое в 2024 году повышение порогов крупного и особо крупного ущерба для квалификации ряда экономических преступлений.

Например, значение крупного размера при неуплате налогов выросло с 15 млн до 18,75 млн руб, а особо крупного – с 45 млн до 56,2 млн руб.

МИР – НЕФТЬ В ДЕКАБРЕ 2025: КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА ЦЕНЫ

Владимир Афанасьев, эксперт

Премиальные сорта нефти в Европе, объединенные под маркой *Brent* и используемые для условного расчета базовой цены на российскую экспортную смесь нефти (*Urals*), вывозимую из портов *Новороссийск*, *Приморск*, *Усть-Луга* и *Мурманск*, находились в понижательном тренде большую часть месяца, хотя в итоге и остались в границах от \$59 до \$64 за баррель несмотря на спекулятивные попытки еще больше снизить стоимость сырья. Краткосрочное ралли в начале декабря привело к подъему цены к границе в \$64 в первых числах месяца. Однако в конце первой декады периода цены начали медленно снижаться, и подошли к отметке в \$59 за баррель к середине месяца. После этого последовали недолгие попытки участников рынков сыграть на повышение, которые вновь завершились понижением цены уже после продолжительных рождественских каникул. В итоге в последние дни декабря стоимость сырья остановилась на отметке ниже \$61 за баррель.

Начала месяца могло, как казалось, заложить основу для роста, а не падения цен. Стоимость сырья выросла после атак беспилотника со стороны Украины на экспортный терминал *КТК*, закрытия США воздушного пространства Венесуэлы и решения подписантов соглашения *ОПЕК+* оставить уровни добычи без изменений в первом квартале 2026 года. Так как тема избытка нефти на мировом рынке уже давно педалировалась участниками энергетических рынков, то решение *ОПЕК+* сохранить целевой уровень добычи принесло некоторое облегчение в ряды опасующихся такого сценария и помогло стабилизировать ожидания относительно роста предложения в ближайшие месяцы. По мнению западных аналитиков, участники соглашения замедляют свои усилия по восстановлению утраченной доли рынка на фоне опасений надвигающегося избытка предложения.

Впрочем, рост цен сдерживался оптимизмом относительно обсуждения вариантов решения конфликта в Украине, и, соответственно, ожидаемого облегчения поставок и покупки российского сырья на фоне встречи Президента России *Владимира Путина* со специальным посланником президента США *Дональда Трампа Стивом Уиткоффом* и зятем *Трампа, Джаредом Кушнером*. Кроме того, пусть и с ограничениями, возобновился экспорт казахской нефти через подвергшийся нападению экспортный терминал *КТК*, находящийся в нескольких километрах от порта *Новороссийск*.

Впрочем, цены вновь начали двигаться вверх уже скоро после того, как стало известно, что Рос-

сия и США не смогли достичь компромисса по Украине после пятичасовой встречи *Путина* с посланниками президента США. Нефтяные рынки надеялись на прогресс в результате переговоров, так как договоренность с США могла привести к частичному снятию санкций с российских нефтяных компаний. Наоборот, произошло очередное обострение – Украина нанесла удары по двум нефтяным танкерам в Черном море, находящимся под международными санкциями и занимавшимся транспортировкой российской нефти.

Росту цен способствовали ожидания того, что снижение процентной ставки рефинансирования в США поддержит крупнейшую экономику мира и спрос на нефть после публикации новых данных, показавших замедление роста занятости в стране. По словам аналитиков, эскалация напряженности между США и Венесуэлой также поддерживала цены на фоне опасений по поводу сокращения поставок нефти из этой страны в Китай и по другим направлениям.

Однако очередной еженедельный отчет *Министерства энергетики* США по запасам сырой нефти и топлива принес разочарование трейдерам, рассчитывающим на рост цен. По данным министерства, запасы сырой нефти выросли на 600 тыс. баррелей и составили около 427,5 млн баррелей, в то время как аналитики прогнозировали сокращение. Кроме того, согласно одному из мировых новостных агентств, Саудовская Аравия установила официальную цену продажи нефти марки *Arab Light* на январь для Азии на уровне \$0,60 за баррель выше усредненной цены по нефтяному показателю *Оман/Дубай*, что стало самым низким уровнем за 5 лет.

Вскоре снижение цен ускориилось после того, как стало известно о том, что власти Ирака возобновили добычу на нефтяном месторождении *Западная Курна-2*, которое управляется компанией *ЛУКОЙЛ*, одним из крупнейших в мире. Чуть ранее в ноябре *ЛУКОЙЛ* заявил о наступлении форс-мажора на этом месторождении после введения американских санкций.

Однако движение цен вниз не было прямолинейным. Стоимость сырья прервала падение после того, как официальные лица США заявили о захвате страной нефтяного танкера у берегов Венесуэлы, что усилило опасения по поводу дальнейших поставок. Кроме того, в своем последнем ежемесячном отчете о состоянии нефтяного рынка авторитетное *Международное энергетическое агентство* повысило более ранние прогнозы роста мирового спроса на нефть на 2026 год, одновременно снизив прогнозы роста предложения, что подразумевает несколько меньший профицит предложения сырья в 2026 году. Хотя ничего хорошего для надеющихся на повышение

стоимости сырья не было. Так, аналитический отдел западного инвестиционного банка *JP Morgan* заявил в отчете, что избыток нефти в 2025 году продолжит увеличиваться в 2026 и 2027 годах, поскольку по их оценкам, что мировое предложение нефти будет опережать спрос, увеличиваясь в 3 раза быстрее темпов роста спроса. В итоге стоимость фьючерсных контрактов на *Brent* приблизилась к \$59 за баррель.

Тем не менее развитие конфронтации между США и Венесуэлой все-таки привело к недолгому ценовому ралли. Цены на нефть выросли после того, как *Трамп* распорядился начать блокаду всех нефтяных танкеров, находящихся под санкциями, которые заходят в Венесуэлу и выходят из нее. Это усилило глобальное политическое напряжение, но с другой стороны ослабило опасения по поводу растущего избытка нефти на мировом рынке. Помимо этого, США рассматривают возможность ввести дополнительные санкции против российского энергетического сектора на случай, если Москва не согласится на мирное соглашение с Украиной, сообщило информационное агентство *Bloomberg*. Возможные меры, направленные против российской нефти, могут создать дополнительные риски для рынка с точки зрения поставок после действий США в отношении Венесуэлы.

Стоимость сырья продолжала расти и ближе к началу периода рождественских праздников в Европе и США после того, как стало известно о попытке Береговой охраны США перехватить нефтяной танкер, который, по словам американских чиновников, являлся частью незаконного обхода санкций против Венесуэлы. Ноту оптимизма добавила и порция экономической статистики. Так, по данным *Бюро экономического анализа Министерства торговли США*, согласно предварительной оценке ВВП за третий квартал 2025 года, экономика США росла быстрее, чем ожидалось, чему способствовали активные потребительские расходы. Ближе к концу месяца, уже после прошедших праздников, казалось, рост цены будет продолжаться. Так, Россия обвинила Украину в нападении на резиденцию *Путина*, в то время как трейдеры приготовились к возможным перебоям в поставках на Ближнем Востоке из-за растущей напряженности в Йемене.

Однако в последних числах декабря цены вновь начали падать под влиянием фундаментальных факторов. Так, *Министерство энергетики США* сообщило, что в октябре добыча нефти в стране достигла очередного рекордного уровня. Выросли и запасы нефтепродуктов в стране – так, согласно данным еженедельного отчета, накопления бензина в США поднялись почти на 6 млн баррелей и превысили 234 млн баррелей, тогда как аналитики ожидали увеличения на 1,9 млн баррелей. Запасы дистиллятов, включая дизельное топливо и мазут, увеличились на 5 млн баррелей почти до 124 млн баррелей, в то время как

прогнозировалось увеличение на 2,2 млн баррелей.

По оценкам западных аналитиков, в феврале 2026 года цена на фьючерсные контракты на поставку нефти сорта *Brent* может продолжать находиться в границах между \$60 и \$70 за баррель (\$440 – \$513 за тонну). Основным фактором, который будет оказывать влияние на цены, скорее всего, будет оставаться противостояние между США и Ираном – так, *Трамп* обещает применить военную силу против страны в связи с жестоким подавлением массовых протестов, а также ввести новые санкции, направленные на прерывание экспортных поставок иранского сырья в Азию. Кроме того, остаются на повестке для и традиционные вопросы урегулирования конфликтов в других странах. Нельзя списывать со счетов и фундаментальные факторы – так, неизвестен срок возобновления добычи на месторождении *Тенгиз* в Казахстане, которое было остановлено 18 января в связи с аварией.

Что касается экспорта российской и транзитной казахской нефти в декабре, то согласно предварительным независимым оценкам, основанным на независимых наблюдениях за движением танкеров, было зафиксировано повышение объемов отгруженного российского сырья на терминалах в портах европейской части России, в то время как на Дальнем Востоке экспорт сырья остался на уровне ноября без значительных изменений.

Относительно поставок российской нефти на "южном" направлении, объем отгрузки нефтяного сырья российских и казахских экспортеров из *Новороссии* составил около 3,9 млн тонн. Таким образом, объемы перевалки возросли на 1,38 млн тонн по сравнению с предыдущим месяцем.

Что касается "северного" направления, объемы перевалки через основной российский порт *Приморск* также увеличились по сравнению с ноябрем на 379 тыс. тонн и составили около 4,3 млн тонн нефти. Поставки через порт *Усть-Луга* также поднялись на 389 тыс. тонн до около 2,5 млн тонн. Объемы отгрузок через порт *Мурманск* изменились незначительно и составили чуть более 1,1 млн тонн сырья.

Поставки более легкой и малосернистой нефти через порт *Козьмино* на Дальнем Востоке снизились до отметки в около 4 млн тонн, то есть упали на 145 тыс. тонн по сравнению с предыдущим месяцем. Отгрузки на терминале *Де-Кастри* также возросли по сравнению с ноябрем до 752 тыс. тонн. На терминале в *Пригородное* на Сахалине отгрузки остались относительно неизменными по сравнению с предыдущим месяцем и составили 273 тыс. тонн.

Информация относительно трубопроводных поставок по южной ветке нефтепровода *Дружба* в страны восточной Европы, которые продолжают покупать российское сырье, а также по *ВСТО* в Китай, оставалась недоступной на момент публикации.

Перевалка нефти через порты РФ в ДЗ, тыс. тонн

№	Направление	Факт ноябрь 2025 г. всего	Факт декабрь 2025 г. всего
I	Морские порты, всего	15 287,7	17 320,5
	Порты Черного моря, всего	2 539,9	3 907,2
1	Новороссийск (без КТК)	2 539,9	3 907,2
	Порты Каспийского моря, всего	80,8	1,0
1	Махачкала	80,8	1,0
	Порты Балтийского и Баренцева моря, всего	7 580,3	8 365,1
1	Приморск	3 894,3	4 272,7
2	Усть-Луга	2 138,9	2 528,3
3	Мурманск	1 185,5	1 136,7
4	Калининград	16,9	16,9
5	Варандей	344,7	410,5
	Порты Дальнего Востока, всего	5 086,7	5 048,2
1	Козьмино	4 167,8	4 022,9
2	Де-Кастри	646,3	752,3
3	Пригородное	272,6	273,0
4	Посыет	-	-

Источник: Анализ ИнфоТЭК

ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ

Нефть, тыс. тонн

Регион/Компания	Порт	Всего		Экспорт		Транзит		Каботаж	
		Декабрь 2025 г.	%, 2025/2024	Декабрь 2025 г.	%, 2025/2024	Декабрь 2025 г.	%, 2025/2024	Декабрь 2025 г.	%, 2025/2024
АРКТИЧЕСКИЙ Б-Н									
Варандейский терминал	Варандей	410,5	85,1	410,5	85,1				
РПК Норд	Мурманск	1 758,7	100,3	846,0	98,1			912,7	102,3
РПК КОЛА	Мурманск	649,3		290,7				358,6	
Газпромнефть-Ямал	Сабетта	516,3	87,9					516,3	87,9
БАЛТИЙСКИЙ Б-Н									
Приморский торговый порт	Приморск	4 272,7	132,2	4 272,7	132,2				
Невская трубопроводная компания	Усть-Луга	2 528,3	109,6	2 528,3	109,6				
ЛУКОЙЛ-Комплексный нефтяной терминал	Калининград	16,9	99,4	16,9	99,4				
АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ Б-Н									
Новороссийский МТП	Новороссийск	3 907,2	257,3	3 907,2	257,3				
КТК-Р	Новороссийск	3 983,6	80,7	242,6	91,9	3 741,0	80,1		
КАСПИЙСКИЙ Б-Н									
Махачкалинский МТП	Махачкала	186,7	113,4	1,0		126,9	77,1	58,9	
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ Б-Н									
Транснефть – Порт Козьмино	Восточный	4 022,9	97,3	4 022,9	97,3				
Сахалин -1	Де-Кастри	752,3	98,7	752,3	98,7				
Сахалинская Энергия	Пригородное	273,0	96,3	273,0	96,3				
ВСЕГО		23 278,4	110,4	17 564,1	123,0	3 867,9	80,0	1 846,4	93,3

Нефтепродукты, тыс. тонн

Регион/Компания	Порт	Всего		Экспорт		Транзит		Каботаж	
		Декабрь 2025 г.	%, 2025/2024	Декабрь 2025 г.	%, 2025/2024	Декабрь 2025 г.	%, 2025/2024	Декабрь 2025 г.	%, 2025/2024
РПК Норд	Мурманск	19,6		9,8				9,8	102,3
Таймырская топливная компания	Дудинка	27,8	72,1					27,8	72,1
РН-Морской терминал Архангельск	Архангельск	22,6	27,9					22,6	99,6
Ямал СПГ	Сабетта	169,9	187,0	125,3	150,5			44,6	
Арктик СПГ-2	Сабетта	6,0	97,7					6,0	97,7
БАЛТИЙСКИЙ Б-Н									
КОНТУР Слб	Санкт-Петербург	10,3		4,9				5,4	
Интерферрум-Металл	Санкт-Петербург	99,4	128,3	95,0	122,6			4,4	
Петербургский нефтяной терминал	Санкт-Петербург	383,8	89,7	369,3	94,8			14,6	37,9

Нефтепродукты, тыс. тонн (продолжение)

Регион/Компания	Порт	Всего		Экспорт		Транзит		Каботаж	
		Декабрь 2025 г.	%, 2025/2024	Декабрь 2025 г.	%, 2025/2024	Декабрь 2025 г.	%, 2025/2024	Декабрь 2025 г.	%, 2025/2024
Приморский торговый порт	Приморск	1 931,9	140,3	1 578,0	123,4	354,0			
РПК-Высоцк Лукойл-II	Высоцк	690,0	98,4	680,6	97,1			9,4	
НОВАТЭК-Усть-Луга	Усть-Луга	629,3	89,7	611,0	91,2			18,2	58,4
Портэнерго	Усть-Луга	137,4	84,6	137,4	84,6				
ЛУКОЙЛ-Комплексный нефтяной терминал	Калининград	14,8						14,8	
Калининградский МРП	Калининград	7,1	42,3					7,1	42,3
Портовая Инфраструктура	Калининград	5,4						5,4	
АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ Б-Н									
Новороссийский МТП	Новороссийск	1 673,4	94,3	1 650,1	93,0			23,3	
Туапсинский МТП	Туапсе	765,3	171,3	756,7	176,0			8,6	50,6
Таганрогский МТП	Таганрог	12,5	88,0	12,5	88,0				
Курганнефтепродукт	Таганрог	24,5	226,9					24,5	226,9
ДонТерминал	Азов	5,0	14,5	5,0	14,5				
Азовпродукт	Азов	11,2	87,5	11,2	200,7				
Новошахтинский завод нефтепродуктов (филиал Ростовский)	Ростов-на-Дону	245,0	90,3	245,0	90,3				
ТНГ	Тамань	272,2	27,2	272,2	27,2				
Экспойл Групп	Темрюк	11,1		11,1					
Каргохим	Темрюк	6,6		5,9				0,7	36,9
Морской торговый порт Темрюк	Темрюк	12,2		12,2					
Темрюкский СРЗ	Темрюк	13,0	147,0	11,1	220,3			1,8	48,1
Югнефтехимтранзит	Кавказ	10,0						10,0	
Таманское управление Азово-Черноморского бассейнового филиала ФГУП "Росморпорт"	Кавказ	50,2						50,2	
Ейский морской порт	Ейск	44,8	82,5	44,8	82,5				
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ Б-Н									
ННК-Приморнефтепродукт	Владивосток	198,0	94,4	157,2	99,0			40,8	80,1
Нико-Ойл ДВ	Владивосток	14,8	28,1					14,8	28,1
НПП ВЛАДПОРТБУНКЕР	Владивосток	34,8	104,7					34,8	104,7
Востокбункер	Посьет	123,9	107,8	87,4	125,6			36,5	80,6
Находка Ойл Бункер	Находка	6,7	71,3					6,7	71,3
Трансбункер-Приморье	Находка	2,5	16,7					2,5	16,7
РН-Морской терминал Находка	Находка	414,8	130,1	345,3	151,3			69,4	76,5
ВОСТОК СЕРВИС БУНКЕР	Находка	21,3	100,0					21,3	100,0
Морской стандарт	Находка	5,8	43,1					5,8	43,1
Альянс Транзит	Находка	0,1						0,1	
Восточный нефтехимический терминал	Восточный	70,9	186,4	68,5	223,9			2,4	32,0
Топливо-Бункерная Компания	Восточный	3,4	19,2					3,4	19,2
Трансбункер-Ванино	Ванино	146,1	84,8	109,5	73,0			36,6	164,1
ННК-Гаваньбункер	Советская Гавань	11,2	212,2					11,2	212,2
ННК-Сахалиннефтепродукт	Корсаков	21,0	86,1					21,0	86,1
Гидрострой	Невельск	2,2						2,2	
Курильский рыбац (филиал Крабозаводск)	Невельск	0,1	16,1					0,1	16,1
Угольный морской порт Шахтерск	Шахтерск	1,5	117,9					1,5	117,9
Трансбункер-Холмск	Холмск	4,7	55,9					4,7	55,9
Сахалин-Шельф-Сервис	Холмск	2,6	188,3					2,6	188,3
Сахалинское морское пароходство	Холмск	31,7	92,2					31,7	92,2
Магаданнефто	Магадан	38,6	134,0					38,6	134,0
Тосмар	Магадан	1,3	13,5					1,3	13,5
ННК-Камчатнефтепродукт	Петропавловск-Камчатский	23,3	115,6					23,3	115,6
Камчатскэнерго	Петропавловск-Камчатский	40,5	121,3					40,5	121,3
ВСЕГО		8 533,9	92,2	7 417,1	89,9	354,0	-	762,9	84,6

ПОСТАВКИ НЕФТЕНАЛИВНЫХ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ДЛЯ ЭКСПОРТА

Через порты России и сопредельных государств, включая транзит, тыс. тонн

Страна	Продукт	Декабрь 2025 г.	Январь-декабрь 2025 г.
Россия	Бензин	16 584	1 262
	ДТ	9 605	739
	Керосин	3	0
	Мазут	34 421	2 729
	Нефть	1	0
	Конденсат	476	42
Латвия	Мазут	2	0
Казахстан	Бензин	1	0
Грузия	Мазут	605	34
ИТОГО	Бензин	16 585	1 262
	ДТ	9 605	739
	Керосин	3	0
	Мазут	35 028	2 763
	Нефть	1	0
	Конденсат	476	42

Через порты России, включая транзит, тыс. тонн

Станция	Терминал	Продукт	Декабрь 2025 г.	Январь-декабрь 2025 г.
Автово-э.	ПНТ	Бензин	871	60
Автово-э.	ПНТ	ДТ	149	3
Автово-э.	ПНТ	Мазут	2 169	184
Азов-э	ДонТерминал	Бензин	238	16
Азов-э	ДонТерминал	ДТ	236	21
Азов-э	ДонТерминал	Мазут	145	2
Бийск-э	Бийский речной порт	Бензин	11	1
Бийск-э	Бийский речной порт	ДТ	30	3
Блюхер/Блюхер-э	Восток-бункер	ДТ	257	34
Блюхер/Блюхер-э	Восток-бункер	Мазут	1 168	43
Ванино/Ванино-э	Трансбункер	Бензин	13	1
Ванино/Ванино-э	Трансбункер	ДТ	207	23
Ванино/Ванино-э	Трансбункер	Мазут	1 516	95
Ванино/Ванино-э	Трансбункер	Конденс.	310	34
Владивосток/Владивосток-э	НПП Владпортбункер	Бензин	16	1
Владивосток/Владивосток-э	НПП Владпортбункер	ДТ	124	5
Владивосток/Владивосток-э	НПП Владпортбункер	Мазут	148	21
Владивосток/Владивосток-э	НПП Владпортбункер	Конденс.	7	0
Высоцк/Высоцк-э	РПК-Высоцк ЛУК.И	Бензин	1 018	27
Высоцк/Высоцк-э	РПК-Высоцк ЛУК.И	ДТ	607	19
Высоцк/Высоцк-э	РПК-Высоцк ЛУК.И	Мазут	3 408	161
Вышестеблиевская-э	Таманьнефтегаз	Бензин	846	105
Вышестеблиевская-э	Таманьнефтегаз	ДТ	290	140
Вышестеблиевская-э	Таманьнефтегаз	Мазут	2 162	248
Грушевая-э	Черномортр/нефть	Бензин	4 571	450
Грушевая-э	Черномортр/нефть	ДТ	2 032	175
Грушевая-э	Черномортр/нефть	Мазут	1 907	101
Грушевая-э	Черномортр/нефть	Керосин	3	0
Ейск-э	Мазутный терминал ООО ТТДХ/Ейск-Порт-Виста	Мазут	609	55
Заречная-э	порт Ростов-на-Дону	ДТ	11	7
Кавказ-э	Югнефтехимтранзит	Мазут	57	27
Кола-э	Первый Мурманский терминал	Бензин	43	0
Комсомольск-Мурманский/Комсомольск-Мурманский-э	Коммандит Сервис	Бензин	44	2

Через порты России, включая транзит, тыс. тонн (продолжение)

Станция	Терминал	Продукт	Декабрь 2025 г.	Январь-декабрь 2025 г.
Комсомольск-Мурманский/ Комсомольск-Мурманский-э	Коммандит Сервис	ДТ	22	1
Комсомольск-Мурманский/ Комсомольск-Мурманский-э	Коммандит Сервис	Мазут	169	19
Крабовая-э	Находкан/пр	Бензин	554	32
Крабовая-э	Находкан/пр	ДТ	210	36
Крабовая-э	Находкан/пр	Мазут	1 389	59
Кузнечевский-э	порт Кузнечевский	Бензин	236	8
Кузнечевский-э	порт Кузнечевский	Мазут	16	3
Лужская-э	Усть-Луга Ойл/СИБУР-Портэнерго	Бензин	7 094	504
Лужская-э	СИБУР-Портэнерго	ДТ	140	7
Лужская-э	Усть-Луга Ойл	Мазут	17 845	1 571
Махачкала-э	Дагнефтепрод.	Бензин	13	0
Махачкала-э	Дагнефтепрод.	ДТ	18	0
Махачкала-э	Дагнефтепрод.	Нефть	1	0
Находка-Восточная-э	Восточный нефтехимический терминал	Конденс.	159	8
Новороссийск.-э	ИПП/Новороссийский мазутный терминал	Бензин	278	19
Новороссийск.-э	ИПП/Новороссийский мазутный терминал	ДТ	3 325	154
Новороссийск.-э	ИПП/Новороссийский мазутный терминал	Мазут	1 579	137
Советская-гавань-э	Гавань бункер	ДТ	76	11
Советская-гавань-э	Гавань бункер	Мазут	20	3
Таганрог-э	Терминалы порта Таганрог	ДТ	5	5
Таганрог-э	Терминалы порта Таганрог	Мазут	43	0
Тингута-э	РЖД-труб. – порт Новороссийск	ДТ	51	13
Трусово-э	ЛУКОЙЛ-Транс	Бензин	431	25
Трусово-э	ЛУКОЙЛ-Транс	ДТ	114	11
Туапсе-сорт-э	Туапсен/пр	Бензин	307	11
Туапсе-сорт-э	Туапсен/пр	ДТ	1 701	71
Туапсе-сорт-э	Туапсен/пр	Мазут	71	0
ИТОГО		Бензин	16 584	1 262
		ДТ	9 605	739
		Керосин	3	0
		Мазут	34 421	2 729
		Нефть	1	0
		Конденс.	476	42

Через порты сопредельных государств, тыс. тонн

Станция	Страна	Терминал	Продукт	Декабрь 2025 г.	Январь-декабрь 2025 г.
Батуми-э	Грузия	Порт Батуми	Мазут	605	34
Мангали-э	Латвия	Терминалы порта Рига	Мазут	2	0
Павлодар-порт	Казахстан	Павлодарский речной порт	Бензин	1	0
ИТОГО			Бензин	1	0
			Мазут	607	34

Примечание:

ПНТ – Петербургский нефтяной терминал

н/пр – нефтепродукт, нб – нефтебаза

Калпорт/нб – Калининградская портовая нефтебаза

Балтнефтком – Балтийская нефтеперевалочная компания

Балттермсर्व. – Балттерминалсервис

Перв.Речка-э – Первая Речка-экспорт

Кал.-сорт-э – Калининград-сорт-экспорт

Балт. Лес-э – Балтийский Лес – экспорт

ЛУК.Балт.Бун. – ЛУКОЙЛ Балтик Бункер

МИР – РЫНОК: КЛЮЧЕВЫЕ СОБЫТИЯ – ЯНВАРЬ 2026

НЕФТЬ

Мировой спрос/предложение, млн барр/сутки

Отчет январь 2026	Спрос январь 2026	+/- декабрь 2025	Предложение январь 2026	+/- декабрь 2025
МЭА	104,98	+0,19	108,70	+0,10
EIA	104,82	-0,35	107,65	+0,12

Число нефтегазовых буровых установок в мире в 2025 г. снизилось второй год подряд

5 января. Среднемесячное число действовавших нефтяных и газовых буровых установок в мире в 2025 году сократилось по итогам второго года подряд, по данным американской нефтесервисной компании *Baker Hughes*.

Показатель снизился до **1818** по сравнению с 1948 в 2024 году. В том числе в Северной Америке количество установок уменьшилось на 48, в Латинской Америке – на 23, в Африке – на 7, в АТР – на 16, на Ближнем Востоке – на 39. При этом в Европе их количество увеличилось на 4.

В декабре прошлого года в мире в среднем работало 1783 буровых против 1812 в ноябре. При этом декабрьский уровень на 82 ниже показателя за аналогичный месяц 2024 года.

В США количество установок в прошлом месяце сократилось на 3 относительно ноября (до 546), в Канаде – на 19 (до 172).

Число буровых в Европе уменьшилось на одну (до 119), в Латинской Америке – на 5 (до 129), на Ближнем Востоке – на 4 (до 509), в АТР – на 2 (до 203). При этом в Африке их количество выросло на 4 (до 105).

Венесуэле потребуется \$183 млрд инвестиций для восстановления добычи до 3 млн б/с к 2040 г.

6 января. Венесуэла теоретически может восстановить нефтедобычу до уровней, наблюдавшихся в конце 1990-х годов, но это потребует времени и масштабных вложений, в том числе иностранных, полагают аналитики *Rystad Energy*.

Сейчас страна, обладающая крупнейшими разведанными запасами нефти в мире, добывает около **1,1 млн б/с**. Только для поддержания этого объема добычи в последующие 15 лет Венесуэле нужно инвестировать в нефтеразведку и добычу, а также в сопутствующую инфраструктуру порядка **\$53 млрд**, говорится в отчете *Rystad*.

Добыча в стране может вырасти на 300 тыс. б/с в ближайшие 2-3 года без больших затрат, однако дальнейший рост потребует инвестиций в размере примерно \$8-9 млрд в год. В таком случае производство нефти может восстановиться до **2 млн б/с** к 2032 году и до **3 млн б/с** к 2040 году.

Общий объем капиталовложений, необходимых для увеличения добычи до 3 млн б/с к 2040

году, эксперты *Rystad* оценивают в **\$183 млрд**. Часть этой суммы может предоставить государственная энергетическая компания *PDVSA*, однако для стабильного восстановления нефтяной отрасли стране потребуется не менее \$30-35 млрд иностранного финансирования только в ближайшие 2-3 года, говорят аналитики. При этом базовый сценарий *Rystad*, озвученный в декабре, предусматривал сохранение санкций и морской блокады, что приведет к постепенному сокращению добычи нефти в Венесуэле до 700 тыс. б/с к 2040 году. Этот сценарий по-прежнему остается базовым для аналитиков.

Саудовская Аравия в феврале снизит цены на нефть для всех регионов

6 января. Саудовская Аравия в феврале снизит цены на нефть для покупателей из всех регионов, говорится в сообщении госкомпании *Saudi Aramco*.

Основной сорт, поставляемый в Азию – Arab Light – подешевеет на \$0,3 за баррель. Он будет стоить на \$0,3 больше, чем корзина нефти Оман/Дубай.

Снижение цен на остальные сорта нефти для Азии составит \$0,2-0,3 за баррель, для США – \$0,3-0,4 за баррель, Северо-Западной Европы и Средиземноморья – \$0,4 за баррель.

Стоимость нефти (в долларах США):

Регион/марка нефти	февраль	январь	изм.
Азия (разница к средней цене нефти Омана и Дубая):			
Arab Super Light	1,95	2,15	-0,2
Arab Extra Light	0,80	1,10	-0,3
Arab Light	0,30	0,60	-0,3
Arab Medium	-0,85	-0,55	-0,3
Arab Heavy	-2,20	-1,90	-0,3
США (разница к индексу ASCI):			
Arab Extra Light	4,05	4,45	-0,4
Arab Light	2,20	2,50	-0,3
Arab Medium	1,70	2,10	-0,4
Arab Heavy	0,95	1,35	-0,4
Северо-Западная Европа (разница к цене Brent):			
Arab Extra Light	1,25	1,65	-0,4
Arab Light	-0,35	0,05	-0,4
Arab Medium	-1,15	-0,75	-0,4
Arab Heavy	-3,55	-3,15	-0,4
Средиземноморье (разница к цене Brent):			
Arab Extra Light	1,15	1,55	-0,4
Arab Light	-0,55	-0,15	-0,4
Arab Medium	-1,15	-0,75	-0,4
Arab Heavy	-3,85	-3,45	-0,4

США начали продажу венесуэльской нефти на мировом рынке, к реализации планируется 30-50 млн барр.

8 января. Правительство США начало реализацию венесуэльской нефти на мировом рынке в интересах США, Венесуэлы и американских союзников.

"Эти средства будут распределены в интересах американского и венесуэльского народов по усмот-

рению *Правительства США*. Продажа нефти начнется немедленно, ожидается реализация около 30-50 млн баррелей. Она будет продолжаться неопределенное время", – отмечает *Минэнерго*.

Согласно сообщению, американская легкая нефть будет поступать в Венесуэлу по мере необходимости для смешивания с венесуэльским высоковязким сырьем для оптимизации добычи и последующей транспортировки продукции. Ввоз и вывоз нефти из Венесуэлы будет осуществляться исключительно по авторизованным каналам в соответствии с законодательством США и требованиями национальной безопасности.

США выборочно снимают санкции, чтобы обеспечить транспортировку и продажу венесуэльской нефти и нефтепродуктов на мировые рынки. В частности, будет разрешен импорт отдельных видов нефтепромыслового оборудования, запчастей и услуг, чтобы компенсировать многолетнее снижение добычи и обеспечить рост в краткосрочной перспективе. "Это потребует использования технологий, экспертных знаний и инвестиций от американских и других международных партнеров в энергетической отрасли", – указывает *Минэнерго*.

ОПЕК получила обновленные графики компенсаций за сверхдобычу от 4 стран, "долг" Казахстана вырос до 3,5 млн б/с

8 января. Четыре страны ОПЕК+ должны компенсировать с декабря по июнь почти 4,57 млн б/с сверхдобычи, сообщается в обновленном графике компенсаций, который представила ОПЕК.

Этот показатель символически меньше "долга" на предыдущий месяц, согласно которому Казахстан, Ирак, ОАЭ и Оман должны были компенсировать с ноября по июнь 4,589 млн б/с.

Согласно обновленному графику, Казахстан должен компенсировать с декабря по июнь 3,536 млн б/с ("долг" по предыдущему графику – 3,357 млн б/с), Ирак – 771 тыс. б/с (ранее – 947 тыс. б/с), ОАЭ – 223 тыс. б/с (ранее – 244 тыс. б/с), Оман – 40 тыс. б/с (ранее – 40 тыс. б/с).

С учетом актуальных данных по компенсациям план добычи ОПЕК+ в январе снизится к декабрю на 148 тыс. б/с (ранее ожидалось снижение на 128 тыс. б/с), до 38,221 млн б/с. В феврале общая квота альянса опустится до 37,780 млн б/с, в марте – до 37,778 млн б/с.

Трейдеры Vitol и Trafigura предлагают нефть Венесуэлы компаниям Китая и Индии

12 января. Мировые нефтетрейдеры Vitol и Trafigura ведут переговоры с крупными индийскими и китайскими НПЗ о потенциальной продаже венесуэльской нефти, спустя несколько дней после того, как получили предварительное разрешение от *Правительства США* на продажу нефти из Венесуэлы, пишет агентство *Bloomberg* со ссылкой на источники.

Азия на протяжении многих лет, несмотря на санкции и ограничения США, являлась важнейшим рынком для венесуэльской нефти марки Mereu, при

этом Китай импортировал львиную долю венесуэльской нефти, покупая ее со скидкой, отмечает агентство.

Индийская компания *Reliance Industries* покупала нефть после получения соответствующего разрешения, но в прошлом году приостановила закупки после того, как президент США *Дональд Трамп* объявил о введении 25% пошлины для покупателей венесуэльской нефти.

Переработчики нефти как в Индии, так и в Китае сейчас стремятся изучить возможность возобновления доступа к венесуэльской нефти, которая потенциально может стать еще одним источником поставок на рынке и без того с высоким объемом предложения.

Источники агентства отмечают, что государственная *Indian Oil* входит в число тех, кто ожидает подтверждения от Вашингтона о разрешении на возвращение на рынок нефти марки Mereu. *Reliance* заявила на прошлой неделе, что ожидает разъяснений относительно доступа к венесуэльской нефти для неамериканских покупателей и "рассмотрит возможность покупки нефти в соответствии с требованиями законодательства".

В свою очередь источники агентства *Reuters* сообщают, что *Vitol* и *Trafigura* предлагают венесуэльскую нефть компаниям в Индии и Китае с поставкой в марте, в частности, *Vitol* предложил партию нефти со скидкой в \$8-8,5 за баррель по сравнению с *ICE Brent* на базисе с доставкой нефти.

Vitol и *Trafigura* также обратились к *PetroChina*, сообщают источники *Reuters*, отмечая, что эта китайская госкомпания была крупным покупателем тяжелой сернистой нефти Mereu, а также мазута из Венесуэлы до начала санкций США.

"Трейдеры могут сначала обратиться к крупным государственным нефтетрейдерам, а не к небольшим компаниям", – сказал один из источников, имея в виду независимые НПЗ в Китае, которые обычно покупают дешевую нефть, находящуюся под санкциями.

В воскресенье *Vitol* загрузила первую партию нефти из США в Венесуэлу на судно Hellepont Protector класса Panamax, которое, как ожидается, прибудет в венесуэльский порт Хосе 28 января, пишет *Reuters* со ссылкой на данные *Kpler*. Нафта используется для разжижения тяжелой венесуэльской нефти, что облегчает ее транспортировку и переработку.

Отчет EIA:

14 января.

МИР

Спрос. Спрос на ЖУВ в мире по итогам 2025 году составил **103,69 млн б/с**, что на 1,16 млн б/с больше, чем годом ранее. Месяцем ранее ведомство прогнозировало рост показателя на 1,14 млн б/с. Таким образом, оценка была повышена на 20 тыс. б/с.

Актуальный прогноз министерства предполагает спрос в 2024 году на уровне 102,53 млн б/с (предыдущая оценка – 102,8 млн б/с), в 2025-м -

103,69 млн б/с (ранее – 103,94 млн б/с), в 2026-м – **104,82 млн б/с** (ранее – 105,17 млн б/с).

Таким образом, *Минэнерго* США ожидает, что в 2026 году рост потребления составит 1,13 млн б/с, что на 100 тыс. б/с ниже темпа, спрогнозированного в предыдущем отчете.

Первая оценка ведомства мирового спроса на ЖУВ в 2027 году – 106,09 млн б/с, что предусматривает рост на 1,27 млн б/с к прогнозируемому показателю 2026 года.

Добыча. Мировое производство ЖУВ в 2025 году увеличилось на 2,95 млн б/с – до 106,28 млн б/с. В 2026 году ведомство ожидает роста показателя на 1,37 млн б/с (оценка в сравнении с предыдущим отчетом повышена на 120 тыс. б/с) – до **107,65 млн б/с**, а в 2027 году – лишь на 0,5 млн б/с – до 108,18 млн б/с.

EIA полагает, что рост предложения ЖУВ в текущем году будет обусловлен увеличением добычи стран *ОПЕК+*, а в 2027 году – странами за пределами альянса, главным образом странами Южной Америки.

По мнению аналитиков ведомства, альянс *ОПЕК+* в 2026 году будет добывать почти на 0,9 млн б/с меньше своего плана, при этом основная часть "недосдачи" придется на Россию (из-за санкций) и Мексику (из-за снижения производительности). *EIA* не ожидает, что в 2027 году *ОПЕК+* будет наращивать добычу ввиду накопления коммерческих запасов на рынке.

По оценке *EIA*, основной прирост добычи стран, не входящих в *ОПЕК+*, в 2026 году придется на Бразилию, Гайану и Аргентину, которые увеличат ее в целом на 0,6 млн б/с, а в 2027 году – на 0,4 млн б/с. Добыча ЖУВ странами *ОПЕК+* вырастет в текущем году на 1,1 млн б/с, а добыча нефти в Венесуэле снизится, полагают в ведомстве. В 2027 году ожидается снижение нефтедобычи в США – на 0,2 млн б/с из-за низких цен на нефть.

Добыча в США. Добыча нефти в США в 2025 году достигла рекордных **13,61 млн б/с**, оценка соответствует той, что ведомство дало в декабрьском отчете.

Прогноз на 2026 год повышен на 60 тыс. б/с, до **13,59 млн б/с**. Это означает, что *EIA* ожидает снижения показателя по итогам текущего года на символические 20 тыс. б/с.

При этом в 2027 году падение нефтедобычи в США ускорится. Аналитики ведомства ожидают, что она составит 13,25 млн б/с, что примерно на 350 тыс. б/с меньше относительно 2025-го года и прогнозного показателя 2026-го.

"В условиях устойчивого снижения цен на нефть мы ожидаем сокращения добычи, поскольку замедление буровой активности будет опережать рост производительности бурения", – говорится в отчете.

Добыча в Венесуэле. Блокада США экспорта нефти из Венесуэлы привела к сокращению ее добычи, отмечает *EIA*.

"Блокада и перехват нефтяных танкеров вблизи Венесуэлы остановили БОльшую часть экс-

порта нефти из республики, приведя и к сокращению добычи. Мы оцениваем, что порядка 0,6 млн б/с экспорта сейчас нарушено, и остановлен эквивалентный объем добычи. БОльшая часть этого объема, вероятно, была бы экспортирована в Китай", – говорится в отчете.

EIA отмечает, что изменение ситуации в Венесуэле остается ключевым фактором неопределенности в прогнозе. При этом прогноз ведомства предполагает, что санкции в отношении Венесуэлы останутся в силе вплоть до 2028 года – "на протяжении всего прогнозного периода.

Соответственно, любое ослабление санкций или другие изменения в политике правительства США в отношении Венесуэлы могут привести к увеличению добычи нефти сверх прогнозируемого уровнем, что окажет понижающее давление на цену нефти.

Запасы. При этом ведомство ожидает сохранения тенденции по накоплению коммерческих запасов из-за роста предложения, опережающего рост спроса, но в 2027 года этот тренд будет не столь выражен ввиду замедления темпов роста предложения и увеличения темпа роста спроса. "Мы прогнозируем, что средний прирост мировых запасов нефти составит 2,8 млн б/с в 2026 году, что аналогично увеличению в 2025 году, а затем снизится до среднего прироста 2,1 млн б/с в 2027 году" – говорится в отчете.

Цены. *Минэнерго* США повысило прогноз цены нефти сорта *Brent* на 2026 год с \$55,08 до **\$55,87** за баррель.

Ведомство также представило оценку средней цены *Brent* по итогам 2025 года – **\$69,04** за баррель, что всего на \$0,13 больше прогноза, сделанного в декабре (\$68,91 за баррель).

Таким образом, по оценке *EIA*, по итогам прошлого года баррель *Brent* подешевел на \$11,52 (в 2024-м средняя цена составила \$80,56 за баррель).

Стоимость *WTI* за год снизилась на \$11,2 за баррель: с \$76,6 за баррель в 2024-м до \$65,4 за баррель в 2025-м. В наступившем году *EIA* ожидает дальнейшего снижения стоимости данного сорта нефти – до **\$52,21** за баррель.

Тренд на снижение нефтяных котировок в *Минэнерго* США объясняют превышением предложения над спросом и последующим ростом мировых запасов, в том числе в 2027 году "хоть и более медленными темпами".

Первая оценка *EIA* стоимости *Brent* в 2027 году – \$54,02 за баррель, *WTI* – \$50,36 за баррель.

Отчет ОПЕК:

14 января.

МИР

Спрос. Мировой спрос на нефть в 2026 году вырастет на 1,38 млн б/с и достигнет **106,52 млн б/с**. Таким образом, аналитики альянса вновь подтвердили оценку, впервые озвученную еще в августе.

ОПЕК в актуальном отчете не стала менять прогнозы по спросу на нефть в целом, сохранив их

для 2025 года на уровне 105,14 млн б/с (прирост к 2024 году – около 1,3 млн б/с), для 2026 года – на уровне 106,52 млн б/с.

Альянс также дал первую оценку по нефтяному спросу на 2027 год – 107,86 млн б/с, что предусматривает рост к прогнозному уровню 2026 года на 1,34 млн б/с.

По мнению аналитиков *ОПЕК*, страны, не входящие в *ОЭСР*, останутся главными драйверами увеличения мирового потребления нефти: в 2026 году на их долю придется 1,23 млн б/с прироста, в 2027-м – 1,24 млн б/с. В то же время, страны *ОЭСР* в текущем году добавят к приросту мирового нефтяного спроса только 150 тыс. б/с, в 2027-м – 100 тыс. б/с.

Запасы. По предварительным данным за ноябрь, коммерческие запасы нефти стран *ОЭСР* выросли к предыдущему месяцу на 4 млн баррелей – до 2,84 млрд баррелей. Это на 77,6 млн баррелей выше, чем за аналогичный месяц прошлого года и на 0,3 млн баррелей выше, чем в среднем за последние пять лет, но на 101,5 млн ниже среднего показателя за 2015-2019 годы (референтный уровень для соглашения стран *ОПЕК+*, контролирующего уровень коммерческих запасов).

В частности, запасы нефти в странах *ОЭСР* в ноябре выросли к октябрю на 8,1 млн баррелей, до 1,346 млрд баррелей, нефтепродуктов – снизились на 4,1 млн баррелей, до 1,494 млрд баррелей.

Добыча. Добыча ЖУВ странами, не входящими в *ОПЕК+*, в 2026 году вырастет на 0,63 млн б/с – до 54,78 млн б/с, а в 2027 году прибавит еще 0,61 млн б/с, до 55,39 млн б/с. Альянс не изменил оценки показателя ни за 2025, ни за 2026 годы.

Основными драйверами роста добычи жидких углеводородов в текущем году, как ожидается, станут Бразилия, Канада, США и Аргентина, в 2027 году – Бразилия, Канада, Катар и Аргентина.

ОПЕК прогнозирует, что страны, не входящие в *ОПЕК+*, в 2027 году инвестируют в нефтедобычу \$284 млрд, что немного выше плановых расходов 2026 года.

Добыча в США. Аналитики не изменили оценки производства ЖУВ в США: в 2025 году там было добыто 22,22 млн б/с, в 2026 году ожидается рост лишь на 100 тыс. б/с, а в 2027 году – лишь на 30 тыс. б/с, до 22,35 млн б/с.

Добыча *ОПЕК+* в декабре отстала от плана на 780 тыс. б/с, Россия была ниже плана на 270 тыс. б/с, Казахстан – выше на 80 тыс. б/с

14 января. Добыча нефти стран *ОПЕК+* в декабре была ниже планового уровня на 783 тыс. баррелей в сутки и составила 37,44 млн б/с при плане в 38,22 млн б/с (с учетом компенсаций ранее недосокращенных объемов).

Как говорится в отчете *ОПЕК*, страны картеля, участвующие в сделке, добыли в декабре 23,17 млн б/с, что на 61 тыс. б/с меньше разрешенного квотами уровня. Так, Ирак был на 34 тыс. б/с ниже своей квоты, добыв 4,12 млн б/с.

Страны, не входящие в *ОПЕК*, но участвующие в сделке, в декабре добыли 14,27 млн б/с нефти при разрешенном уровне в 14,99 млн б/с (на 722 тыс. б/с меньше). В частности, Россия в декабре снизила добычу нефти на 73 тыс. б/с к ноябрю – до 9,3 млн б/с, хотя могла увеличить до 9,574 млн б/с. Таким образом, добыча России находилась на 270 тыс. б/с ниже разрешенного уровня. Традиционно от квоты отстают Мексика (на 318 тыс. б/с), Азербайджан (на 98 тыс. б/с), Малайзия (на 66 тыс. б/с) и Судан (на 46 тыс. б/с).

Не участвующая в сделке Венесуэла в декабре снизила добычу на 60 тыс. б/с – до 896 тыс. б/с.

Всего страны *ОПЕК* в декабре нарастили добычу на 105 тыс. б/с – до 28,56 млн б/с, а все страны *ОПЕК+* (включая Иран, Венесуэлу и Ливию, которым не ограничена добыча) снизили добычу на 238 тыс. б/с – до 42,83 млн б/с.

Ниже представлена таблица, в тыс. б/с

	Добыча, ноя 2025	Добыча, дек 2025	Изм-е мес/мес	необх добыча, дек 2025	Отклонение от необх до- бычи
Алжир	964	970	6	971	-1
Конго	253	261	8	277	-16
Экв.Гвинея	45	58	13	70	-12
Габон	215	227	12	177	50
Ирак	4 064	4 119	55	4 153	-34
Кувейт	2 565	2 576	11	2 580	-4
Нигерия	1 491	1 500	10	1 500	0
Саудовская Аравия	10 051	10 078	27	10 103	-25
ОАЭ	3 378	3 382	4	3 401	-19
ОПЕК	23 026	23 171	145	23 232	-61
Азербайджан	455	453	-2	551	-98
Бахрейн	184	183	-1	196	-13
Бруней	89	90	2	83	7
Казахстан	1 759	1 522	-237	1 438	84
Малайзия	336	335	-1	401	-66
Мексика	1 448	1 435	-12	1 753	-318
Оман	805	809	5	805	4
Россия	9 377	9 304	-73	9 574	-270
Судан	22	18	-4	64	-46
Южный Судан	135	116	-19	124	-8
не-ОПЕК	14 610	14 267	-344	14 989	-722
ОПЕК+	37 636	37 438	-198	38 221	-783
Иран	3 188	3 187	-1		
Ливия	1 291	1 311	20		
Венесуэла	956	896	-60		
ОПЕК+ (весь)	43 069	42 831	-238		
ОПЕК (12 стран)	28 459	28 564	105		

ЕС с 1 февраля снизит price cap на российскую нефть с \$47 до \$44,1 за баррель

15 января. Потолок цен на российскую нефть, который запрещает компаниям *Евросоюза* участвовать в ее транспортировке и предоставлении сопутствующих услуг, с 1 февраля будет снижен с \$47,6 за баррель до **\$44,1 за баррель**.

Соответствующее решение опубликовано на сайте Совета ЕС.

* * *

Запрет ЕС на импорт нефтепродуктов, сделанных из нефти РФ, вступает в силу, аналитики не ждут сильного влияния

21 января. *Евросоюз* в рамках 18-го пакета санкций против России 18 июля 2025 года запретил с отсрочкой на полгода, с 21 января 2026 года, покупать импортировать или транзитировать нефтепродукты, произведенные из российской нефти и поступающие из третьих стран. В момент импорта поставщики должны предоставить доказательства страны происхождения нефти, используемой для выпуска нефтепродуктов, если только они не импортируются из страны-партнера – Канады, Норвегии, Великобритании, США или Швейцарии. Также запрещено оказывать техническую поддержку, брокерские услуги, финансирование, страхование и так далее для соответствующих поставок. Нефтепродукты, импортированные из третьих стран, которые были нетто-экспортерами нефти в предыдущий календарный год, будут считаться странами, получающими нефть из собственных источников, а не из России, если только компетентные органы не имеют разумных оснований считать, что нефтепродукты получены из российской нефти.

После объявления этих санкций прозвучало несколько комментариев от европейских компаний.

Так, глава *TotalEnergies Патрик Пуаннэ* в ходе телеконференции для инвесторов в июле заявил, что эти санкции *Евросоюза* толкают цены на дизельное топливо вверх. По его словам, дизельное топливо лучше производить из тяжелой нефти, а с уходом российской нефти и наплывом более легкого сырья, в частности, сланцевой нефти США, дизельное топливо стало тяжелее производить. В то же время, заметил *Пуаннэ*, Европе не хватает дизельного топлива, она должна импортировать его.

"Сегодня, очевидно, что на рынке есть драйвер дизельного топлива, объясняющий довольно высокую маржу нефтепереработки. И мы считаем, что высокие цены на дизельное топливо станут устойчивой особенностью мирового рынка. Это связано, в частности, со всем тем, что произошло вокруг потоков из России", – сказал он, напомнив, что, отказавшись от российского топлива, Европа вынуждена импортировать его из стран Ближнего Востока, из США, из более удаленных регионов, что привело к увеличению стоимости.

Главный операционный директор по промышленной трансформации *Eni Джузеппе Риччи* заявил, что маржа нефтеперерабатывающего сектора неожиданно выросла с конца июня и останется высокой еще несколько месяцев из-за санкций ЕС в отношении России и низких запасов.

По данным МЭА, крэк-спрэды по дизтопливу на рынке Северо-Западной Европы в мае составляли \$19 за баррель, а в июле взлетели почти до \$29 за баррель, до 18-месячного максимума. Здоровый спрос, совпавший с внезапными остановками европейски заводов, снизил запасы, пояснило агентство.

Ближе к осени премии по дизельному топливу снизилась примерно до \$15-18 за баррель, однако на фоне введенных в конце октября санкций США в отношении *Роснефти* и *ЛУКОЙЛа*, из-за опасений сокращения предложения, крэк-спрэды по дизтопливу подсакивали к отметке \$40 за баррель.

В декабре, отметили аналитики ОПЕК, спред между ценой дизтоплива и нефтью *Brent* в Роттердаме показал худшие результаты как по видам продукции, так и по регионам, составив в среднем \$23,56/барр., снизившись на \$13,84/барр. по сравнению с предыдущим месяцем, но увеличившись на \$6/барр. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Аналитики сходятся во мнении, что указанные санкции доставят больше хлопот компаниям, но не скажутся на объемах поставок, но могут оказать влияние на цены.

Так, аналитики ОПЕК полагают, что спреды по дизельному топливу на европейском рынке могут "восстановиться" из-за вступления в силу 18-го пакета санкций.

* * *

Отчет МЭА:

МИР

21 января.

Спрос. Спрос на нефть в мире в 2025 году отнесительно предыдущего года вырос на 847 тыс. б/с. Месяцем ранее оно прогнозировало показатель на уровне 835 тыс. б/с. Таким образом, аналитики повысили свою оценку на символические 12 тыс. б/с.

МЭА скорректировало абсолютные данные по спросу на нефть в сторону небольшого повышения: в 2024 году – со 103,09 млн б/с до 103,2 млн б/с, в 2025-м – с 103,92 млн б/с до 104,05 млн б/с, в 2026-м – со 104,79 млн б/с до **104,98** млн б/с.

Таким образом, оценка роста спроса на нефть по итогам 2026 года была повышена на 69 тыс. б/с: с 863 тыс. б/с до 932 тыс. б/с.

"Это связано с нормализацией экономических условий после прошлогодних тарифных потрясений и снижением цен на нефть. Восстановление спроса на нефтехимическое сырье будет частично компенсировано продолжающимся замедлением роста цен на бензин. На страны, не входящие в ОЭСР, в 2026 году снова будет приходиться весь рост спроса", – говорится в отчете.

В частности, по оценке МЭА, спрос в странах ОЭСР по итогам 2025 года снизился на 59 тыс. б/с, до 45,748 млн б/с (предыдущий прогноз – рост на 13 тыс. б/с, до 45,78 млн б/с), в странах не-ОЭСР – увеличился на 906 тыс. б/с, до 58,3 млн б/с (предыдущий прогноз – рост на 822 тыс. б/с, до 58,1 млн б/с). В 2026 году аналитики агентства ожидают рост спроса в странах не-ОЭСР на 930 тыс. б/с, до 59,23 млн б/с, в странах ОЭСР – на символические 3 тыс. б/с, до 45,751 млн б/с.

Запасы. Наблюдаемые мировые запасы нефти в ноябре выросли на 75,3 млн баррелей (или 2,5 млн б/с) и составили почти 8,1 млрд баррелей. В частно-

сти, резервы на суше увеличились на 64 млн баррелей, в танкерах – на 11 млн баррелей.

Предварительные данные показали, что мировые запасы в декабре продолжили расти, в основном за счет наращивания производства. Объемы сырой нефти в Китае увеличились на 41 млн баррелей, поскольку государственные компании наращивали запасы в стратегических нефтяных резервах и коммерческих резервуарах. Частично это компенсировалось резким сокращением поставок сырой нефти в ряде стран-производителей на Ближнем Востоке в конце года.

Предварительные данные за декабрь демонстрируют дальнейшее наращивание мировых запасов, главным образом из-за наращивания глобального производства нефти. В частности, Китай в прошлом месяце увеличил резервы на 41 млн баррелей, что частично было компенсировано сокращением в ряде стран-производителей на Ближнем Востоке.

По оценке МЭА, в 2025 году мировые запасы углеводородов выросли на 470 млн баррелей, или в среднем на 1,3 млн б/с, прежде всего, на фоне роста в Китае, а также повышения объемов СУГ в США.

Добыча. Мировые поставки нефти в 2026 году достигнут **108,7 млн б/с**, что на 2,5 млн б/с больше, чем в прошлом году. Месяцем ранее аналитики организации прогнозировали рост почти на 2,4 млн б/с, до 108,6 млн б/с. Таким образом, прогноз был повышен на 100 тыс. б/с, отмечается в отчете.

Аналитики агентства сохранили оценку мировых поставок нефти в 2025 году на уровне 106,2 млн б/с. Таким образом, по итогам прошлого года объем предложения на глобальном рынке увеличился на 3,2 млн б/с.

В декабре, по оценке МЭА, мировые поставки нефти снизились на 350 тыс. б/с, до 107,4 млн б/с. Таким образом, предложение продолжило снижаться третий месяц подряд и сократилось от рекордного уровня сентября-2025 на 1,6 млн б/с.

"Добыча нефти странами ОПЕК+ уменьшилась на 100 тыс. б/с, поскольку снижение добычи в ряде стран Ближнего Востока опередило рост поставок из России. Добыча нефти странами, не входящими в ОПЕК+, сократилась на 250 тыс. б/с по сравнению с предыдущим месяцем, на фоне сезонного снижения поставок биотоплива, которое было компенсировано увеличением продаж со стороны Норвегии и Бразилии", – говорится в отчете.

Россия

Экспорт. Доходы России от экспорта нефти и нефтепродуктов в декабре составили \$11,35 млрд, что на \$250 млн больше, чем в ноябре и на \$3,21 млрд меньше, чем годом ранее. Нефтеэкспорт в прошлом месяце увеличился на 620 тыс. баррелей в сутки – до 7,55 млн б/с.

Экспорт российской нефти в декабре вырос на 250 тыс. б/с, до **4,91 млн б/с**, что частично компенсировало падение в ноябре, рост к декабрю прошлого года составил 450 тыс. б/с. Продажа нефтепродуктов увеличилась на 370 тыс. б/с к

ноябрю и на 630 тыс. б/с г/г, до **2,63 млн б/с** за счет роста объемов переработки. При этом заметно выросли объемы реализации газойля (+280 тыс. б/с) и нефти (+170 тыс. б/с).

Цены *Urals* на условиях FOB *Приморск* и *ESPO* на условиях FOB *Козьмино* упали в среднем до **\$37,59** за баррель (-\$5,94 за месяц) и **\$48,25/б** (-\$5,67) соответственно, что привело к снижению выручки от продажи нефти на \$140 млн, в то время как доход от продажи нефтепродуктов увеличился на \$380 млн. В декабре цена *Urals* оставалась ниже предельной отметки в \$47,60/б, а *ESPO* приблизилась к этой отметке. Однако *ЕС* объявил о новом ценовом пределе в размере \$44,1/б с 1 февраля.

По данным МЭА, Индия сократила импорт российской нефти на 620 тыс. б/с в декабре, переключившись на поставки с Ближнего Востока (+640 тыс. б/с), в основном из ОАЭ (+340 тыс. б/с). Дельта *Urals DAP* на Западном побережье Индии к *Dubai M1* увеличилась до \$4,35/б. Индийские НПЗ, перерабатывающие российскую нефть, в декабре экспортировали 170 тыс. баррелей нефтепродуктов в сутки в *ЕС* и Великобританию, в результате чего общая зависимость от продуктов, полученных из российских молекул, по морским путям в прошлом месяце достигла 230 тыс. б/с.

Как отмечает агентство, в 2025 году около 2,4 млн б/с нефтепродуктов было отправлено морским транспортом в *ЕС* и Великобританию, при этом 12% из них приходилось на российскую продукцию, 80% этого экспорта приходилось на Индию и 15% – на Турцию. Еще 130 тыс. б/с были получены с НПЗ *MOL* в Сазхаломбатте и словацкого *Slovnaft*, которые по-прежнему зависят от российского сырья.

Саудовская Аравия в ноябре увеличила добычу нефти на 0,5% м/м, экспорт на 3,9%

23 января. Добыча нефти в Саудовской Аравии в ноябре увеличилась на 0,5% относительно предыдущего месяца, экспорт – на 3,9%, сообщается на сайте *JODI*.

Объем экспортных поставок составил 7,378 млн б/с по сравнению с 7,098 млн б/с в октябре. Относительно ноября 2024 года он увеличился на 18,9%.

Добыча нефти Саудовской Аравии в позапрошлом месяце равнялась 10,05 млн б/с против 10,002 млн б/с в октябре. В годовом выражении было зафиксировано повышение на 12,6%.

Производство нефти в Венесуэле в ноябре увеличилось на 0,9% м/м – до 1,142 млн б/с. За год показатель взлетел на 19%.

Согласно предварительным оценкам *JODI*, США в ноябре сократили добычу нефти на 0,3% – до 13,832 млн б/с по сравнению с 13,87 млн б/с в предыдущий месяц. За год показатель увеличился на 3,9% (с 13,314 млн б/с).

Экспорт американской нефти, по расчетам организации, в позапрошлом месяце составлял 3,617 млн б/с по сравнению с 4,128 млн б/с в октябре (снижение на 12,4%) и 4,334 млн б/с в ноябре 2024 года (падение на 16,5%).

Венгерская MOL покупает у Газпром нефти 56% акций сербской NIS за 0,9-1 млрд евро

26 января. Венгерская MOL приобретает у Газпром нефти 56,15% акций сербской NIS по цене от 900 млн до 1 млрд евро, заявил президент Сербии Александр Вучич телеканалу Blic TV.

Глобальный спрос на нефть будет превышать 100 млн б/с вплоть до 2040 года

27 января. Глобальный спрос на нефть будет превышать 100 млн б/с вплоть до 2040 года, при этом спрос на СПГ и электроэнергию вырастет на 50% или более, прогнозирует глава Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC) Султан Ахмед Аль-Джабер.

Повышение спроса на электроэнергию будет обусловлено потребностями в энергоснабжении ИИ-инфраструктуры и центров обработки данных, а также систем охлаждения, заявил Аль-Джабер на мероприятии India Energy Week во вторник.

"Спрос при таких масштабах и темпах роста требует инвестиций во все виды энергоносителей, – приводит его слова агентство Reuters. – Самый большой риск, это не избыток предложения, а недостаток инвестиций".

ГАЗ

Совет ЕС утвердил запрет на импорт российского СПГ с 2027 года

26 января. Совет ЕС в понедельник согласовал правила отказа от импорта российского газа в страны Евросоюза.

"Сегодня 27 членов стран ЕС официально одобрили правила по отказу от импорта как российского трубопроводного газа, так и СПГ в ЕС", – говорится в заявлении пресс-службы ЕС.

"Полный запрет на импорт СПГ вступит в силу в начале 2027 года, на трубопроводный газ – с осени 2027 года", – указано в сообщении.

В нем отмечается, что "новые правила будут включать меры, нацеленные на эффективный мониторинг и диверсификацию поставок энергоресурсов" в ЕС.

Кроме того, согласно заявлению ЕС, Еврокомиссия "планирует предложить законопроект по отказу к концу 2027 года от импорта российской нефти".

"С сегодняшнего дня энергетический рынок ЕС станет сильнее, устойчивее и диверсифицированнее. Мы избавляемся от пагубной зависимости от российского газа и делаем важный шаг в духе солидарности и сотрудничества к автономному энергетическому союзу", – заявил Михалис Дамьянос, министр энергетики председательствующего в Совете ЕС Кипра.

В Брюсселе объяснили, что принятый регламент является ключевым этапом в достижении цели плана REPowerEU – прекращения зависимости ЕС от российских энергоносителей.

Запрет на импорт российского трубопроводного газа и СПГ в ЕС вступит в силу через шесть недель после вступления регламента в силу, сообщается в коммюнике Совета ЕС.

В документе поясняется, что действующие контракты будут иметь переходный период. Такой поэтапный подход ограничит влияние на цены и рынки, считают в ЕС.

Сообщается также, что перед разрешением на ввоз газа в Европейский союз государства ЕС будут проверять страну-производителя. Несоблюдение новых правил может повлечь за собой максимальные штрафы в размере не менее 2,5 млн евро для физических лиц и не менее 40 млн евро для компаний, не менее 3,5% от общего годового оборота компании во всем мире или 300% от предполагаемого оборота по сделкам.

Согласно заявлению Совета ЕС, к 1 марта 2026 года страны Евросоюза должны подготовить национальные планы по диверсификации поставок газа и определить потенциальные проблемы, связанные с заменой российского газа. "С этой целью компании должны будут уведомить власти и (Европейскую) комиссию о любых оставшихся контрактах на поставку российского газа. Страны ЕС, все еще импортирующие российскую нефть, также должны будут представить планы диверсификации", – сказано в документе.

Новое законодательство ЕС предусматривает безопасность поставок в чрезвычайных ситуациях. В случае объявления чрезвычайной ситуации и если положение с безопасностью поставок серьезно угрожает одной или нескольким странам ЕС, Еврокомиссия "может приостановить действие запрета на импорт на срок до четырех недель".

Регламент будет опубликован в "Официальном журнале" ЕС. Он вступит в силу через день после публикации и станет напрямую применяться во всех странах Евросоюза, объявили в Брюсселе.

СПГ: КЛЮЧЕВЫЕ СОБЫТИЯ – ЯНВАРЬ 2026

Южная Корея за 2025 г. нарастила импорт СПГ на 0,5%, закупки в РФ максимальные за 4 года, из США – минимум за 8 лет

15 января. Южная Корея – третий после Японии и Китая покупатель сжиженного природного

газа в мире – в декабре 2025 года нарастила импорт СПГ на 16%, до 4,967 млн тонн, сообщила местная таможенная служба. По итогам полного 2025 года импорт вырос до ровно 47 млн тонн после 46,8 млн тонн в 2024 году, разница составляет 0,5%, или примерно три партии СПГ.

Годовые показатели корейского импорта вносят вклад в динамику мировой торговли СПГ, которая, как ожидается, увеличилась в 2025 году на примерно 20 млн тонн.

Из России в декабре 2025 года в Южную Корею пришло 4 партии СПГ (**261 тыс.** тонн), годом ранее было 3. За весь 2025 год поставки выросли на 16% – до **2,487 млн** тонн, и это максимум за последние 4 года (больше было только в 2021 году – 2,867 млн тонн).

Крупнейший поставщик – Австралия – нарастила годовые поставки на 28% – до 14,8 млн тонн. На второе место по поставкам вырвалась Малайзия – 7,6 млн тонн (+22%), Катар сократил экспорт на 22% – до 7 млн тонн.

США сократили поставки союзнику на 22% – до 4,455 млн тонн, что является минимальным уровнем за последние 8 лет (с 2018 года). Пикового уровня в 8,5 млн тонн американские поставки достигли в 2021 году.

Из Китая за 2025 год пришло около четырех реэкспортированных партий, что примерно равно объемам предыдущего года.

Германская RWE договорилась о покупке 1 млн тонн СПГ/г на 20 лет у Texas LNG

16 января. RWE подписала окончательное соглашение о покупке 1 млн тонн СПГ сроком на 20 лет с компанией *Texas LNG Brownsville LLC*.

Проект *Texas LNG*, общей мощностью 4 млн тонн СПГ в год, реализует компания *Glenfarne Group* в Техасе.

Условия контракта не указаны, но отмечается, что поставки могут осуществляться компанией RWE в различные точки Европы и мира. Обычно американские производители продают СПГ на условиях FOB.

Glenfarne, таким образом, завершила преобразование всех ранее объявленных предварительных соглашений по *Texas LNG* в полностью обязательные долгосрочные окончательные соглашения о закупке. Теперь компания "сосредоточена на завершении процесса финансирования, поскольку приближается к принятию окончательного инвестиционного решения в начале 2026 года".

Ранее договор на продажу был подписан с международным трейдером *Gunvor* – на 0,5 млн тонн СПГ в год на условиях FOB, еще на 0,5 млн тонн – с аффилированной компанией *Texas LNG*.

Американская *EQT* заключила толлинговое соглашение о предоставлении услуг по сжиганию 2 млн тонн СПГ в год в течение 20 лет.

При получении разрешения американских регуляторов планировалось, что ОИР по проекту будет принято в 2024 году, а завод запущен в 2028 году.

Япония в 2025 г. сократила импорт СПГ на 1%, в декабре нарастила на 3%

22 января. Япония, один из крупнейших покупателей СПГ в мире, закончила 2025 год на рынке СПГ с довольно стабильными показателями: общий импорт скорректировался на 1%, при этом поставки российского СПГ выросли на 2%.

Как сообщило *Министерство финансов*, за весь 2025 год общий импорт составил 65,041 млн тонн по сравнению с 65,890 млн тонн в 2024 году. Разница по итогам года хоть и составляет небольшой процент, в абсолютном значении это заметные 849 тыс. тонн, что равно потреблению за месяц такой страны как Таиланд.

В декабре импорт вырос на 3% – до **6,538 млн** тонн.

За год поставки российского СПГ выросли на 2% – до **5,798 млн** тонн; в декабре – **527 тыс.** тонн (-4%).

Поставки из США за год упали на 29% – до 4,506 млн тонн. Ранее сообщалось, что американские поставки в Южную Корею сократились на 22%, а в Китай – вообще прекратились. Американский экспорт концентрируется на логистически удобном европейском рынке.

Экспорт из региона *АСЕАН* стабилен (+0,4%) – 16,190 млн тонн. Ближневосточный экспорт вырос на 11% – до 8,044 млн тонн.

Австралийская Santos отгрузила первую партию СПГ с проекта Barossa LNG

28 января. Австралийская Santos отгрузила первую партию СПГ с проекта *Barossa LNG*, сообщила компания. Груз отправлен на судне *Kool Blizzard* и будет доставлен на терминал *Sakai* в Японии на условиях поставки с судна.

Компания Santos является оператором и владеет 50% долей в газовом проекте *Barossa*, а ее партнерами по совместному предприятию являются *PRISM Energy International Australia* (37,5%) и *JERA Australia* (12,5%).

Проект предполагает добычу на шельфовом месторождении Barossa с помощью плавучей платформы BW Orca, транспортировку по 300-километровому трубопроводу на берег на завод *Darwin LNG*. Месторождение позволяет добывать 300 млн куб. футов в сутки, что означает возможность получения 6,6 млн тонн СПГ в год. Все планируемые шесть скважин уже пробурены. Добыча из трех скважин может обеспечить полную загрузку *Darwin LNG*, мощность которого составляет 3,7 млн тонн в год.

Инвестрешение по проекту было принято в марте 2021 года, бюджет проекта – около \$4 млрд.

ИТОГИ МЕСЯЦА – ДЕКАБРЬ 2025

Добыча: Добыча нефти в России составила в 2025 году **512** млн тонн – вице-премьер *Новак А.В.*

Отчет ОПЕК: Добыча нефти в России в декабре составила **9,304** млн б/с (ноябрь 9,377 млн б/с).

Экспорт: В декабре экспорт российской нефти вырос почти во всех портах: *Новороссийск* – на 1,367 млн тонн до 3,907 млн тонн, *Приморск* – на 378,4 тыс. тонн до 4,272 млн, *Усть-Луга* – на 389,4 тыс. тонн до 2,528 млн тонн, *Варандей* – на 65,8 тыс. тонн до 344,7 тыс. тонн, *Пригородное* – на 0,4 тыс. тонн до 273,0 тыс. тонн, *Де-Кастри* – на 106,0 тыс. тонн до 752,3 тыс. тонн.

Экспорт нефти снизился в портах: *Козьмино* – на 144,9 тыс. тонн до 4,022 млн тонн, *Мурманск* – на 48,8 тыс. тонн до 1,136 млн тонн, *Махачкала* – на 79,8 тыс. тонн до 1 тыс. тонн. Экспорт через *Калининград* не изменился – 16,9 тыс. тонн.

Суммарный экспорт нефти через 9 морских портов существенно вырос на 2,03 млн тонн до 17,32 млн тонн (без учета *КТК* – 242,6 тыс. тонн).

Суммарно по всем морским портам России в декабре было перевалено на экспорт 17,56 млн тонн нефти (рост к ноябрю – 9,5%, рост к декабрю 2024 г. – 23,0%) и 7,42 млн тонн нефтепродуктов (рост к ноябрю – 28,6%, снижение к декабрю 2024 г. – 10,1%). Лидером по перевалке нефти на экспорт являлся порт *Приморск*, далее *Козьмино* и *Новороссийск*, по нефтепродуктам – *Новороссийск*, далее *Приморск* и *Туапсе*.

В декабре поставлено на экспорт по железной дороге 164 тыс. тонн нефти и газового конденсата (декабрь 2024 г. – 88 тыс. тонн), в январе-декабре – 2,47 млн тонн (январь-декабрь 2024 г. – 2,78 млн тонн).

Отчет МЭА: Доходы России от экспорта нефти и нефтепродуктов в декабре составили \$11,35 млрд, что на \$250 млн больше, чем в ноябре и на \$3,21 млрд меньше, чем годом ранее. Нефтеэкспорт в прошлом месяце увеличился на 620 тыс. баррелей в сутки – до **7,55** млн б/с.

Экспорт российской нефти в декабре вырос на 250 тыс. б/с, до **4,91** млн б/с, что частично компенсировало падение в ноябре, рост к декабрю прошлого года составил 450 тыс. б/с. Продажа нефтепродуктов увеличилась на 370 тыс. б/с к ноябрю и на 630 тыс. б/с г/г, до **2,63** млн б/с за счет роста объемов переработки. При этом заметно выросли объемы реализации газойля (+280 тыс. б/с) и нафты (+170 тыс. б/с).

Цены *Urals* на условиях FOB *Приморск* и *ESPO* на условиях FOB *Козьмино* упали в среднем до **\$37,59** за баррель (-\$5,94 за месяц) и **\$48,25/б** (-\$5,67) соответственно, что привело к снижению

выручки от продажи нефти на \$140 млн, в то время как доход от продажи нефтепродуктов увеличился на \$380 млн. В декабре цена *Urals* оставалась ниже предельной отметки в \$47,60/б, а *ESPO* приблизилась к этой отметке.

По данным *МЭА*, Индия сократила импорт российской нефти на 620 тыс. б/с в декабре, переключившись на поставки с Ближнего Востока (+640 тыс. б/с), в основном из ОАЭ (+340 тыс. б/с). Дельта *Urals DAP* на Западном побережье Индии к *Dubai M1* увеличилась до \$4,35/б. Индийские НПЗ, перерабатывающие российскую нефть, в декабре экспортировали 170 тыс. баррелей нефтепродуктов в сутки в ЕС и Великобританию, в результате чего общая зависимость от продуктов, полученных из российских молекул, по морским путям в прошлом месяце достигла 230 тыс. б/с.

Цены (январь): В январе (к декабрю) отмечено существенное снижение цен на все моторные топлива, кроме Регуляр-92 и СПБТ.

По данным российской компании *ОМТ-Консалт* за период с 22 декабря по 26 января на оптовом свободном рынке средняя цена бензина Премиум-95 снизилась на 2,3% до 57 050 руб/тонну, цена бензина Регуляр-92 напротив выросла на 5,2% до 56 200 руб/тонну. Цены на ДТ сорт Евро (А,В,С) снизились на 2,4% до 53 169 руб/тонну, на ДТ сорт Евро (D,E,F) – на 6,1 до 51 013 руб/тонну, на ДТ сорт Евро (I,II) – на 3,2% до 61 859 руб/тонну, на ДТ сорт Евро (III,IV) – на 3,7% до 63 000 руб/тонну.

Цена мазута снизилась на 5,4% до 13 841 руб/тонну, цена на СПБТ выросла на 5,8% до 20 929 руб/тонну. Цена авиакеросина снизилась на 3,3% до 75 301 руб/тонну.

Средняя розничная цена на высокооктановый бензин по России в январе 2026 г. составила 73,30 руб/литр, что на 1 руб 41 коп больше по сравнению с предыдущим месяцем.

Средняя розничная цена на дизельное топливо по России в январе 2026 г. составила 77,15 руб/литр, что на 1 руб 59 коп больше по сравнению с предыдущим месяцем.

Маржинальность на АЗС на 26 января (пересчет оптовых цен в розницу без учета затрат на АЗС) составила (Премиум-95 / Регуляр-92 / ДТ, руб/л):

- Москва 21,20 / 15,51 / 22,05;
- ХМАО 17,38 / 17,97 / 16,87;
- ЯНАО 11,31 / 10,68 / 11,18.

Иная ситуация в ДФО:

Хабаровский край -9,64 / 1,64 / -1,45

Сахалинская область – 14,09 / -22,75 / -17,88

По оценке *РТС* затраты на АЗС в среднем около 8-8,50 руб/л.

КОТИРОВКИ НЕФТИ В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ 2026

Котировки нефти (спот) на свободном рынке в январе 2026 г.

**Котировки нефти в январе 2026 г.
23 900 – 24 400 руб/тонну**

Источник: *ИнфоТЭК*

Котировки нефти на спотовом рынке внутри России (Западно-Сибирская НГП) составили в январе **23 900-24 400** руб/тонну, падение к декабрю на 7,3%.

Напомним, что в январе 2025 года спотовые котировки нефти составляли – 53 200-53 500 руб/тонну, в январе 2024 года – 48 600-48 800 руб/тонну, в январе 2023 года – 20 000-22 000 руб/тонну, в январе 2022 года – 38 700-39 600 руб/тонну, в январе 2021 года – 25 600-26 100 руб/тонну.

На *Петербургской бирже* с 12 по 27 января продавалось по 7000 тонн с *Варандейского терминала* (франко-труба) по ценам в диапазоне 24 680-26 360 руб/тонну. С *ВКОПС ГУП РК Черноморнефтегаз* (самовывоз автотранспортом) продаж не было.

Итоги торгов в январе:

26 декабря. Как и предполагалось, торги в этот раз, в преддверии длинных новогодних выходных, прошли достаточно быстро и без долгого согласования цен. Фиксированные цены на нашем внутреннем нефтяном рынке появились 25 и 26 декабря, еще до того, как нефтяные биржи ушли на свои рождественские каникулы и прервали публикации своих котировок нефти. Как и прежде, были проданы только ресурсы сибирских производителей. Торговля на европейской части страны производится только по схеме формульного ценообразования. Объем продаж по фиксированным ценам составил, по данным трейдеров, порядка **85-90 тыс.** тонн. Объемы статистически не самые большие, но и не самые маленькие. Месяц назад было продано примерно на 20 тыс. тонн больше.

Интервал цен составил **23 900-24 400** руб/тонну на *Самотлоре* на условиях предоплаты. Максимальные цены интервала оказались в это раз на 1 900 руб/тонну ниже максимальных цен ноябрьских поставок. При этом цены января 2026 года на 8 900 руб/тонну ниже минимальных цен 2025 года. Но к тому же, январские цены 2026 года ниже ближайших из прошлого минимальных цен, цен апреля 2023 года, на 600 руб/тонну! Это своеобразный рекорд.

Что касается премиальности фиксированных цен на нефть по отношению к РЭЭ на 25 декабря, то она составила весьма высокое значение – около 4 500 руб/тонну для максимальной величины интервала цен января 2026 года. Такая премиальность получилась при расчете с использованием котировок *Платтс*. Если же применить котировки *Аргус*, то премиальность максимальной цены январского интервала составила 3 100 руб/тонну. В декабре же 2025 года по котировкам *Платтс* нефть оказалась на 1 163 руб/тонну дисконтна, тогда как по *Аргус* – на 2 437 руб/тонну премиальна на дату появления цен. То есть в оценке премиальности нефти указанные 2 системы за месяц поменялись местами. По *Платтс* месячный прирост премиальности составил 5 663 руб/тонну, а по *Аргус* – всего 663 руб/тонну. Все дело оказалось в том, что в первой системе скидки на нефть в нашем порту *Приморск* за месяц выросли с \$17,65 до \$29,15 за баррель, а во второй системе только с \$22,45 до \$26,25 за баррель.

Думается, что наши участники внутреннего рынка нефти сейчас, как и месяц назад для ориентира к мировым котировкам выбрали систему *Аргуса*, поскольку результаты последних торгов, с точки зрения премиальности нефти, оказывались не столь резко меняющимися от месяца к месяцу.

В итоге, в первый месяц 2026 года наша внутренняя нефть по фиксированным ценам была продана в статистически среднем за год объеме. Абсолютный уровень цен оказался ниже минимального уровня цен 2025 года, но пока выше минимума 22 000 руб/тонну в январе 2023 года – с момента начала применения западных санкций к нашему нефтяному бизнесу.

Базис поставки	руб/тонну		
	I. Нефть по трубопроводу (равноэффективность поставки на <i>Приморск</i>)		II. Нефть по трубопроводу (поставка по России)
	Котировка 19 декабря (26 ноября)	Котировка 25 декабря (26 ноября)	Котировка
<i>Самотлор</i>	18 594 (27 463)	19 920 (27 463)	23 900-24 400 (25 800-26 300)
<i>Альметьевск</i>	19 498 (28 373)	20 829 (28 373)	(-) (-)
<i>Малая Пурга</i>	19 455 (28 328)	20 786 (28 328)	(-) (-)
<i>Уса</i>	18 973 (27 842)	20 298 (27 842)	(-) (-)

* – максимум расчетных ожиданий цен предложения
В скобках – цены предыдущих торгов

Торговая сессия на российском рынке с поставкой нефти на переработку в феврале 2026 г.

Наталья Шуляр, к.т.н., главный редактор журнала *ИнфоТЭК*
Сергей Григорьев, к.т.н., эксперт журнала *ИнфоТЭК*.

19 января. Наступила последняя декада января 2026 года, и участники рынка начинают формировать свои планы поставок уже в феврале текущего года.

Внешнеэкономическая обстановка на мировом рынке, влияющая на наши внутренние цены, как и много месяцев подряд, продолжает оставаться напряженной. И страны ЕС и США сохраняют режим санкций и эмбарго на закупки российской нефти морем. Идет нагнетание обстановки вокруг танкеров, перевозящих российскую нефть, продолжают угрозы нашим китайским и индийским партнерам с целью ограничить или вообще прекратить поставки российской нефти этим странам для переработки. Против нашей страны продолжают применяться новые санкции для ограничения экспорта российской нефти и снижения доходов от ее реализации нефтяных компаний нашей страны и государственного бюджета России.

В то же время, котировки на нашу нефть на сырьевых биржах Европы продолжают публиковаться в источниках *Платт'с*, *Аргус* и других. Единственно, что напрягает трейдеров компаний и их руководство – это то, что события в мире происходят столь стремительно, что предугадать последствия их влияния на мировые котировки очень непросто. Конечно, в этих условиях весьма логично вести торговлю нефтью в стране с применением формульного ценообразования, когда в цене объективно отражаются все колебания котировок, как следствие всех событий ценообразующего периода. Работа по фиксированным ценам в этом смысле несет в себе большую вероятность случайностей и ошибок в принятии ценовых решений.

Например, именно сейчас всех интересует, как повлияют решения или даже направления излагаемых позиций стран участниц совещания в Давосе, или какое решение об уровне добычи примут страны-участники ОПЭК+ в первые дни февраля... При этом, естественно, ожидается, что биржи и публикующие их котировки информационные агентства одновременно и синхронно реагируют на изменения ситуации в мире.

И здесь имеет место еще одна сложность – с этим уже в декабре 2025 года стало не так все просто! Котировки скидок нашей нефти по *Платт'с* и *Аргус* в декабре стали очень сильно отличаться каждый день. От месяца к месяцу при более или менее схожих значениях базовых котировок нефти на мировом рынке значения скидок на нашу нефть по нашим экспортным портам могут серьезно от-

личаться по данным *Платт'с* и *Аргус*, причем разнонаправленно. В текущей ситуации, на начало последней декады января, скидка на нефти по *Приморску* по данным *Платт'с* на \$3,45 за баррель выше, чем по данным *Аргуса*. А при сегодняшнем курсе рубля к доллару и новом НДС в 22% это дает разницу в РЭЭ в размере почти 2 400 руб/тонну. Чьи котировки брать за основу принятия решений сегодня? Большой вопрос. А завтра, если *Аргус* станет публиковать скидки большие, чем *Платт'с*?

Как бы там ни было, но по *Платт'с* считается, что котировки нефти *Brent* (DTD) за месяц с даты появления цен по январским поставкам 25 декабря повысились на \$3,79 за баррель (+5,97%) к 19 января. Но при этом скидка по *Приморску* выросла всего на полдоллара за баррель (+1,72%). В сумме наша нефть на *Приморске* выросла в цене на \$3,29 (до \$37,655) за баррель (+9,57%). По оценке *Аргуса*, на *Приморске* на 19 декабря наша нефть стоит на \$3,4 за баррель дороже. Курс рубля к доллару США за этот же период снизился на 0,79 % до 77,83 руб за доллар.

Таким образом, по публикуемым сейчас мировым котировкам нашей нефти можно сделать вывод, что РЭЭ на 19 января (по *Платт'с*) выросла за месяц на 2 310 руб/тонну, то есть до 22 230 руб/тонну. Если предположить, что премиальность нефти к РЭЭ в феврале будет близка к январской, тогда следует ожидать в феврале цен приблизительно равных 26 700 руб/тонну на *Самотлоре*. Если применить скидку *Аргус* по *Приморску*, то можно ожидать цен примерно еще на 2 300 руб/тонну выше.

Такая картина сложилась на 19 января. Впереди до начала месяца поставки еще полторы рабочие недели. Как реально станут развиваться события, предсказать очень сложно. В то же время, участники рынка могут, по уже имеющейся традиции, отложить принятие ценовых решений до того, как в первые дни февраля 2026 года появятся решения представителей стран ОПЭК+, и, если по результатам встреч и обмена мнениями в Давосе сложатся кардинально другие обстоятельства для расчетов цен.

Базис поставки	руб/тонну		II. Нефть по трубопроводу (поставка по России)
	I. Нефть по трубопроводу (равноэффективность поставки на Приморск)		
	Котировка 19 января (25 декабря)	Котировка 21 января (25 декабря)	Котировка
<i>Самотлор</i>	22 230 (19 920)	22 357 (19 920)	26 300-26 700* (23 900-24 400)
<i>Альметьевск</i>	23 246 (20 829)	23 373 (20 829)	(-) (-)
<i>Малая Пурга</i>	23 199 (20 786)	23 325 (20 786)	(-) (-)
<i>Уса</i>	22 272 (20 298)	22 396 (20 298)	(-) (-)

* – максимум расчетных ожиданий цен предложения
В скобках – цены предыдущих торгов

НЕФТЕГАЗОДОБЫЧА: КЛЮЧЕВЫЕ СОБЫТИЯ – ЯНВАРЬ 2026

НЕФТЬ

***Imperial Energy* законсервирует часть активов в Томской области**

23 января. *Imperial Energy* (структура индийской *ONGC*) планирует законсервировать ряд месторождений, систему межпромысловых трубопроводов и пункт подготовки и сбора нефти в Томской области, говорится в тендерной документации компании.

Так, законсервировать предполагается Майское, Южно-Майское и Среднемайское нефтяные месторождения (добыча не ведется только на последнем) месторождения, межпромысловый напорный нефтепровод "Майское НМ – Ай-Кагальское НМ – пункт подготовки и сбора нефти на Лугинецком нефтегазоконденсатном месторождении", а также сам пункт.

Гендиректор ООО "Норд Империл" и Альянс-нефтегаз (входят в *Imperial Energy*) Александр Бакланов пояснил "Интерфаксу", что решение находится в стадии активного рассмотрения, но является "бесповоротным".

"Консервация запланирована к проведению. Такой план принят после тщательного и всестороннего анализа. Следует отметить, что наша компания несет очень высокие операционные расходы, что приводит к отрицательному денежному потоку и создает риск для продолжения операционной деятельности группы компаний *Imperial Energy* в целом", – сказал он.

Решение обусловлено совокупным влиянием факторов. Бакланов отметил высокую ставку НДС (около 67%) для Майской группы месторождений; низкую реализационную цену на нефть из-за высоких скидок (около 32%) на российскую нефть марки *Urals*; высокие операционные расходы из-за удаленности объектов добычи и транспортной доступности только с использованием вертолетного транспорта (за исключением периода действия автозимников, который также крайне непродолжителен); отсутствие близости электросетевой инфраструктуры и необходимость генерации электроэнергии с использованием только дизельных генераторов, стоимость топлива для которых растет.

"Наш внутренний анализ показывает, что для выхода на безубыточность для поддержания эксплуатации этого зрелого актива или для обоснования каких-либо новых инвестиций в разработку его остаточного потенциала необходимо изменение налогового режима, более соответствующего невысокому уровню добычи. С практической точки зрения, наш анализ показывает, что ставка НДС около 25% могла бы создать необходимые эко-

номические условия для продолжения устойчивой эксплуатации", – отметил гендиректор.

По его словам, при сохранении действующей системы налогообложения невозможно ни поддержание текущего уровня добычи, ни какое-либо развитие. Кроме того, в условиях текущих геополитических вызовов и санкций компания, на 100% принадлежащая Индии, полностью отрезана от возможности привлечения внешнего финансирования из-за рубежа.

"Таким образом, в текущих условиях единственным адекватным решением является консервация Майской группы месторождений. Это позволяет сохранить актив на будущее, в случае если улучшение фискальных условий позволит раскрыть его оставшийся экономический потенциал. Это также дает нам возможность сконцентрировать ограниченные финансовые и производственные ресурсы на проектах, соответствующих нашим стратегическим приоритетам. При этом инфраструктура и накопленные данные по данному активу будут сохранены для потенциальных возможностей в будущем, если условия улучшатся", – резюмировал Бакланов.

ГАЗ

***НОВАТЭК* в 2025 г. нарастил добычу газа на 0,6% – до 84,57 млрд куб. м, ЖУВ – на 2,3% – до 14,11 млн тонн**

20 января. *НОВАТЭК* в 2025 году добыл 84,57 млрд куб. м газа, что на 0,6% больше, чем в 2024 году (84,08 млрд куб. м), сообщила компания.

Производство ЖУВ составило 14,11 млн тонн, что на 2,3% больше, чем в 2024 году (13,79 млн тонн).

Общая добыча углеводородов в 2025 году составила 673 млн баррелей н.э., что на 0,9%, или 6 млн бнэ больше 2024 года.

По предварительным данным, общий объем реализации природного газа, включая СПГ, в 2025 году составил 76,6 млрд куб. м, что на 1,5% ниже аналогичного показателя за 2024 год.

Объем переработки деэтанализованного газового конденсата вырос на 1,5% и составил 13,4 млн тонн.

Объем переработки стабильного газового конденсата вырос на 8,5% и составил 8 млн тонн.

По предварительным данным, общий объем реализации ЖУВ в 2025 году составил 17,9 млн тонн, что на 8,9% выше аналогичного показателя за 2024 год. По состоянию на 31 декабря 2025 года 1,2 млрд куб. м газа, включая СПГ, а также 1,5 млн тонн стабильного газового конденсата и продуктов его переработки было отражено как "остатки готовой продукции" и "товары в пути" в составе запасов.

НЕФТЕПРОДУКТЫ, НЕФТЕХИМИЯ – КЛЮЧЕВЫЕ СОБЫТИЯ

Экспорт химической продукции из РФ за 11 мес. в денежном выражении вырос на 22,6%, импорт – на 2,7%

15 января. Экспорт химической продукции и каучуков из РФ в январе-ноябре 2025 года вырос на **22,6%** относительно аналогичного периода 2024 года и составил \$30,7 млрд, говорится в материалах ФТС, опубликованных на сайте таможенной службы.

Как сообщалось, в январе-октябре было экспортировано химических товаров на \$28 млрд. Таким образом, ноябрьские поступления от реализованной за рубеж продукции составили \$2,7 млрд (-15,6% относительно октября).

Импорт продукции химпрома в январе-ноябре вырос на 2,7%, до \$49,6 млрд. В ноябре российские компании ввезли из-за рубежа товаров на \$4,8 млрд (+4,3% к октябрю).

Речь идет о продукции под кодами 28-40 товарной номенклатуры ВЭД. К ним относятся, в частности, продукты неорганической и органической химии, фармацевтическая продукция, удобрения, красители, эфирные масла и резиноиды, парфюмерия, моющие средства, смазочные материалы, клеи, взрывчатые вещества, фото- и кинотовары, а также пластмассы, каучук, резина и изделия из них.

В 2024 году экспорт химической продукции и каучуков из РФ вырос на 1,3%, до \$27,6 млрд, а импорт снизился на 4%, до \$53,5 млрд

Химические предприятия РФ в 2025 г. запустили инвестпроекты почти на 280 млрд руб

19 января. Химические предприятия России в 2025 году запустили **146** инвестиционных проектов общей стоимостью около **280 млрд руб**, сообщается в исследовании электронной торговой площадки *ТендерПро*, с которым ознакомился "Интерфакс".

"Несмотря на высокую стоимость кредитов, бизнес продолжает вкладываться в химический сектор благодаря государственной поддержке в рамках нацпроекта "Новые материалы и химия". (...) Стоит отметить, что по сравнению с прошлым годом запуск новых инвестпроектов был умеренным, так как основной акцент делался на строительстве уже начатых производств и развитии существующих технологических цепочек", — поясняет коммерческий директор ООО "ТендерПро" Елена Астафьева.

Отмечается, 80,9% от общего объема инвестиций пошли на создание новых объектов, остальное — на модернизацию существующих производств.

Около трети инвестиций (30,7%) было направлено на проекты по производству изделий из пластика, пластмасс и резины. На производства ПАВ, бытовой химии и косметики пришлось 14,2% капложений, на выпуск стекла и изделий из него — 11,1%, основных химических соединений — 9,5%, лакокрасочных материалов (ЛКМ) и промышленных покрытий — 8,4%.

Годом ранее исследование *ТендерПро* показало, что химические предприятия России в 2024 году приступили к реализации 239 инвестиционных проектов общей стоимостью 460,87 млрд руб, а в 2023 году — 167 инвестпроектов на 283,9 млрд руб. В исследования включены инвестиционные проекты стоимостью от 100 млн руб.

Выработка оренбургского этана для Казаньоргсинтеза в 2025 г. снизилась на 9%

20 января. *Оренбургский гелиевый завод Газпрома* в 2025 году произвел 364 тыс. тонн этана, сообщил официальный телеграм-канал ООО "Газпром переработка". В 2024 году предприятие выработало 400 тыс. тонн этана. Таким образом, в прошлом году показатель снизился на 9%. В 2022-2023 годах завод выпускал по 379 тыс. тонн этана.

Оренбургский гелиевый завод — основной производитель этана в России. Предприятие выпускает 80% этого промышленного газа в РФ.

Справка. Единственным потребителем этана с *Оренбургского гелиевого завода* является ПАО "Казаньоргсинтез" Жидкий этан с завода перекачивается под давлением 100 Атм по этанопроводу Оренбург-Казань в Аптаковский пункт регазификации этана (АПРЭ) в Альметьевском районе Татарстана. В пункте регазификации этан переводится в газообразное состояние, поступает в трубопровод Миннибаево-Казань и идет до *Казаньоргсинтеза*. По трубопроводу Миннибаево-Казань *Казаньоргсинтез* также получает этан с *Миннибаевского ГПЗ Татнефти*.

Argus: трубопроводные поставки нефти на НПЗ России в 2025 году

20 января. Трубопроводные поставки нефти на российские НПЗ по итогам 2025 года снизились на 1,6%, до **228,34 млн тонн**. Это минимальный показатель с 2010 года, следует из данных *Argus*.

Основной причиной стали внеплановые остановки и ремонты во второй половине года. Сокращение поставок отразилось и на объемах переработки, которые, в 2025 году снизились на 1,7%.

Томскнефтехим в 2025 г. сохранил производство полимеров на уровне 2024 г.

21 января. ООО "Томскнефтехим" в 2025 году выпустило 445 тыс. тонн полимерной продукции, что соответствует уровню предыдущего года, сообщает пресс-служба компании.

В прошлом году предприятие развивало портфель специализированных марок. В частности, были расширены поставки полиэтилена с повышенной устойчивостью к внешним воздействиям, который применяется для производства термостабилизированных пленок для сельского хозяйства, включая тепличные покрытия и рукава для хранения зерна. Для строительной отрасли компания

поставляет специализированный полипропилен, который используется для утепления фасадов, гидро- и шумоизоляции.

Еще одним проектом стал вывод на рынок новой марки полиэтилена для высокоскоростной ламинации упаковки.

В 2026 году *Томскнефтехим* планирует продолжить работу над развитием продуктов, включая полипропилен для вспененных материалов и полиэтилен для кабельной изоляции как решение импортозамещения в энергетике, а также совершенствовать качество трубных марок полипропилена.

Reuters: производство нефтепродуктов в России в 2025 году

21 января. По данным источников *Reuters*, в 2025 году НПЗ России произвели порядка 44 млн тонн бензинов и 84 млн тонн ДТ, из них на экспорт было отправлено около 5 млн тонн и 32 млн тонн соответственно.

Данные показатели примерно соответствуют уровню 2024 году.

Продажи электромобилей в России падают

22 января. Данные *Автостата* о катастрофическом падении продаж (на 30%) электромобилей в России, подтверждают опасения АПОЭ в отношении рынка зарядной инфраструктуры, заявил *Energy Today* Председатель Ассоциации производителей и операторов электрозарядных станций Армен Сафарян. Он напомнил, что именно развитие зарядной инфраструктуры стало ключевым драйвером роста продаж электромобилей в России, начала производства отечественных электромобилей с учетом мер государственной поддержки.

Очевидно, что львиная доля продаж приходится на импортные модели ввиду ограниченного количества моделей российских электромобилей, которые редко конкурируют с иностранными моделями по соотношению цена-качество. Ситуация с падением импорта в условиях ограниченного отечественного предложения прямо бьет по экономике операторов – у них инвестиционный цикл составляет не менее 6 месяцев, а период окупаемости – от 7 лет.

И рынок безусловно вкладывал в развитие инфраструктуры в надежде, что темпы прироста парка электромобилей сохранятся. Эта ситуация бьет и по российским производителям ЭЗС (их более 12 шт в реестре отечественной продукции, больше чем моделей отечественного электроавтомобилей!), которые вкладывали в разработку новых продуктов, расширение производства и более глубокую локализацию.

Ситуация вызывает беспокойство из-за отсутствия планового спроса.

Татнефть в 2029 г. запустит полный цикл производства параксилола, ТФК и ПЭТФ

27 января. Проект *Татнефти* в Нижнекамске по производству терефталевой кислоты (ТФК) предполагает выпуск также параксилола и по-

лиэтилентерефталата (ПЭТФ). Как сообщил министр промышленности и торговли РФ Антон Алиханов, старт проекта запланирован к 2029 году.

Объем производства составит ежегодно 347 тыс. тонн/год параксилола, 1 млн тонн ТФК и 450 тыс. тонн ПЭТФ, говорится в материалах *Минпромторга* к международному форуму новых материалов, химии и технологий *Atmexpro 2026*.

Производство ТФК позволяет претендовать на налоговую льготу: *Минфин* ранее предложил ввести новую группу получателей налогового вычета по параксилолу – производителей терефталевой кислоты. При расчете вычета для этой группы будет использоваться коэффициент 5,4 (на него умножается сумма акциза на параксилон, выплаченная компанией). Такой размер коэффициента будет действовать 15 лет, начиная с налогового периода, в котором был получен параксилон, при условии его использования на предприятии с проектной мощностью производства ТФК не менее 1 млн тонн в год. При этом предприятие должно быть введено в эксплуатацию не ранее 1 января 2029 года, а стоимость реализации проекта – не менее 250 млрд руб (на дату не ранее 1 января 2027 года).

Алиханов сообщил также о планах запуска предприятием *Титан-Полимер* с 2027 года в Псковской области производства гранулированного ПЭТФ (мощность 140 тыс. тонн) и полибутилентерефталата (ПБТ – 80 тыс. тонн).

Вместе эти проекты *Татнефти* и *Титана*, по словам министра, позволяют полностью импортозаместить компоненты для БОПЭТ пленок, упаковки, ПЭТ-преформ в производстве бутылочной тары, а также полиэфирных нитей для нетканых материалов, кордных и технических тканей в шинной отрасли, трансмиссионных ремней, конвейерных лент, строп и геотекстиля.

"В целом по отрасли к 2030 году мы рассчитываем сократить долю импорта (с 34% до 30%) и нарастить годовой объем выпуска отрасли с текущих 8,7 трлн до 11 трлн руб", – заявил глава *Минпромторга*.

ФАС проверит ценообразование на рынке серной кислоты

22 января. ФАС России проводит анализ рынка серной кислоты с точки зрения обоснованности цен на эту продукцию химической промышленности.

"Соответствующие запросы ведомство направило крупнейшим производителям серной кислоты – представителям нефтяной и металлургической отраслей, а также производителям минеральных удобрений", – говорится в сообщении ведомства.

Компании должны представить информацию об объемах производства и реализации продукции, данные о себестоимости, оптово-отпускных ценах, системе сбыта за 2024-2025 гг.

По результатам анализа представленных сведений при наличии оснований ведомство примет меры антимонопольного реагирования, отметили в ФАС.

Переработка полимеров внутри РФ к 2030 году едва ли превысит 8,5 млн тонн при производстве 12 млн тонн

27 января. Российские переработчики пластмасс к 2030 году смогут перерабатывать около 8,5 млн тонн полимеров, убежден президент *Союза переработчиков пластмасс (СПП)*, вице-президент *Российского союза химиков Михаил Кацевман*.

Согласно его подсчетам, в 2025 году российские компании переработали порядка **6,7 млн тонн** полимеров.

"Мы видим, как растет производство полимерных материалов, и я считаю, что к 2030 году страна будет как минимум производить 12 млн тонн. Но когда я смотрю на инвестиции, которые существуют в переработке пластмасс, когда я смотрю на потребность в изделиях переработки пластмасс, самые розовые мечты – это полтора, ну максимум 2 млн тонн (прироста переработки полимеров к 2030 году – *ИФ*). Таким образом, мы встретим 2030 год, когда у нас 12 млн тонн производится, а потребляется и перерабатывается не больше 8, ну может быть 8,5 млн тонн", – сказал он в ходе в ходе пленарного заседания выставки *Ruplastica*.

Также *Кацевман* отметил, что в текущем году не стоит ожидать прорывного роста в полимерной отрасли: "Большинство аналитиков, и я, сходятся во мнении, что никакого выраженного роста в 2026 году в полимерной индустрии ожидать не стоит. Хотя, конечно, государство регулирует: национальный проект "Новые материалы и химия" станет фундаментом. Он безусловно оживит рынок 2026 года, но именно в 2026 году большой роли и влияния этого мощного национального проекта ожидать не следует".

Среди факторов, сдерживающих развитие полимерной отрасли, глава СПП назвал высокую конкуренцию с зарубежными переработчиками, санкционное давление на российские компании, отсутствие отечественного оборудования для переработки пластмасс, недостаток квалифицированных кадров, давление в части регулирования обращения с отходами (РОП), "слабый марочный ассортимент" и низкую производительность труда. "И хочу акцентировать: абсолютная правда, что российские цены на полимерные материалы выше, чем то, что можно купить за рубежом", – добавил он.

В связи с этим *Кацевман* посоветовал в 2026 году не гнаться за загрузкой мощностей любой ценой: "На мой взгляд, надо готовиться к будущему росту экономики – по плану, системно и заранее. Прежде всего – эффективность, жесточайший фокус на экономику производства изделий, а не на объем. Второй постулат – вам нужна конкурентоспособность без CAPEX. Денег у вас с учетом ключевой ставки в 2026 году лишних не будет. Постулат номер три – клиенты это не про продажи, это про встраивание Вашего производства в процессы производства того, для кого вы работаете".

СИБУР: До 30% этиленовых мощностей в мире под угрозой закрытия

27 января. Высокому риску закрытия в мире подвержены предприятия по выпуску этилена суммарной мощностью около 17 млн тонн в год (до 10% всех мощностей пиролиза на рынке). Риск закрытия еще 20% мощностей оценивается как средний и будет зависеть от рыночной конъюнктуры, заявила руководитель продуктового маркетинга компании *СИБУР Виктория Уварова*.

"Есть такое понятие как цикличность (в динамике спреда этилена к нефти – *ИФ*). Мы всегда знали, что если спад будет в этом году, то в следующем году либо через год ситуация улучшится: и цены отрастут, и все производители полимеров постепенно начнут зарабатывать. Начиная с 2022 года, это не так, в первую очередь из-за того, что происходит рост новых мощностей и усиление конкуренции (в Китае преимущественно – *ИФ*) идет гораздо большим темпом, чем растет потребление. Мы сейчас находимся в самой низкой фазе цикла, и он затянулся. И к чему это может привести? Наверное, все понимают, что необходима рационализация мощностей. По сути, это закрытие старых и неэффективных мощностей", – сказала она в ходе пленарного заседания выставки *Ruplastica*.

Наибольшие сокращения мощностей по этилену ожидаются в Китае и Европе – по **5 млн тонн** выбывающих мощностей. В Азии (без учета Китая) ожидается закрытие установок, производящих порядка **4 млн тонн** этилена в год, на Ближнем Востоке – еще **3 млн тонн**.

Производства полиолефинов тоже подвержены оптимизации. Согласно данным аналитиков, приведенным в презентации *Уваровой*, в ЕС уже закрыты производственные мощности полиэтилена и полипропилена в объеме 1,1 млн тонн (*Exxon, LyondellBasell, Polychim*), в Южной Кореи – 0,5 млн тонн (*LG, Poly Mirae*), в Японии – 0,4 млн тонн (*Sumitomo, Japan PP/PE*), в Юго-Восточной Азии выведены на длительные остановки производства мощностью 2,7 млн тонн (*Lotte, PefChem, JGSummit*).

Кроме того, в ЕС рассматривается останов мощностей в объеме 1,5 млн тонн (*Sabic, Basell Benelux B.V, Petroineos*), в Сингапуре ожидается закрытие предприятия *Exxon* с интегрированной мощностью 0,5 млн тонн по ПП. Часть активов работает на сниженной нагрузке (Южная Корея – 3,4 млн тонн: *Hanwha Total PC, Lotte*), еще часть – перепродается новым собственникам из соображений оптимизации портфеля (ЕС – 4,8 млн тонн). Ряд стран разрабатывает программы по реструктуризации химической промышленности, предполагающие избавление от неэффективных мощностей. Так, в Китае ожидается закрытие предприятий старше 20 лет (5% – ПП и 14% – ПЭ), в Южной Кореи в 2026-2027 годах ожидается сокращение мощностей пиролиза примерно на 3,2 млн тонн, в Японии до 2030 года – примерно на 1,3 млн тонн.

ЦЕНЫ МЕСЯЦА – РОССИЯ-МИР

Цены внутреннего рынка – нефтепродукты в январе 2026 г.

Продукт	Базис поставки	Мин.	Макс.	Средняя
СВОБОДНЫЙ РЫНОК (руб/тонну)				
Регуляр-92	Франко-терминал НПЗ	53 400	71 500	62 450
Премиум-95		56 500	72 700	64 600
Супер-98		83 800	97 700	90 750
Дизтопливо Евро (А, В, С)		50 200	55 000	52 600
Дизтопливо Евро (D, E, F)		48 500	53 800	51 150
Дизтопливо Евро (1, 2)		53 600	81 600	67 600
Дизтопливо Евро (3, 4)		60 400	65 600	63 000
Авиакеросин (РТ/ТС-1)		73 000	78 000	75 500
Мазут (М-100)		9 300	29 900	19 600
РОЗНИЧНЫЕ ЦЕНЫ НА АЗС (руб/литр)				
АИ-92	АЗС	59,04	68,70	63,87
АИ-95/96		63,42	70,62	67,02
АИ-98		83,11	96,47	89,79
Дизтопливо		73,10	83,74	78,42

Цены внутреннего рынка – нефть в январе 2026 г. руб/тонну

Базис поставки	Мин.	Макс.	Средняя (ср.взвеш)
Западно-Сибирская НГП	23 900	24 400	24 150
Волго-Уральская НГП	-	-	-

Средние мировые цены на нефть *Urals* в декабре 2025 г., \$/баррель

Рынок	дек 2025	+/- ноя 2025
Северо-Западная Европа	38,05	-14,62
Средиземноморье	40,69	-13,37

Средние мировые цены на нефтепродукты в декабре 2025 г., \$/тонну

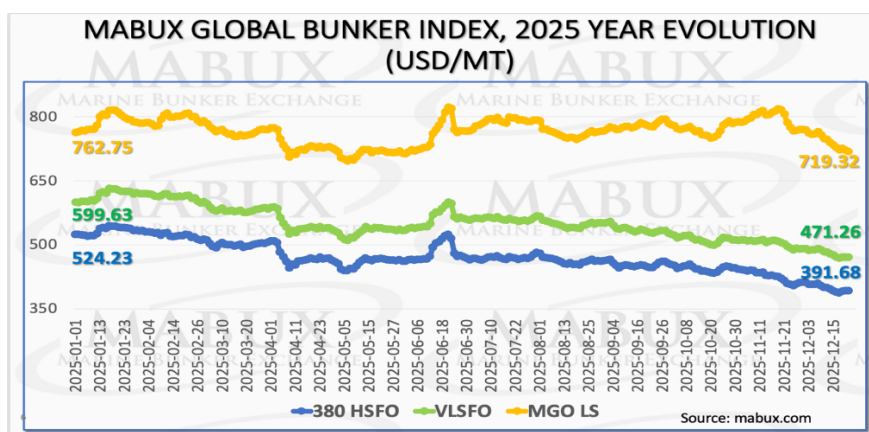
Продукт	Рынок	дек 2025	+/- ноя 2025
Нафта	Средиземноморье	466,49	-27,29
АИ-95 10 ppm	Средиземноморье	651,87	-57,41
Авиакеросин	Средиземноморье	674,48	-62,81
ДТ 10 ppm	Средиземноморье	637,63	-103,06
Газойль 0,1%	Средиземноморье	616,11	-65,98
Мазут 1,0%	Средиземноморье	346,89	-27,65
Мазут 3,5%	Средиземноморье	312,21	-39,12
Вакуумный газойль 0,8%	Черное море	457,66	-13,51
Вакуумный газойль 2,0% максимум	Черное море	456,27	-14,01
Нафта	Северо-Западная Европа	502,66	-24,96
АИ-98	Северо-Западная Европа	694,32	-75,07
АИ-95 10 ppm	Северо-Западная Европа	654,98	-73,51
Бензиновое сырье для дальнейшего компаундирования, не содерж. ВИЭ	Северо-Западная Европа	621,29	-76,70
Авиакеросин	Северо-Западная Европа	705,20	-63,82
ДТ 10 ppm	Северо-Западная Европа	651,33	-100,07
Газойль 0,1%	Северо-Западная Европа	618,30	-92,00
Мазут 1,0%	Северо-Западная Европа	358,20	-37,91
Мазут 3,5%	Северо-Западная Европа	330,48	-34,72
Вакуумный газойль 0,5-0,6%	Северо-Западная Европа	457,01	-7,96
Вакуумный газойль 2,0% максимум	Северо-Западная Европа	455,64	-8,38

MAVUX: ИТОГИ МИРОВОГО БУНКЕРНОГО РЫНКА, 2025 ГОД

Сергей Иванов, Директор MAVUX

Общая динамика мирового бункерного рынка характеризовалась относительной стабильностью в первой половине 2025 года. В июне фиксировался всплеск цен по всем трем основным видам бункерного топлива. Однако затем котировки перешли в стадию умеренного снижения во второй половине года и завершили год с отрицательным балансом. В результате, по итогам 2025 года, Индекс 380 HSFO сократился на 132,55 \$/MT (в 2024 году

это сокращение составило только 1,96 \$/MT), Индекс VLSFO уменьшился на 128,27 \$/MT (минус 54 \$/MT в 2024 году), а Индекс MGO LS потерял 43,43 \$/MT (125,66 \$/MT в 2024 году). Таким образом, в целом в 2025 году в динамике бункерных котировок преобладал нисходящий тренд, который, вероятно, продолжится и в начале 2026 года при отсутствии драйверов роста, каковыми могут стать прежде всего резкие изменения геополитической обстановки, риски энергоснабжения и ситуация на фрахтовом рынке.



Что касается ценовой составляющей бункерного топлива по отдельным регионам мира, то в 2025 году снижение котировок регистрировалось по всем основным видам бункерного топлива во всех регионах мира. Так, в сегменте 380 HSFO сокращение стоимости колебалось от 24% до 42%. В сегменте VLSFO котировки на топливо показали снижение по всем регионам в диапазоне минус 18%-35%. Такая же динамика, но с меньшей

амплитудой, отмечалась в сегменте MGO LS: минус 5%-16%. Вместе с тем, только в MGO LS был зарегистрирован региональный показатель роста: Южная Америка (+7,8%). Самые высокие темпы снижения ценовых котировок на 380 HSFO отмечены в Африке/Ближнем Востоке (-41,6%), на VLSFO – в Африке/Ближнем Востоке (-35,5%), и на MGO LS – в Центральной Америка (-15,8%).

MAVUX Bunker Index, January – December 2025, (monthly average, USD/MT)									
REGION	380 HSFO			VLSFO			MGO LS		
	Jan.	Dec.	%	Jan.	Dec.	%	Jan.	Dec.	%
Global	533	400	-33,3%	617	482	-28,0%	790	746	-5,9%
North Europe	476	371	-28,3%	555	429	-29,4%	724	673	-7,6%
South Europe	519	418	-24,2%	598	507	-17,9%	780	720	-8,3%
North America	497	376	-32,2%	610	465	-31,2%	750	687	-9,2%
Central America	584	441	-32,4%	640	481	-33,1%	879	759	-15,8%
South America	0	0	0,0%	690	538	-28,3%	844	915	7,8%
Asia & Oceania	508	400	-27,0%	598	476	-25,6%	720	683	-5,4%
Africa & ME	555	392	-41,6%	634	468	-35,5%	839	773	-8,5%

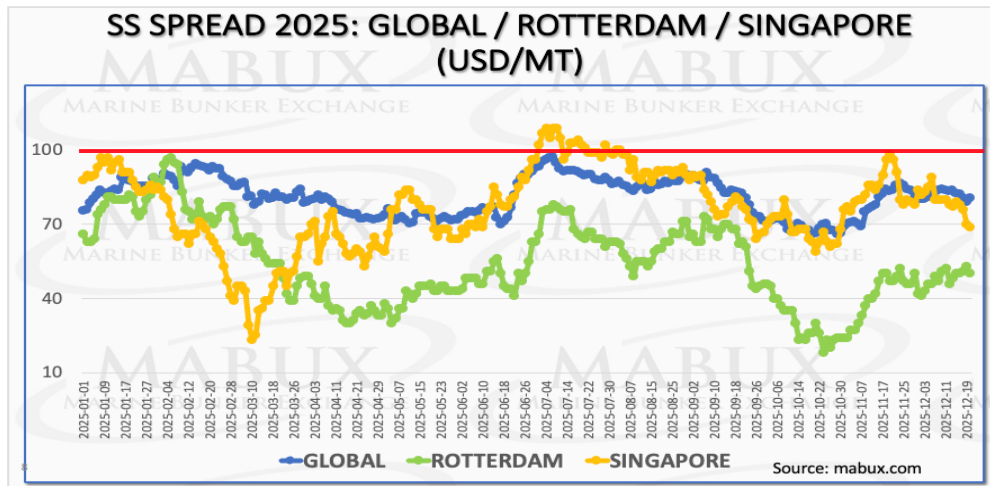
Скрубберный спред (Scrubber Spread, SS)

Значения MAVUX Global Scrubber Spread (Global SS) – разница в цене между 380 HSFO и VLSFO – в течение всего 2025 года находился уверенно ниже отметки в \$100 (SS Breakeven), которая используется для определения уровня прибыльности использования VLSFO в сравнении с комбинацией 380 HSFO+Скруббер. Таким образом, Global

SS Spread ниже отметки в \$100 по итогам года подтвердил более высокую экономическую эффективность и рентабельность конвенционного топлива VLSFO, сложившуюся на мировом рынке на данный момент. На конец года показатели Global SS Spread колебались в диапазоне \$79-84. Мы полагаем, что в начале 2026 года глобальный индекс сохранит текущую динамику.

SS Spread порта Роттердам в течение года показывал гораздо более значительное падение по сравнению с глобальным индексом, в некоторых моментах снижаясь до \$18-20 (23-27.10.2025 года). Однако ближе к концу года показатель Роттердама скорректировался вверх и закрепился на уровнях \$40-50, по-прежнему

находясь уверенно ниже отметки SS Breakeven. SS Spread Сингапура показывал более устойчивую динамику и в некоторые периоды (июль-август) даже незначительно превышал отметку SS Breakeven, однако затем также перешел в умеренное снижение и в конце года котировался на уровнях \$70-85.



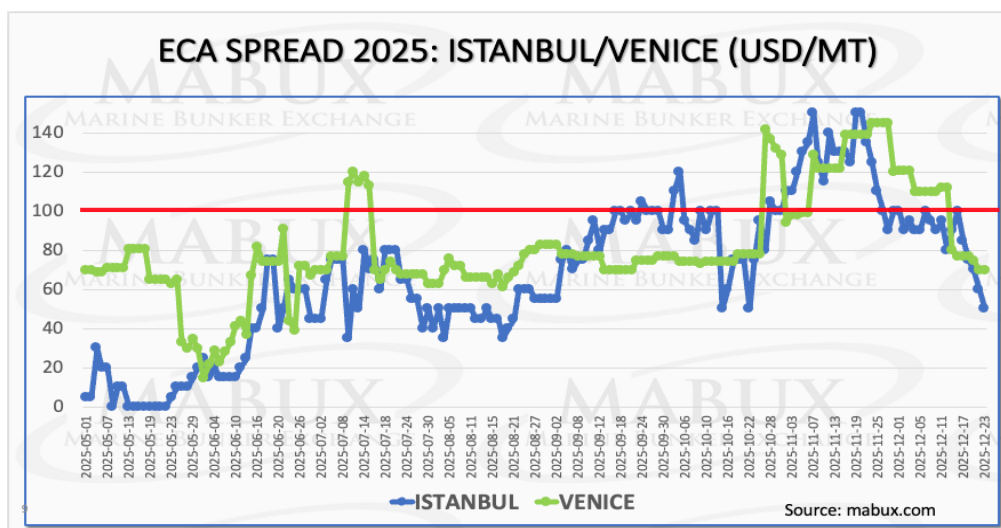
В целом несмотря на то, что значения SS Spread по-прежнему находятся стабильно ниже психологической отметки в \$100,00, количество судов, оснащенных скрубберами, продолжает расти. По данным DNV, общее количество таких судов, находящихся в стадии установки и в эксплуатации, составляло 5469 в 2023 году, 6168 в 2024 и **6712** к концу 2025 года. Основным заказчиком скрубберов остается крупнотоннажный флот, прежде всего балкеры (2318 судна), контейнеровозы (1841 судно) и танкера (1851 судно).

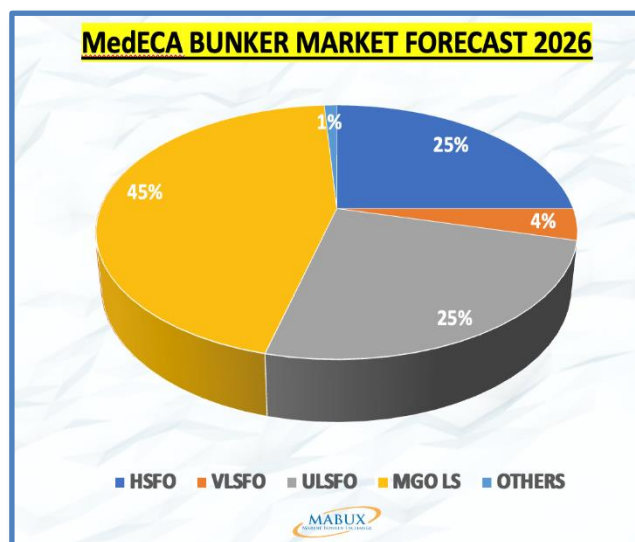
ЕСА Спред (ECA Spread, ES)

По мере появления в мире новых зон контроля за выбросами (ЕСА), последняя из которых вступила в действие с 1 мая 2025 года в Средиземном море (MedECA), для оценки перспектив формирования структуры региональных бункерных рынков ЕСА

появилась необходимость сравнения цен нового для экзон конвенционного топлива ULSFO (содержание серы 0,1%) и традиционного и самого дорогого на данный момент топлива MGO LS.

Так, в первые несколько месяцев действия MedECA индекс ES в Стамбуле показывал достаточно значительные колебания, начиная от отметки \$0,00 в мае и достигая отметок в \$60–80 в июле-августе. В Венеции наблюдалась похожая динамика ES, однако амплитуда колебаний была значительно меньше ES Стамбула. В настоящее время значения ES в обоих портах стабилизировались у психологической отметки в \$100,00, показывая тем не менее моментные колебания в диапазоне плюс-минус \$20–30, что в целом создает комфортную разницу цен в пользу ULSFO и способствует дальнейшему росту спроса на этот вид бункерного топлива в зоне MedECA.



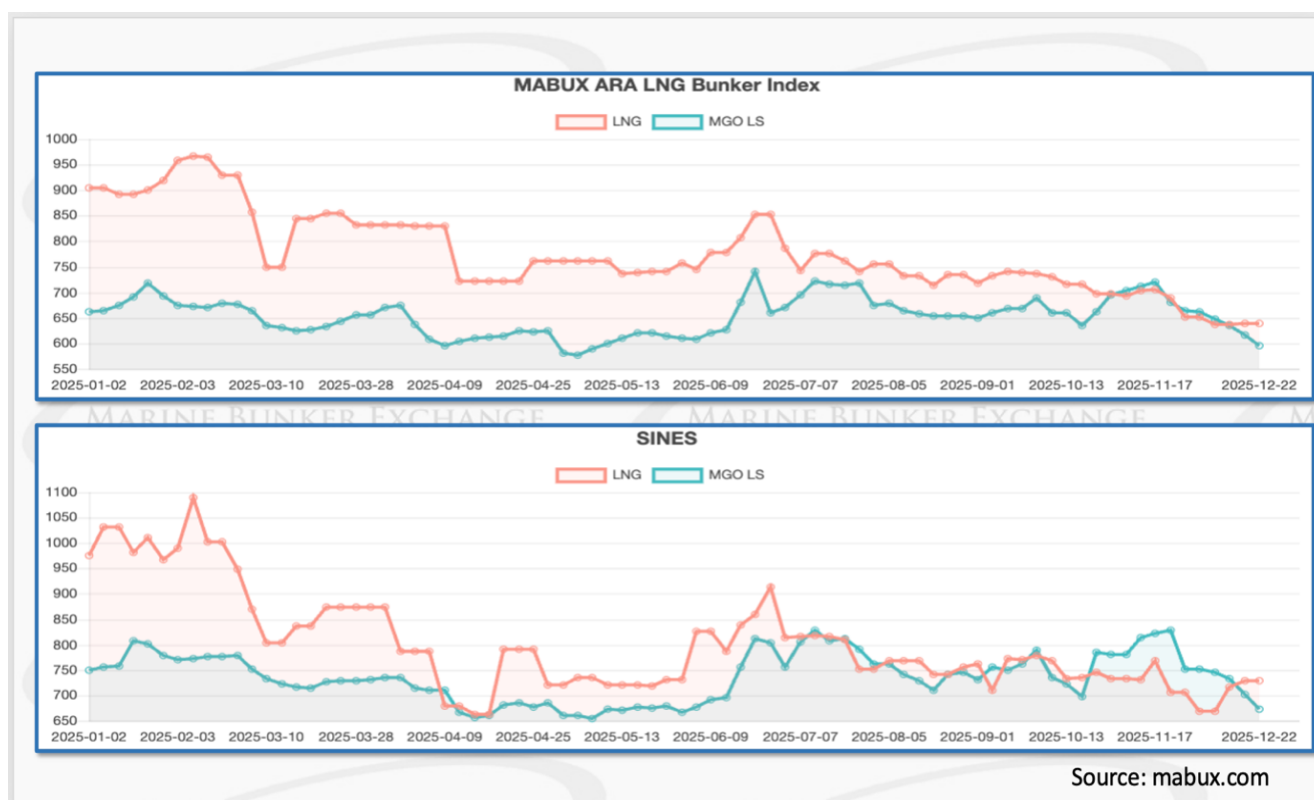


Вместе с тем ограничения по выбросам ведут к кардинальному изменению сегментации регионального бункерного рынка MedECA. Доля VLSFO (0,5% серы) постепенно теряет свою актуальность как некондиционное топливо для зоны ECA. Одновременно, спрос на HSFO (возможно использование только в комбинации со скруббером) и на MGO LS остается стабильным, а доля этих видов топлива в общей структуре бункерного рынка MedECA показывает умеренный рост. Новый конвенционный вид топлива для MedECA – ULSFO – также

подтверждает свою востребованность, однако более широкому распространению этого вида топлива пока препятствует ограниченность предложения. Проблемы с качеством ULSFO имеют место (по данным VPS, в течение периода действия MedECA 3,5% образцов превысили пределы спецификаций ISO), но носят спорадический и некритичный характер. В целом, мы полагаем, что в 2026 году на бункерном рынке MedECA может сложиться следующая структура: MGO LS – 45% (в 2024 году – 27%), ULSFO – 25% (1%), HSFO – 25% (26%), VLSFO – 4% (55%).

Альтернативные виды бункерного топлива

В 2025 году газовый индекс TTF демонстрировал устойчивую нисходящую динамику. В результате по итогам года снижение составило минус 23 евро/МВт·ч (28 евро/МВт·ч на конец года против 51 евро/МВт·ч в начале года). Этот тренд оказал прямое понижающее влияние на цены на СПГ в качестве бункерного топлива. Так, стоимость СПГ в ARA сократилась с 905 \$/MT до 638,50 \$/MT в конце года (-266,50 \$/MT). При этом цена СПГ практически сравнялась со стоимостью MGO LS, превосходя его на 38 \$/MT на 22 декабря 2025 года. В порту Синеш (Португалия) тренд стоимости СПГ в качестве бункерного топлива имел схожую динамику: цены на СПГ снизились в течение года с 976 \$/MT до 729 \$/MT в конце декабря (-247 \$/MT), однако этот вид топлива также остается дороже MGO LS: +56 \$/MT на 22 декабря 2025 года.



СПГ на данный момент является самым популярным выбором для перехода судоходства на альтернативные виды бункерного топлива. Это обусловлено в первую очередь высоким спросом в сегменте контейнеровозов, поддерживаемым достаточно развитой инфраструктурой бункеровки СПГ и устойчивым ростом числа судов, работающих на СПГ. По данным *DNV*, количество судов, работающих на СПГ (заказанных и уже находящихся в эксплуатации) достигло в 2025 году **881** единиц против 656 в 2024 и 474 в 2023 годах, что подчеркивает растущую популярность СПГ в морском секторе.

Еще одним активно развивающимся сегментом альтернативного бункерного топлива стал метанол. По данным *DNV*, за последние 12 месяцев в строй вошло **51** новое судно, в результате чего общее количество находящихся в эксплуатации судов достигло **97**. Как и в случае с СПГ, ведущую роль в этом сегменте играют контейнеровозы. На их долю приходится основная часть как уже эксплуатируемых судов, так и судов, находящихся в стадии заказа.

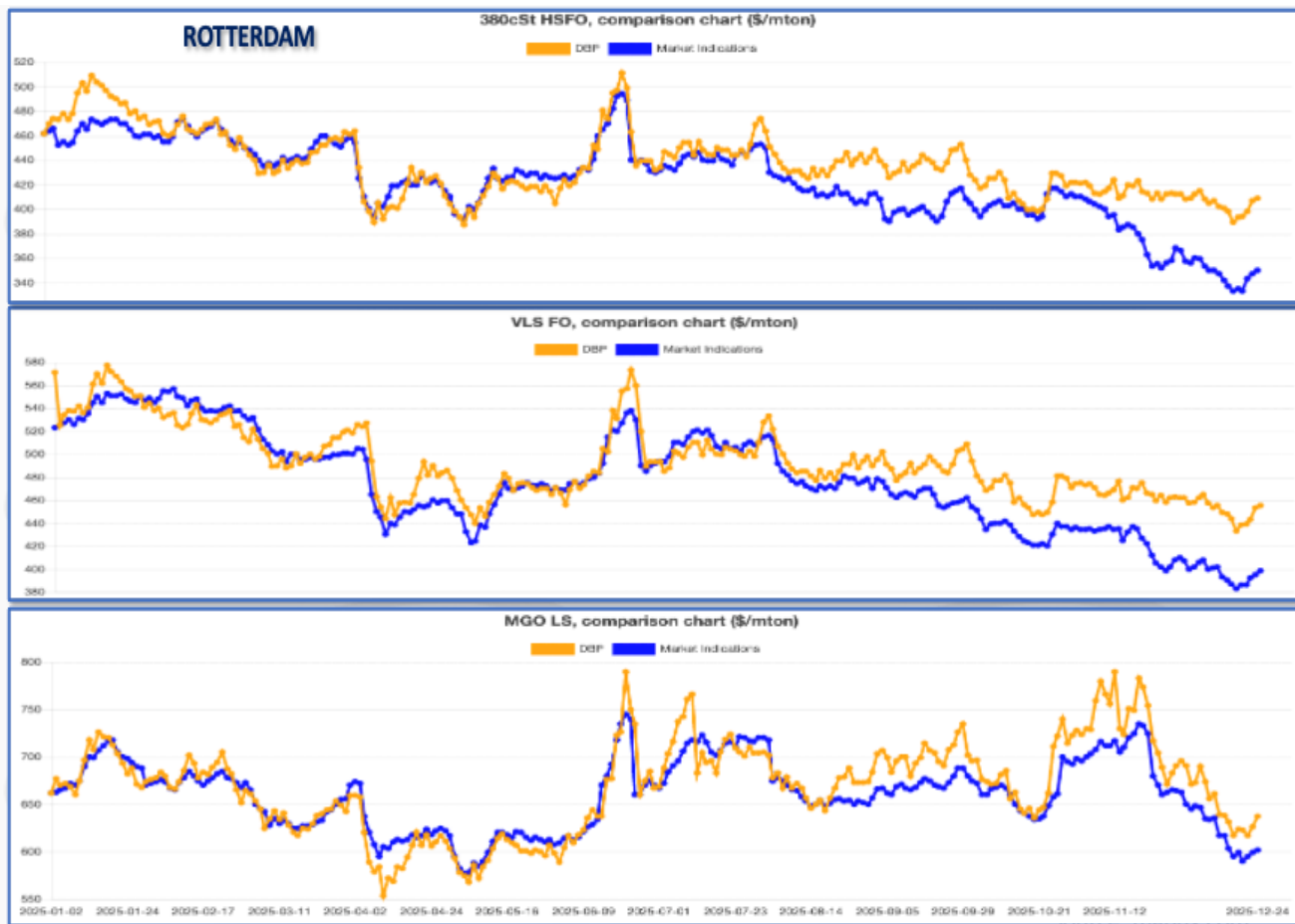
Все остальные виды альтернативного топлива, в том числе аммиак и водород – находятся в начальной стадии использования в морской отрасли и не имеют существенной доли в общей структуре альтернативного бункерного рынка.

Индекс рыночного дифференциала MABUX (MDI)

(соотношение рыночных бункерных цен (MBP Index) и цифрового бункерного эталона MABUX (DBP Index))

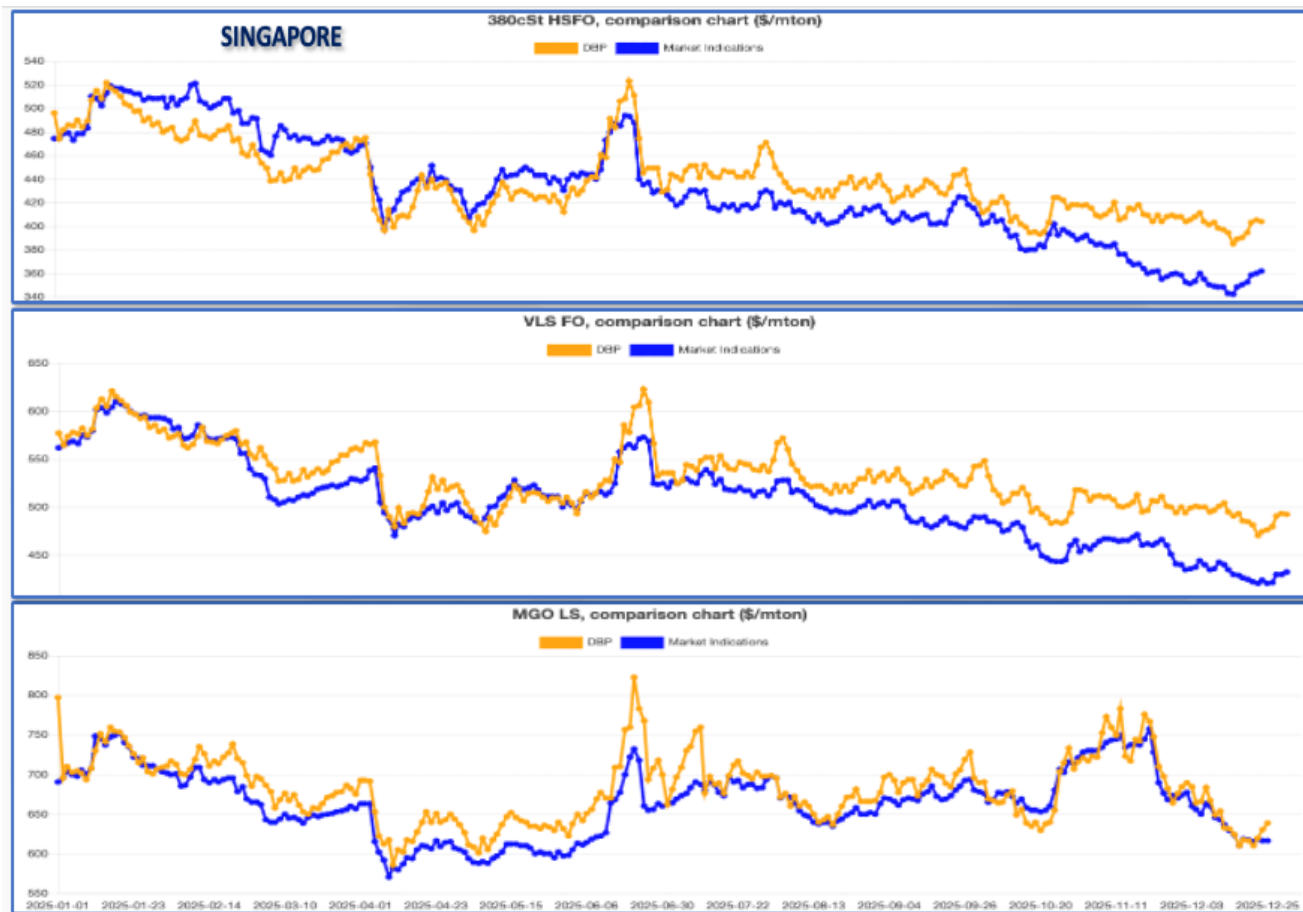
Первая половина 2025 года характеризовалась практически 100% корреляцией рыночных цен и цифрового бенчмарка, указывая на достаточно стабильное состояние мирового бункерного рынка. Однако, начиная с августа-сентября 2025 преобладающим трендом в MABUX Market Differential Index (MDI) стали постепенно растущие уровни недооценки всех видов бункерного топлива в Роттердаме и Сингапуре.

Роттердам: В сегменте 380 HSFO относительно 100% корреляция MDI регистрировалась в первой половине года. Начиная с августа, появились признаки недооценки этого вида топлива, которые с ноября переросли в устойчивый тренд. На конец года средняя недооценка топлива 380 HSFO в порту составляла в среднем 25-50 \$/MT. MDI VLSFO и MDI MGO LS демонстрировали похожую динамику: практически полное совпадение значений рыночных цен и цифрового эталона в первой половине года и постепенное увеличение недооценки во второй. В результате на конец года уровни недооценки по VLSFO составили в среднем минус 25–45 \$/MT, а в сегменте MGO LS – 15–35 \$/MT.



Сингапур: После достаточно стабильной первой половины 2025 года в сегментах 380 HSFO и VLSFO с июля также начал формироваться тренд на недооценку этих видов топлива. Однако разница в рыночных ценах по сравнению с цифровым бенчмарком на конец года оказалась несколько меньше, чем в Роттердаме. В сегменте 380 HSFO

недооценка составила в среднем минус 20-40 \$/MT, а в сегменте VLSFO – минус 20-45 \$/MT. Вместе с тем, в сегменте MGO LS индекс MDI оставался стабильным в течение всего года, показывая уровни, близкие к 100% корреляции MBP и DBP с девиацией в пределах плюс-минус 10-15 \$/MT.



Судя по текущей динамике мирового бункерного рынка, тренд на недооценку останется преобладающим по всем видам бункерного топлива в краткосрочной перспективе.

ВЫВОДЫ:

В целом, ситуация на мировом бункерном рынке остается достаточно стабильной при сложившемся балансе фундаментальных факторов спроса и предложения. Вместе с тем любой всплеск геополитической напряженности может спровоцировать моментный рост бункерных котировок. Кроме того, ожидается дальнейшее постепенное изменение сегментации региональных бункерных рынков, связанных с развитием существующих и вводом в действие новых зон контроля над выбросами. В частности, с 1 марта 2026 года зоной ЕСА объявлены канадская арктическая зона и Норвежское море, а в 2027 году ожидается вступление

в силу зоны ЕСА в регионе северо-восточной Атлантики. Таким образом, все атлантическое побережье Северной Америки и Европы, а также область между ними, включающая Исландию и Гренландию, станут одной зоной ЕСА.

Мы полагаем, что это, в свою очередь:

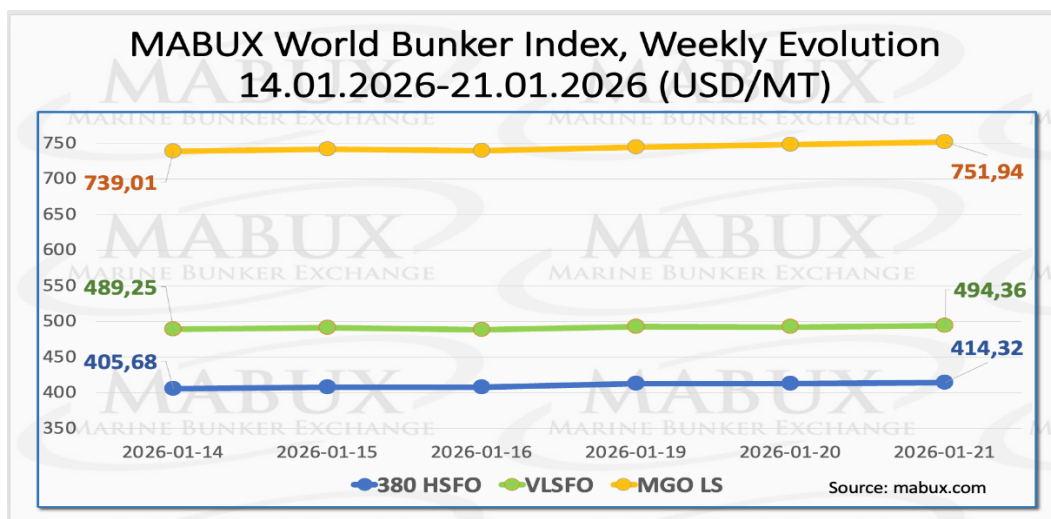
- приведет к дальнейшему постепенному снижению спроса и, соответственно, сокращению сегмента VLSFO (0,5% серы).
- будет способствовать дальнейшему росту спроса на конвенционные виды топлива ЕСА: MGO LS и ULSFO (0,1% серы).
- сохранит сегмент HSFO (3,5% серы) в комбинации со скруббером в среднесрочной перспективе.
- повысит шансы дальнейшего развития инфраструктуры и более широкого использования альтернативных видов топлива в мировом судоходстве.

MAVUX: ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ОБЗОР БУНКЕРНОГО РЫНКА, НЕДЕЛЯ 4, 2026

Сергей Иванов, Директор MAVUX

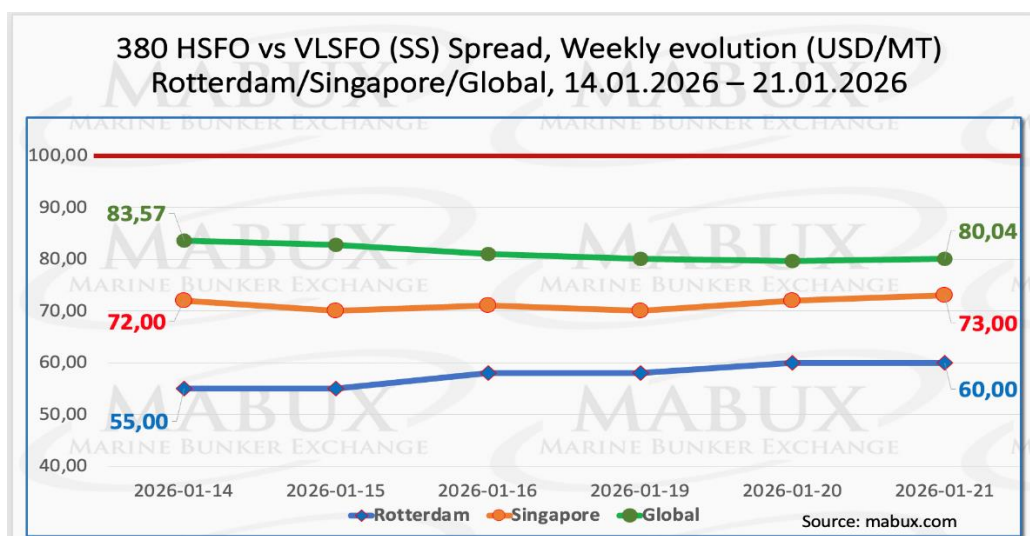
По итогам 04-й недели мировые бункерные индексы MAVUX показали направленное движение вверх. Индекс 380 HSFO вырос на \$8,64: с 405,68 \$/MT на прошлой неделе до 414,32 \$/MT.

Индекс VLSFO увеличился на \$5,11 (494,36 \$/MT против 489,25 \$/MT на прошлой неделе), вплотную приблизившись к отметке в \$500. Индекс MGO LS прибавил \$12,93 (с 739,01 \$/MT на прошлой неделе до 751,94 \$/MT). На момент написания анализа на мировом бункерном рынке отмечались признаки нисходящей коррекции.



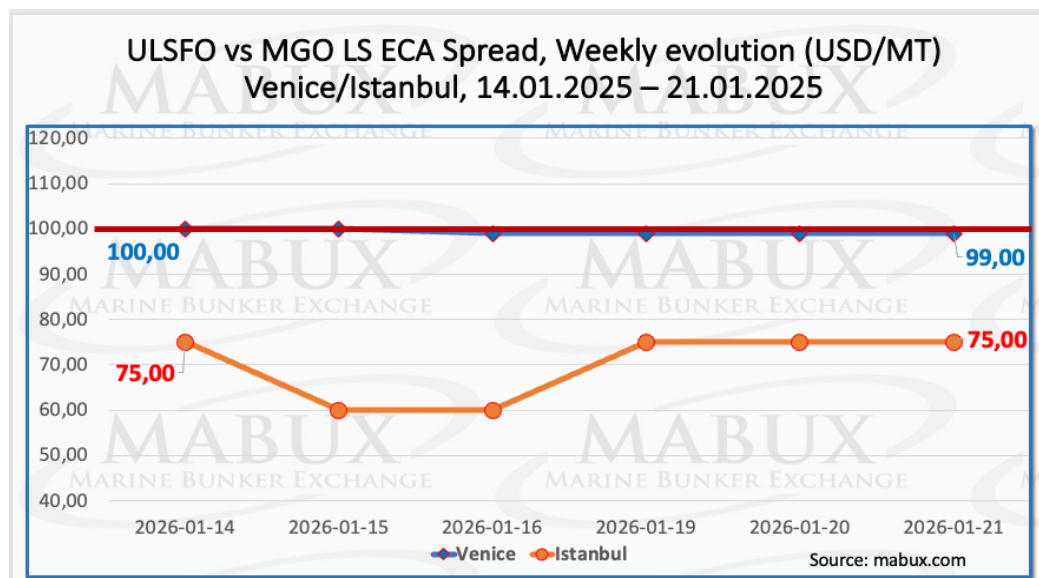
MAVUX Global Scrubber Spread (SS) – разница в цене между 380 HSFO и VLSFO – показал умеренное снижение: минус \$3,53 (с \$83,57 на прошлой неделе до \$80,04), по-прежнему находясь стабильно ниже психологической отметки в \$100,00 (SS Breakeven), а среднее недельное значение индекса практически не изменилось: минус \$0,07. В Роттердаме SS Spread, наоборот, вырос на \$5,00 (\$60,00 против \$55,00 на прошлой неделе). Среднее недельное значение SS Spread в порту сократилось на \$0,33. В Сингапуре разница в цене 380 HSFO/VLSFO также увеличилась на \$1,00 (с \$72,00 на прошлой неделе до \$73,00),

а среднее недельное значение в порту уменьшилось на \$0,84. Индексы SS Spread продолжают разнонаправленные колебания без выраженного тренда, оставаясь при этом стабильно ниже отметки в \$100,00 и сохраняя более высокую рентабельность использования конвенционного топлива VLSFO в сравнении с комбинацией 380 HSFO + Скруббер. Мы полагаем, что на следующей неделе динамика разнонаправленных изменений SS Spread сохранится. Подробная информация доступна в разделе "Differentials" на сайте mabux.com.



По итогам недели ECA Spread Стамбула не изменился, оставшись на отметке \$75,00, а среднее недельное значение выросло на \$10,83. В Венеции сокращение ECA Spread составило \$1,00 (с \$100,00 до \$99,00), пробив психологическую отметку в \$100,00, а среднее недельное

значение увеличилось на \$6,33. В динамике ECA Spread обоих портов не отмечаются существенные изменения. Мы полагаем, что на следующей неделе значения ECA Spread останутся стабильными. Подробная информация доступна в разделе "Differentials" на сайте *mabux.com*.



В 2025 году были зафиксированы резкие скачки закупок СПГ со стороны ряда европейских стран. Вопрос для экспортеров СПГ заключается в том, были ли закупки СПГ Европой в 2025 году искусственно завышены на фоне попыток ряда стран сократить свои торговые дефициты с США. По данным *Kpler*, европейский импорт СПГ из США в прошлом году вырос почти на 60% по сравнению с уровнем 2024 года.

Однако с учетом того, что международное внимание сейчас все больше смещается в сторону геополитических факторов, не исключено, что европейские страны сократят спрос на американский СПГ.

В таком случае объемы импорта СПГ из США, ориентированные на сокращение торговых дефицитов в 2025 году, могут быть урезаны в 2026 году.

По состоянию на 20 декабря европейские региональные газохранилища были заполнены

на 49,12% (-3,37% к показателям прошлой недели). Объемы заполнения газохранилищ продолжают активно сокращаться, а уровни заполненности уже на 1 января 2026 года (61,46%). По итогам 04-й недели европейский газовый бенчмарк TTF показал умеренный рост: плюс 4,414 евро/МВт·ч (35,887 евро/МВт·ч против 31,473 евро/МВт·ч на прошлой неделе).

Цена на СПГ в качестве бункерного топлива в порту Синеш (Португалия) по итогам недели показала резкий рост на \$132,00 (829 \$/MT против 697 \$/MT на прошлой неделе). Разница в цене между СПГ и конвенционным топливом изменилась в пользу конвенционного: \$121 против равенства цен недель ранее: MGO LS 19 января котировалось в порту Синеш на уровне 708 \$/MT. Более подробная информация доступна в разделе "LNG Bunkering" на сайте *mabux.com*.

Port	Delivery term	LNG		MGO LS		Date	Supplier
SINES	Truck-to-ship	829,00	+132,00	706,00	+5,00	2026-01-19	GALP

По итогам 04-й недели MABUX Market Differential Index (MDI) (соотношение рыночных бункерных цен (MBP) и цифрового бункерного эталона MABUX (DBP) регистрировал следующие тренды цен на бункерное топливо в крупнейших хабах мира – Роттердаме, Сингапуре, Фуджайре и Хьюстоне:

В сегменте 380 HSFO все порты находились в зоне недооценки, а средние недельные значения MDI не изменились в Роттердаме, снизились в Сингапуре на 4 пункта, но выросли на 4 пункта в Фуджайре и на 6 пунктов в Хьюстоне.

В сегменте VLSFO все порты оставались недооцененными. Индекс MDI увеличился на 2

пункта в Роттердаме и на 1 пункт в Сингапуре и в Фуджайре, но снизился на 6 пунктов в Хьюстоне. MDI Хьюстона находится у отметки 100-процентной корреляции между MBP и DBP.

В сегменте MGO LS Фуджайра остается единственным переоцененным портом в этом

сегменте топлива, а уровень переоценки MDI снизился на 22 пункта и приблизился к отметке 100-процентной корреляции MBP и DBP. Остальные три порта были недооценены, а индекс MDI вырос на 9 пунктов в Роттердаме, 15 пунктов в Сингапуре и на 19 пунктов в Хьюстоне.

MBP vs DBP Indexes, Weekly Evolution

All Indexes in \$/MT	380 HSFO			VLSFO			MGO LS			Date
	MBP Index	DBP Index	Diff.	MBP Index	DBP Index	Diff.	MBP Index	DBP Index	Diff.	
Rotterdam	370	416	-46	427	462	-34	646	667	-21	14 Jan – 21 Jan
Singapore	377	412	-35	448	503	-55	623	660	-37	14 Jan – 21 Jan
Fujairah	345	380	-35	438	494	-55	724	723	1	14 Jan – 21 Jan
Houston	344	391	-48	438	445	-7	623	645	-22	14 Jan – 21 Jan

Источник: *mabux.com*

По итогам прошедшей недели в балансе переоцененных/недооцененных портов не произошло существенных изменений. Мы полагаем, что индекс MDI останется стабильным на следующей неделе, а тренд на недооценку будет преобладать на мировом бункерном рынке.

Более подробная информация о корреляции рыночных цен и цифрового бенчмарка MABUX доступна в разделе "Digital Bunker Prices" на сайте *mabux.com*.

Новый отчет Коалиции Getting to Zero и Global Maritime Forum подчеркивает необходимость масштабируемых видов топлива с нулевыми выбросами, таких как э-аммиак и э-метанол, для достижения целей декарбонизации сектора к 2040 году. Согласно отчету, суда с двухтопливными двигателями, работающие на СПГ и аммиаке, рассматриваются как наиболее конкурентоспособные по затратам вплоть до середины 2030-х годов, при этом ожидается, что аммиак выйдет на лидирующие позиции примерно к 2037 году. С введением глобальных целевых показателей по интенсивности топлива (GFI) и штрафов за несоблюдение требований формируется основа для долгосрочных инвестиций. В отчете также отмечается, что к концу 2030-х годов ам-

миак, как ожидается, станет наиболее экономически эффективным видом топлива. Данный прогноз в значительной степени опирается на так называемые "голубые топлива", использующие водород, произведенный из ископаемого топлива с применением технологий улавливания углерода. Даже при отсутствии стимулирующих мер стоимость традиционного топлива, по прогнозам, будет расти, что сделает СПГ самым дешевым вариантом в период с 2030 по 2035 годы. С учетом потенциала технологий улавливания углерода, способных продлить актуальность СПГ до 2037 года, аммиак уже сегодня может рассматриваться как конкурентоспособный выбор для новых заказов на суда. В то же время участники отрасли выражают обеспокоенность регуляторной неопределенностью и доступностью топлива, что может побудить их занять выжидательную позицию до появления более четких ориентиров. В настоящее время многие сосредотачиваются на краткосрочных решениях – таких как биотопливо или СПГ – вместо инвестиций в технологии с нулевыми выбросами.

Мы полагаем, что на следующей неделе мировой бункерный рынок сохранит потенциал к продолжению умеренного восходящего тренда.

МИРОВЫЕ ЦЕНЫ НА АВИАТОПЛИВО

В этом обзоре цен на авиационное топливо представлены последние данные о ценах от ведущего поставщика энергетической информации *Platts*. Индекс цен на авиакеросин и данные о ценах показывают средние цены, уплаченные на НПЗ за авиатопливо для реактивных двигателей за отчетную неделю.

Анализ цен на топливо

Средняя мировая цена на авиационное топливо на прошлой неделе выросла на 3,5% по сравнению с предыдущей неделей, составив \$89,63/баррель.

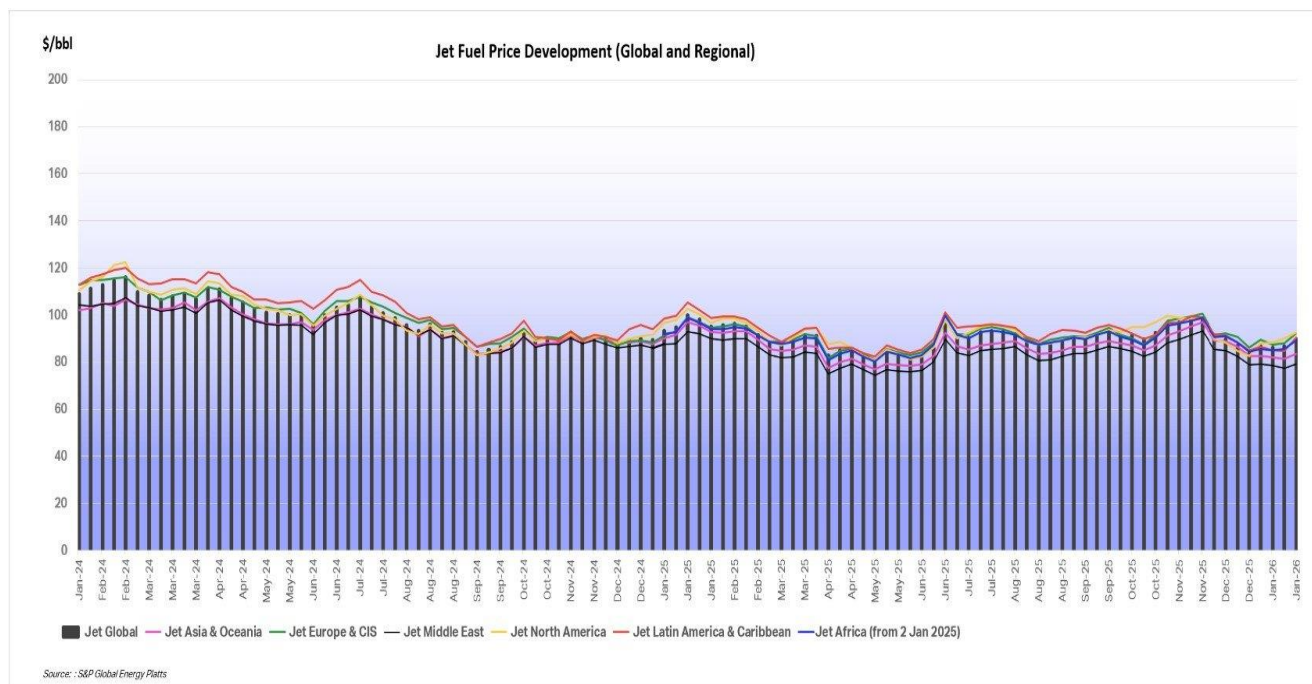
Week ending 16 Jan 2026	Share in Global Index	Weekly Average Price			Index Value (Year 2000 = 100)	Weekly Average Price versus		
		cts/gal	\$/bbl	\$/t		prior week's average	prior month's average	prior year's average
Jet fuel price	100%	213.40	89.63	707.79	245.0	3.5%	3.5%	-0.4%
Asia & Oceania	22%	199.11	83.63	660.66	238.9	2.8%	-1.5%	-3.7%
Europe & CIS	28%	219.80	92.32	728.38	248.7	4.8%	3.2%	1.4%
Middle East	5%	188.79	79.29	626.40	236.8	2.3%	-2.2%	-5.5%
North America	39%	219.97	92.39	729.84	245.6	2.6%	7.2%	0.8%
Latin & Central America	4%	215.44	90.48	714.85	250.7	7.0%	3.4%	-2.4%
Africa*	2%	212.17	89.11	703.38	88.2	4.1%	2.3%	-1.1%
Oil Price (Dated Brent)			67.37			6.5%	7.5%	-2.5%
Crack Spread			22.26			-4.8%	-6.9%	5.8%

*The Africa index was launched on 2 January 2025, carved out from the Middle East and Africa index. Because of its newness, its values are indexed to its 2024 annual average value, unlike the other regional indices, which are indexed to their respective average annual values in 2000.

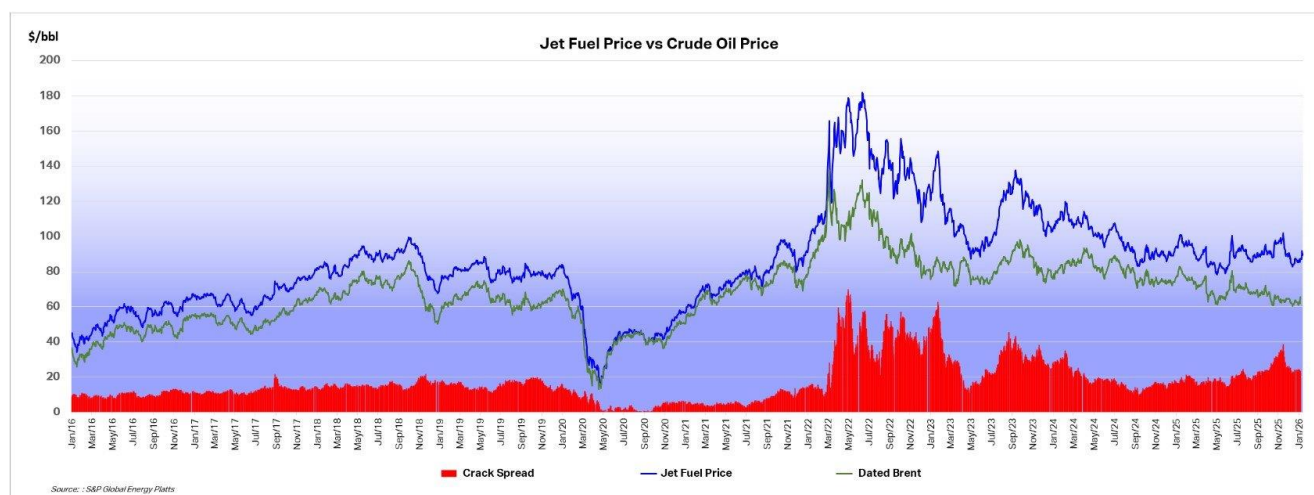
Динамика цен на авиакеросин

Week ending	Index Value (Year 2000 = 100)	Weekly Average Price \$/bbl	Change vs prior week	Weekly Average Crack Spread \$/bbl
16 Jan 2026	245.0	89.63	3.5%	22.26
9 Jan 2026	236.8	86.63	0.7%	23.40
2 Jan 2026	235.1	86.01	-0.8%	23.87
26 Dec 2025	237.1	86.73	3.8%	23.48
19 Dec 2025	228.5	83.59	-3.8%	22.68

Взгляд на ценовое движение за последние 24 месяца



Динамика цен на авиакеросин – долгосрочная перспектива

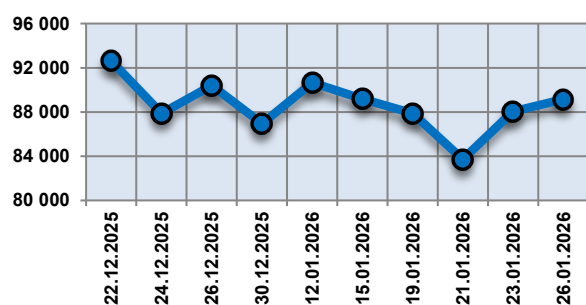
КРУПНООПТОВЫЕ ЦЕНЫ НЕФТЕПРОДУКТОВ
НА СВОБОДНОМ РЫНКЕ

Крупнооптовые цены нефтепродуктов на свободном рынке на 26 января 2026 г., руб./тонну

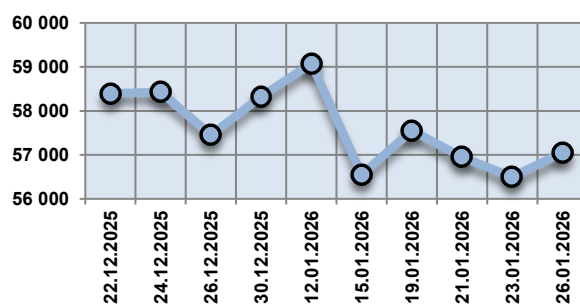
Компания, предприятие	Автобензин				Дизельное топливо				Авиа- керосин	Мазут
	Супер 98	Премиум 95	Регуляр 92	Нормаль 80	Евро (А, В, С)	Евро (D, E, F)	Евро (1, 2)	Евро (3, 4)	РТ/ТС-1	М-100
ЛУКОЙЛ										
Пермнефтеоргсинтез			55 200			49 600		61 000		
Нижегороднефтеоргсинтез		58 300	55 600			48 500				10 100
Волгограднефтепереработка		61 000	58 800			51 800				
Сургутнефтегаз- Киришинефтеоргсинтез		59 500	56 500		55 000	53 800	64 000	65 000	75 800	
Роснефть										
Ангарская НКХ	97 700	66 300	65 200				71 300		78 000	19 600
Ачинский НПЗ		61 900	59 300				66 800		76 000	17 200
Комсомольский НПЗ		72 700	71 500				81 600			29 900
Рязанская НПК		59 800	56 900		52 600	52 000	56 000			11 700
Самарские НПЗ		57 900	57 000		52 300	51 700	54 600		74 500	10 200
Уфимские НПЗ	92 700	56 500	54 700			50 900	58 600		74 500	9 300
Саратовский НПЗ		58 300	56 600			51 900	53 600			10 500
Славнефть										
Ярославнефтеоргсинтез- Газпром нефть	92 700	58 500	55 700		53 300	50 300	61 500		76 800	12 100
Ярославнефтеоргсинтез- Роснефть	92 700	58 500	55 700		53 300	50 300	61 500		76 800	12 100
Орскнефтеоргсинтез			54 800			49 600	63 500			
Газпром нефть										
Московский НПЗ		59 400	57 100			50 300	61 600			10 900
Омский НПЗ	83 800	56 500	54 400		54 800		59 300		73 000	
Газпром										
Газпром нефтехим Салават		58 000	55 100		50 200		59 000			10 700
Газпром переработка – Сургутский ЗСК										
зоны 1-5, 8-10			53 400					65 600	74 000	
ТАИФ-НК			54 600			50 600	57 900			
ТАНЕКО		57 600	55 900		50 400	51 200	59 800	60 400	77 300	
Антипинский НПЗ		58 500					64 000			

Источник: "ОМТ-Консалт"

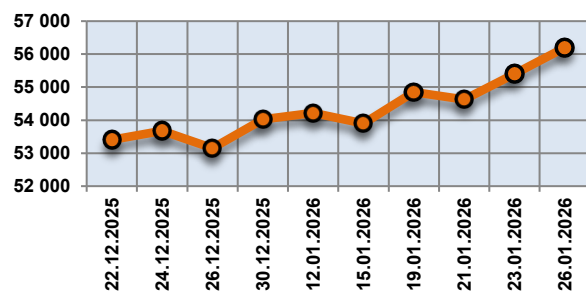
Динамика цен на бензин Аи 98



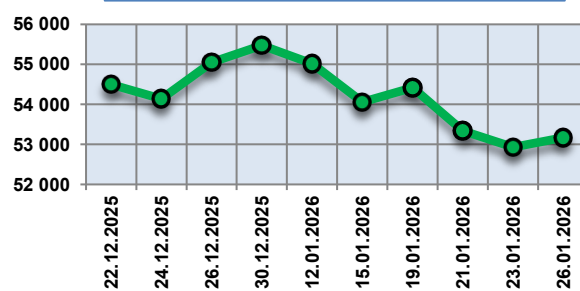
Динамика цен на бензин Аи 95



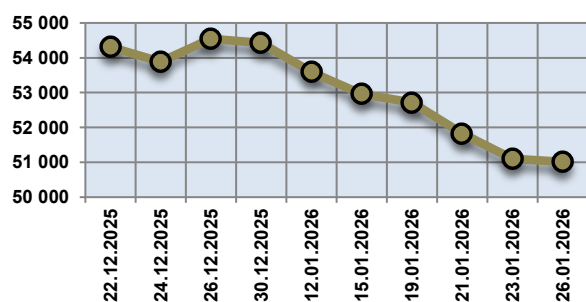
Динамика цен на бензин Аи 92



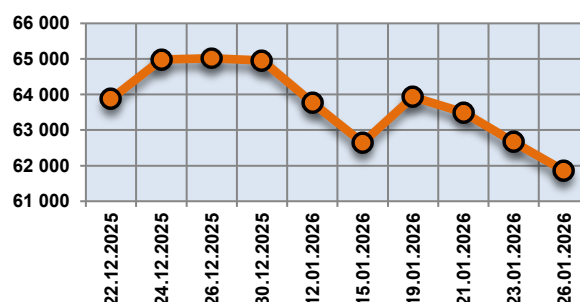
Динамика цен на ДТ ЕВРО (А, В, С)



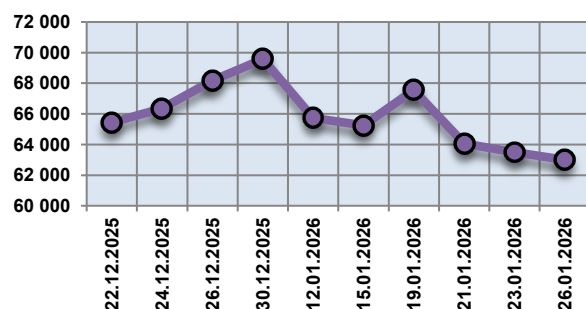
Динамика цен на ДТ ЕВРО (D, E, F)



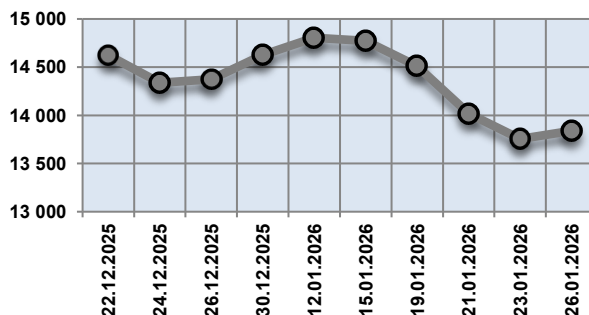
Динамика цен на ДТ ЕВРО (1, 2)



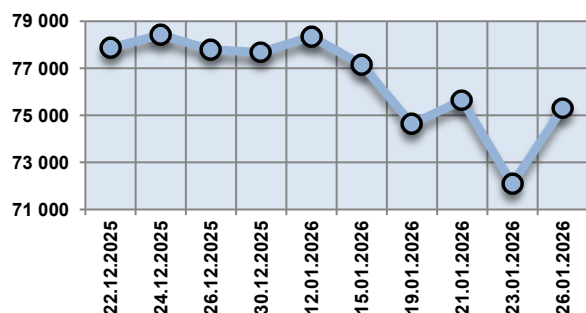
Динамика цен на ДТ ЕВРО (3, 4)



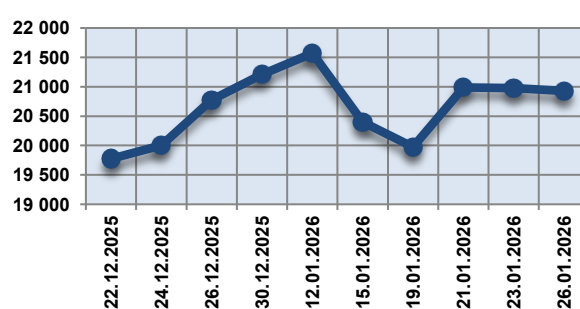
Динамика цен на мазут М-100



Динамика цен на авиакеросин ТС-1/РТ



Динамика цен на СПБТ



МЕЛКООПТОВЫЕ ЦЕНЫ В РЕГИОНАХ

(условия поставки – самовывоз с нефтебаз)

Автобензин на 26 января 2026 г., руб/тонну

Федеральный округ	Регион РФ	Аи-98		Аи-95		Аи-92		А-76/Аи-80	
		мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.
Центральный	Белгородская область	99 677	114 828	66 537	87 284	62 137	83 437		
	Брянская область	97 727	106 762	66 327	88 595	61 762	84 649		
	Владимирская область	96 322	105 799	64 722	87 388	60 799	81 088		
	Воронежская область	98 745	114 053	65 000	86 377	60 600	82 377		
	Ивановская область	95 667	106 449	64 067	87 968	60 267	81 668		
	Калужская область	96 556	106 927	65 156	87 204	60 585	84 504		
	Костромская область	95 530	106 576	63 930	87 939	60 130	81 639		
	Курская область	98 808	108 303	66 375	89 672	61 975	83 372		
	Липецкая область	98 185	107 319	64 900	85 819	60 300	82 613		
	Москва	95 500	107 211	64 100	86 274	60 030	82 685		
	Московская область	96 030	107 199	64 200	86 234	59 500	79 934		
	Ярославская область	95 000	106 165	63 400	88 824	59 600	81 824		
	Орловская область	97 600	107 136	65 763	88 645	61 663	83 913		
	Рязанская область	96 637	105 764	63 600	87 446	59 500	84 203		
	Смоленская область	97 791	106 779	66 391	90 074	61 779	84 253		
	Тамбовская область	98 168	107 284	64 500	85 864	60 000	83 164		
	Тверская область	96 474	107 269	65 074	94 866	60 434	88 213		
	Тульская область	96 561	105 654	64 673	87 336	60 573	83 889		
Северо-Западный	Архангельская область	101 067	113 043	69 467	98 646	61 691	91 993		
	Вологодская область	96 148	110 133	64 548	95 735	60 748	89 082		
	Калининградская область	103 589	112 570	72 189	97 676	65 567	91 023		
	Мурманская область	105 061	116 344	73 000	100 032	67 942	93 379		
	Ненецкий АО	98 771	108 205	72 382	97 649	63 064	93 771		
	Новгородская область	98 824	108 656	67 224	92 633	60 637	85 980		
	Псковская область	100 105	116 696	68 686	97 196	61 199	90 196		
	Республика Карелия	99 668	110 863	68 068	94 089	61 988	87 436		
	Республика Коми	100 324	101 653	67 824	90 891	55 800	80 645		
Приволжский	Ленинградская область	99 769	109 595	68 169	91 653	60 000	85 000		
	Санкт-Петербург	99 939	109 626	68 339	92 183	59 500	85 530		
	Кировская область	97 390	99 410	63 883	84 377	58 195	80 520		
	Нижегородская область	97 123	107 122	63 500	85 622	59 500	81 622		
	Оренбургская область	99 561	99 961	61 615	86 830	59 058	80 330		
	Пензенская область	98 730	99 130	61 487	87 794	59 900	85 094		
	Пермский край	99 492	99 892	63 800	86 193	58 900	81 364		
	Республика Башкортостан	98 320	98 720	61 731	84 620	56 900	78 368		
	Республика Марий Эл	95 853	96 253	62 623	85 645	59 853	79 260		
	Республика Мордовия	97 581	97 981	61 841	88 601	60 758	85 901		
	Республика Татарстан	95 000	95 400	61 221	85 992	59 000	79 492		
	Самарская область	97 158	97 558	59 063	85 392	59 568	85 292		
	Саратовская область	99 196	99 596	61 824	87 838	60 900	85 138		
	Удмуртская Республика	97 239	97 639	62 673	84 964	58 884	79 310		
	Ульяновская область	96 311	96 711	60 525	83 423	60 311	77 162		
	Чувашская Республика	95 922	99 658	61 870	82 222	59 922	78 507		
Южный	Астраханская область	110 692	115 579	70 027	93 053	65 927	88 194		
	Волгоградская область	110 553	115 087	67 169	92 694	63 069	88 659		
	Краснодарский край	108 734	112 101	70 261	93 479	64 000	91 379		
	Республика Адыгея	108 299	112 431	70 626	93 353	64 000	91 253		
	Республика Калмыкия	108 578	113 607	69 202	90 842	65 102	88 004		
	Ростовская область	108 989	112 001	68 553	89 931	64 153	85 453		
	г. Севастополь	112 084	115 162	73 184	96 666	67 194	94 566		
	Республика Крым	111 649	114 740	72 768	96 251	66 558	94 151		

Автобензин на 26 января 2026 г., руб/тонну (продолжение)

Федеральный округ	Регион РФ	Аи-98		Аи-95		Аи-92		А-76/Аи-80	
		мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.
Северо-Кавказский	Кабардино-Балкарская Республика	108 549	114 173	71 000	92 849	64 300	90 749		
	Карачаево-Черкесская Республика	107 632	112 965	70 632	92 641	65 344	90 541		
	Республика Дагестан	110 956	116 441	72 623	92 769	66 417	89 100		
	Республика Ингушетия	109 088	114 759	71 568	91 897	64 868	89 797		
	Республика Северная Осетия-Алания	109 204	114 885	71 684	92 023	64 984	89 923		
	Ставропольский край	107 000	112 489	70 000	91 992	65 000	89 892		
	Чеченская Республика	109 703	115 427	72 183	91 742	65 483	88 967		
Уральский	Курганская область	98 878	103 187	66 283	92 691	59 744	85 957		
	Свердловская область	101 728	102 128	65 319	93 542	60 321	86 808		
	Тюменская область	98 701	104 138	66 227	91 494	58 547	84 760		
	Ханты-Мансийский АО	101 763	107 200	62 000	93 100	54 320	86 200		
	Челябинская область	101 035	101 435	64 525	94 065	59 324	87 331		
	Ямало-Ненецкий АО	89 000	110 958	66 000	100 396	57 500	93 662		
Сибирский	Алтайский край	92 001	105 947	63 142	110 813	70 942	103 746		
	Иркутская область	98 172	112 833	70 594	111 538	78 394	104 471		
	Кемеровская область	92 158	122 920	61 553	108 218	69 353	102 120		
	Красноярский край	91 500	119 600	63 967	104 866	71 767	98 800		
	Новосибирская область	90 650	104 977	61 796	109 843	69 596	102 776		
	Омская область	94 751	109 041	64 250	113 907	71 600	106 840		
	Республика Алтай	93 295	107 352	64 798	112 218	72 598	105 151		
	Республика Тыва	96 540	123 940	68 295	109 906	76 095	103 140		
	Республика Хакасия	93 936	122 208	65 844	107 302	73 644	101 408		
	Томская область	92 146	123 235	60 300	108 533	68 100	102 435		
Дальнево-сточный	Амурская область	124 331	137 699	89 128	123 799	85 128	126 299		
	Еврейская АО	126 492	134 505	91 289	120 605	87 289	123 105		
	Забайкальский край	104 976	114 345	77 405	118 342	70 605	112 288		
	Камчатский край	131 790	131 790	117 890	144 730	105 300	140 826		
	Магаданская область	133 050	138 197	118 185	179 645	105 300	180 806		
	Приморский край	138 109	138 109	124 209	124 209	97 457	126 709		
	Республика Бурятия	100 900	110 200	73 335	114 266	66 535	110 145		
	Республика Саха (Якутия)	125 597	127 550	92 335	167 045	88 335	168 206		
	Сахалинская область	123 600	123 600	109 700	152 740	96 975	148 836		
	Хабаровский край	127 645	133 371	92 436	119 471	88 436	121 971		
	Чукотский АО	146 800	151 997	131 985	193 445	111 600	188 996		

Источник: "ОМТ-Консалт"

Дизельное топливо на 26 января 2026 г., руб/тонну

Федеральный округ	Регион РФ	Евро (А, В, С)		Евро (D, E, F)		ДТ Евро (I, II)		ДТ Евро (III, IV)	
		мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.
Центральный	Белгородская область	56 858	74 622	56 166	74 122	64 130	94 080	91 080	97 080
	Брянская область	56 000	78 138	54 349	71 710	62 195	92 145	89 145	95 145
	Владимирская область	55 232	76 980	54 632	74 312	61 282	91 232	88 232	94 232
	Воронежская область	55 400	73 884	55 570	73 384	63 266	93 216	90 216	96 216
	Ивановская область	55 848	77 530	55 248	71 181	61 898	91 848	88 848	94 848
	Калужская область	55 029	76 766	53 100	72 166	61 079	91 029	88 029	94 029
	Костромская область	55 969	77 503	55 369	71 692	62 019	91 969	88 969	94 969
	Курская область	56 704	79 164	55 141	72 140	63 290	93 240	90 240	96 240
	Липецкая область	56 048	71 173	55 289	73 466	62 723	92 673	89 673	95 673
	Москва	54 500	75 924	53 900	72 991	60 550	90 500	87 500	93 500
	Московская область	54 000	75 886	53 400	73 079	60 050	90 000	87 000	93 000
	Ярославская область	55 579	78 642	54 900	74 858	61 629	91 579	88 579	94 579
	Орловская область	56 079	78 186	54 266	71 000	62 129	92 079	89 079	95 079
	Рязанская область	55 199	77 035	54 599	73 052	61 249	91 199	88 199	94 199

Дизельное топливо на 26 января 2026 г., руб/тонну (продолжение)

Федеральный округ	Регион РФ	Евро (А, В, С)		Евро (D, E, F)		ДТ Евро (I, II)		ДТ Евро (III, IV)	
		мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.
Центральный	Смоленская область	56 162	78 558	55 003	73 101	62 212	92 162	89 162	95 162
	Тамбовская область	55 294	71 199	55 707	73 365	62 690	92 640	89 640	95 640
	Тверская область	54 886	76 986	54 286	74 186	60 936	90 886	87 886	93 886
	Тульская область	55 095	76 931	53 694	72 023	61 145	91 095	88 095	94 095
Северо-Западный	Архангельская область	61 160	82 452	60 678	76 400	67 550	99 710	86 310	100 500
	Вологодская область	56 668	78 552	55 989	73 184	62 718	92 668	89 388	95 668
	Калининградская область	60 236	82 044	60 498	78 368	67 736	97 686	91 236	100 686
	Мурманская область	62 480	85 560	64 482	82 612	71 330	101 280	93 480	104 280
	Ненецкий АО	73 370	79 688	66 702	84 916	74 870	104 198	83 888	107 626
	Новгородская область	55 430	76 986	56 486	72 032	63 182	93 132	86 430	96 132
	Псковская область	56 079	82 996	57 672	80 996	64 322	94 272	87 079	97 272
	Республика Карелия	56 810	85 610	59 346	78 916	66 110	96 060	87 810	99 060
	Республика Коми	62 390	66 690	59 790	78 610	67 970	94 100	78 070	80 700
	Ленинградская область	54 500	78 060	57 426	72 926	64 076	94 026	85 500	97 026
Приволжский	Санкт-Петербург	55 000	78 228	57 594	73 094	64 244	94 194	86 000	97 194
	Кировская область	56 910	64 610	57 654	73 454	65 166	96 372	75 266	82 972
	Нижегородская область	56 486	70 986	54 000	71 386	62 536	92 486	75 189	95 486
	Оренбургская область	54 546	71 350	55 300	72 330	64 420	94 250	77 344	87 318
	Пензенская область	56 889	73 042	56 327	72 127	64 299	88 042	76 552	78 452
	Пермский край	55 091	70 078	59 898	75 698	67 178	99 476	77 278	80 389
	Республика Башкортостан	52 500	68 999	57 346	70 176	64 530	91 899	76 162	85 158
	Республика Марий Эл	56 580	67 492	55 854	71 654	63 709	98 270	73 809	84 870
	Республика Мордовия	57 560	73 810	55 579	71 379	64 635	88 810	75 448	77 348
	Республика Татарстан	55 662	67 552	56 189	71 989	62 900	85 750	73 000	74 900
	Самарская область	55 030	73 094	57 720	74 126	62 000	84 126	75 046	76 946
	Саратовская область	57 835	73 084	57 774	73 574	64 500	88 084	76 996	78 896
	Удмуртская Республика	54 381	71 314	58 728	74 528	65 023	98 984	75 123	85 710
	Ульяновская область	56 118	66 070	56 618	72 418	63 386	86 212	74 243	76 143
	Чувашская Республика	57 615	66 701	55 359	71 159	63 775	84 602	73 875	75 775
Южный	Астраханская область	60 988	75 994	58 212	74 838	69 288	90 994		
	Волгоградская область	58 450	73 462	56 700	74 370	66 557	88 964		
	Краснодарский край	60 410	75 010	54 099	71 518	73 118	90 010		
	Республика Адыгея	60 758	75 358	53 400	71 832	73 432	90 358		
	Республика Калмыкия	60 202	75 214	56 095	72 960	68 502	90 214		
	Ростовская область	58 784	73 384	55 232	71 576	69 622	88 384		
	Севастополь	63 194	77 794	57 198	74 440	76 040	92 794		
	Республика Крым	62 798	77 398	56 802	74 038	75 638	92 398		
Северо-Кавказский	Кабардино-Балкарская Республика	66 173	73 998	55 573	73 498	70 986	87 524		
	Карачаево-Черкесская Республика	61 310	75 910	54 704	72 338	73 938	90 910		
	Республика Дагестан	63 454	76 158	57 942	75 658	71 760	89 690		
	Республика Ингушетия	66 684	74 556	56 084	74 056	71 382	88 082		
	Республика Северная Осетия-Алания	67 048	74 676	56 448	74 176	71 502	88 202		
	Ставропольский край	60 806	75 406	54 632	71 887	73 487	90 406		
	Чеченская Республика	67 564	75 192	56 964	74 692	71 622	88 718		
Уральский	Курганская область	56 676	74 966	59 000	71 234	68 876	99 476	79 166	102 904
	Свердловская область	55 758	75 776	59 133	70 322	67 958	100 286	79 408	103 714
	Тюменская область	57 582	91 442	60 106	72 140	69 770	98 336	78 026	101 764
	Ханты-Мансийский АО	61 542	73 174	64 166	73 700	74 138	96 074	74 000	97 738
	Челябинская область	54 799	76 274	58 000	69 560	67 202	100 784	78 748	104 212
	Ямало-Ненецкий АО	75 992	82 304	69 318	87 538	77 492	106 814	79 500	110 242
Сибирский	Алтайский край	67 000	86 664	68 690	97 240	73 050	112 711	85 958	119 823
	Иркутская область	76 354	96 922	77 354	97 930	77 900	119 822	93 000	120 513
	Кемеровская область	67 830	84 677	68 846	94 768	73 250	110 239	86 114	117 351
	Красноярский край	70 000	88 064	71 000	91 576	73 600	107 047	91 250	114 159
	Новосибирская область	66 306	85 740	66 836	96 316	71 950	111 787	84 584	118 899
	Омская область	60 780	89 610	62 924	100 186	68 700	115 657	80 672	122 769
	Республика Алтай	68 458	88 002	70 028	98 578	74 458	114 049	87 296	121 161
	Республика Тыва	74 800	92 138	75 620	96 376	76 495	111 847	96 050	118 959

Дизельное топливо на 26 января 2026 г., руб/тонну (продолжение)

Федеральный округ	Регион РФ	Евро (А, В, С)		Евро (D, E, F)		ДТ Евро (I, II)		ДТ Евро (III, IV)	
		мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.
Сибирский	Республика Хакасия	72 310	89 846	73 310	93 886	74 350	109 357	93 560	116 469
	Томская область	67 824	85 095	68 360	95 068	73 350	110 539	86 102	117 651
Дальнево- сточный	Амурская область	80 800	80 800			92 764	148 528	109 122	112 122
	Еврейская АО	83 872	83 872			89 634	145 486	111 180	114 180
	Забайкальский край (Чита)	82 834	100 862	83 834	104 410	84 506	128 524	99 606	126 993
	Камчатский край	97 600	97 600			100 600	157 544		
	Магаданская область	92 000	143 919			96 600	173 608	135 836	182 996
	Приморский край	88 444	88 444			93 130	148 918		
	Республика Бурятия	78 952	96 986	79 952	100 528	80 397	132 514	95 497	123 111
	Республика Саха (Якутия)	91 774	135 919			97 076	165 608	112 176	174 996
	Сахалинская область	87 200	87 200			92 400	164 344		
	Хабаровский край	84 964	84 964			88 600	144 406	112 272	115 272
	Чукотский АО	129 189	155 719			106 600	185 408	147 636	194 796

Источник: ОМТ-Консалт

РОЗНИЧНЫЕ ЦЕНЫ НА АВТОМОБИЛЬНОЕ ТОПЛИВО
В РЕГИОНАХ РОССИИ

Ниже представлены результаты мониторинга розничных цен на автомобильное топливо в различных регионах РФ в январе 2026 г., по данным собственных корреспондентов *ИнфоТЭК*.

Цены на АЗС на 20 января 2026 г., руб/литр

Город	Компания	АИ-92/93	АИ-95/96	АИ-98/100	ДТ/ДТ+
Центральный ФО					
Москва	ЛУКОЙЛ	62,80(+1,17)	70,62(+1,34)	96,47(+1,96)	76,73(+1,44)
	РОСНЕФТЬ	62,40(+1,00)	69,67(+1,12)	90,60(+1,95)	77,47(+1,76)
	Татнефть	62,34(+0,59)	68,39(+0,96)	91,99(-0,80)	77,52(+1,91)
	Газпром нефть	63,23(+1,77)	70,38(+2,19)	93,26(+1,94)	76,65(+1,67)
	Нефтьмагистраль	61,99(+0,63)	68,90(+0,96)	90,49(+2,00)	75,64(+1,22)
Смоленск	РОСНЕФТЬ	60,05(+3,08)	67,77(+1,98)	89,75(+2,01)	73,85(+1,34)
Северо-Западный ФО					
Санкт-Петербург	ЛУКОЙЛ	62,95(+0,95)	69,33(+0,14)	92,21(+1,22)	78,43(+1,20)
	РОСНЕФТЬ	62,20(+0,90)	68,05(+1,05)	89,36(+0,56)	77,10(+0,54)
	Сургутнефтегаз	60,47(-0,60)	65,72(0,00)	89,99(0,00)	76,13(+1,65)
	Татнефть	62,31(+0,72)	67,85(+0,71)	94,34(+1,55)	76,49(+1,00)
	Газпром нефть	62,86(+1,72)	68,30(+1,47)	94,45(+2,48)	76,72(+1,29)
Калининград	Балтнефть	65,99(+0,40)	69,79(+0,40)	93,99(+2,00)	75,39(+1,50)
Петрозаводск	РОСНЕФТЬ	61,50(+1,00)	65,90(+1,05)	89,79(+1,49)	80,10(+2,10)
Сыктывкар	ЛУКОЙЛ	61,15(+1,17)	64,96(+1,24)	93,13(+2,60)	77,75(+5,49)
Сибирский ФО					
Иркутск	РОСНЕФТЬ	62,25(+1,02)	67,02(+1,07)	89,05(+1,45)	81,80(+1,30)
Кемерово	Газпром нефть	59,51(+1,68)	65,03(+1,80)	87,68(+2,78)	76,85(+1,62)
Красноярск	Газпром нефть	60,10(+0,95)	65,22(+2,27)	87,25(+1,40)	79,60(+1,26)
Новосибирск	Газпром нефть	60,54(+1,19)	65,41(+1,44)	88,30(+1,45)	80,13(+1,51)
Омск	Газпром нефть	59,04(+1,53)	64,04(+1,86)	83,77(+1,72)	76,20(+1,08)
Томск	Газпром нефть	59,30(+2,00)	63,42(+2,18)	84,43(+4,23)	78,90(+1,73)
Уральский ФО					
Екатеринбург	ЛУКОЙЛ	62,03(+1,19)	67,46(+1,26)	94,32(+2,46)	78,62(+1,50)
Тюмень	Газпром нефть	61,19(+1,64)	67,22(+1,65)	88,40(+2,10)	77,62(+1,94)
Челябинск	ЛУКОЙЛ	60,43(+1,13)	66,38(+1,15)	94,06(+2,10)	76,80(+1,52)
Приволжский ФО					
Ижевск	ЛУКОЙЛ	61,59(+1,15)	67,39(+1,21)	94,32(+2,11)	77,91(+1,45)
Казань	Татнефть	60,72(+1,00)	64,19(+0,55)	87,44(+1,44)	74,02(+0,72)
Нижний Новгород	ЛУКОЙЛ	61,68(+1,16)	67,03(+1,25)	92,79(+1,90)	75,24(+1,41)
Оренбург	Газпром	59,90(+0,80)	64,40(+0,80)	88,00(+0,80)	73,10(+1,10)
Пермь	ЛУКОЙЛ	62,03(+1,16)	67,26(+1,19)	94,32(+2,46)	78,62(+1,52)
Самара	РОСНЕФТЬ	59,55(+0,96)	65,95(+1,06)	89,45(+1,96)	73,40(+1,16)
Уфа	РОСНЕФТЬ	60,62(+0,97)	65,20(+1,05)	86,05(+1,90)	74,60(+1,20)

Цены на АЗС на 20 января 2026 г., руб/литр (продолжение)

Город	Компания	АИ-92/93	АИ-95/96	АИ-98/100	ДТ/ДТ+
Южный ФО					
Волгоград	ЛУКОЙЛ	63,12(+1,18)	70,25(+1,64)	92,54(+1,90)	75,73(+1,43)
Краснодар	РОСНЕФТЬ	63,10(+1,00)	70,00(+1,10)	90,25(+1,45)	73,60(+1,20)
Ростов-на-Дону	РОСНЕФТЬ	62,95(+1,01)	69,97(+1,13)	91,30(+2,00)	74,30(+2,20)
Дальневосточный ФО					
Владивосток	Роснефть	68,70(+1,12)	69,59(+1,14)	85,14(+1,72)	83,74(+2,27)
Хабаровск	Роснефть	68,52(+1,84)	70,48(+1,85)	83,11(+1,65)	83,42(+2,26)

В Москве средние розничные цены на высокооктановый бензин по сравнению с предыдущим месяцем выросли на 1 руб 25 коп за литр, дизельное топливо подорожало на 1 руб 60 коп за литр.

В Санкт-Петербурге цены на высокооктановый бензин по сравнению с предыдущим месяцем выросли в среднем на 1 руб 03 коп за литр, дизельное топливо подорожало на 1 руб 13 коп за литр.

Средняя розничная цена на высокооктановый бензин по России в январе 2026 г. составила 73,30

руб/литр, что на 1 руб 41 коп больше по сравнению с предыдущим месяцем.

Средняя розничная цена на дизельное топливо по России в январе 2026 г. составила 77,15 руб/литр, что на 1 руб 59 коп больше по сравнению с предыдущим месяцем.

Самые высокие цены на автомобильное топливо зафиксированы во Владивостоке, Хабаровске и Калининграде, самые низкие в Омске, Оренбурге и Томске.

ЦЕНЫ НА НЕФТЕПРОДУКТЫ И СУГ В СТРАНАХ ЕС

Мелкооптовые цены на нефтепродукты в странах ЕС с налогами и пошлинами по состоянию на 19.01.26 г.

Дата	Евросупер 95	Дизельное топливо	Печное топливо	Мазут сера < 1%	Мазут сера > 1%	СУГ
	€/1 000 л	€/1 000 л	€/1 000 л	€/т	\$/т	€/1 000 л
Австрия	1 455,00	1 487,00	1 053,26	-	-	-
Бельгия	1 469,19	1 583,00	744,00	356,40	-	830,00
Болгария	1 216,60	1 218,30	-	-	-	561,20
Венгрия	1 444,89	1 483,05	1 483,05	841,64	-	824,47
Германия	1 793,00	1 639,61	1 175,53	-	-	1 046,50
Греция	1 716,00	1 520,00	1 130,00	667,80	-	-
Дания	1 884,44	1 726,51	1 706,71	1 541,98	-	-
Ирландия	1 722,30	1 715,00	938,60	908,36	-	-
Испания	1 440,05	1 387,36	875,98	494,11	-	936,80
Италия	1 626,16	1 660,71	1 358,83	489,45	-	693,15
Кипр	1 318,84	1 381,38	925,87	800,81	-	-
Латвия	1 499,17	1 480,67	1 078,94	-	-	903,50
Литва	1 421,59	1 553,07	853,91	-	-	708,64
Люксембург	1 433,00	1 412,00	850,00	-	-	690,00
Мальта	1 340,00	1 210,00	1 000,00	-	-	-
Нидерланды	2 034,43	1 829,27	-	-	-	793,62
Польша	1 344,39	1 403,48	980,26	571,39	415,61	640,62
Португалия	1 663,00	1 556,00	1 480,00	889,60	-	844,00
Румыния	1 514,65	1 557,22	827,38	588,22	-	744,23
Словакия	1 453,00	1 402,00	-	543,70	537,10	677,00
Словения	1 381,15	1 403,57	1 048,44	-	-	844,30
Финляндия	1 869,46	1 895,96	1 278,01	-	-	-
Франция	1 724,83	1 639,61	1 175,53	-	-	946,39
Хорватия	1 419,00	1 427,00	800,00	517,10	-	857,00
Чехия	1 353,81	1 331,33	783,99	-	-	776,20
Швеция	1 381,17	1 503,82	1 170,18	819,29	-	-
Эстония	1 445,00	1 386,00	1 013,00	-	-	896,00

Источник: Еврокомиссия

Как следует из представленных данных:

- по бензину евросупер 95 максимальная цена в Дании, минимальная – в Болгарии;
- по дизельному топливу максимальная цена в Дании, минимальная – в Мальте;
- по печному топливу максимальная цена в Дании, минимальная – в Бельгии;
- по мазуту (сера < 1%) максимальная цена в Дании, минимальная – в Бельгии;
- по мазуту (сера > 1%) максимальная цена в Словакии, минимальная – в Польше;
- по СУГ максимальная цена в Германии, минимальная – в Болгарии.

КАЗАХСТАН

КАЗАХСТАН – НЕФТЬ

Казахстан снизил стоимость авиатоплива для иностранных авиакомпаний в целях наращивания транзита

16 января. Цены на авиатопливо для международных авиакомпаний снизили в Казахстане для повышения транзитной привлекательности, сообщает пресс-служба АО "Фонд национального благосостояния "Самрук-Казына".

"С января стоимость авиатоплива для иностранных авиаперевозчиков составляет около **\$930-1000** за тонну авиакеросина, тогда как ранее стоимость достигала \$1200", – говорится в сообщении.

Мера направлена на повышение транзитной привлекательности страны и развитие Казахстана как регионального авиационного хаба, пояснили в пресс-службе. Ожидается, что единая и более низкая стоимость авиатоплива позволит привлечь в казахстанские аэропорты и такие крупные авиакомпании, как *Lufthansa, Emirates, Qatar Airways, Air China* и ведущих мировых грузовых операторов.

Казахстан в декабре перенаправил около 300 тыс. тонн нефти на альтернативные маршруты на фоне ограничений КТК

16 января. *КМГ* в декабре 2025 года перенаправила около 300 тыс. тонн нефти на альтернативные экспортные маршруты в связи с ограничениями поставок через систему *КТК*, сообщила пресс-служба компании. Перенаправленный объем нефти был отправлен по маршрутам в Германию, Китай, по направлению *БТД*, а также через порты *Новороссийск* и *Усть-Луга*.

По итогам 2025 года объем поставок казахстанской нефти в Германию (на НПЗ города Шведт) составил **2,1 млн тонн**, в 2026 году ожидается увеличение поставок до **2,5 млн тонн**.

Вместе с тем поставки нефти из порта *Ак-тау* в направлении нефтепровода *БТД* в 2025 году составили **1,3 млн тонн**, в 2026 году ожидаемый объем может вырасти до **1,6 млн тонн**.

Кроме того, сохраняется стабильная транспортировка казахстанской нефти в экспортном направлении в Китай. По итогам 2025 года в КНР было экспортировано **1,1 млн тонн** нефти.

Экспорт нефти из Казахстана в 2025 г. составил почти 80 млн тонн

20 января. Казахстан в 2025 году поставил на экспорт **78,7 млн тонн** нефти, сообщили

агентству "Интерфакс-Казахстан" в Министерстве энергетики.

В *Минэнерго* напомнили, что в декабре Казахстан временно сократил отгрузку нефти через морской терминал *КТК* из-за вынужденной приостановки работы ВПУ-3 вследствие атаки БПЛА и из-за непогоды.

"Для минимизации влияния данных факторов на отрасль и недопущения остановки добычи ведомством была проведена работа по перераспределению экспортных потоков. Часть объемов нефти была переориентирована на альтернативные маршруты. В частности, зафиксировано увеличение транспортировки по направлению Атырау – Самара и рост поставок в Китай. По остальным экспортным направлениям транспортировка сохранилась на уровне средних плановых показателей", – уточнили в министерстве.

Минэнерго Казахстана рассчитывает на снижение цены авиатоплива в стране на 5% для развития авиаперевозок

21 января. Стоимость авиатоплива в Казахстане планируется уменьшить на 5% – до **\$890** за тонну в рамках развития в республике авиахабов, сообщил министр энергетики *Ерлан Аккенженов*.

"По поручению главы государства в контексте развития авиахабов стоимость авиатоплива "в крыло" снижена с \$1,2 тыс. до \$940 за тонну с дальнейшим целевым снижением до \$890 за тонну", – сказал *Аккенженов* на заседании *Правительства* в среду.

Президент Казахстана *Касым-Жомарт Токаев* ранее отмечал, что цена на авиатопливо в республике слишком высокая, неконкурентоспособная по сравнению с аэропортами сопредельных государств. Это, по его мнению, недопустимо, с учетом того, что страна является нефтедобытчиком.

Добыча нефти на Тенгизе в 2025г составила 39 млн тонн, на Кашагане – более 18 млн тонн

26 января. Объем добычи нефти на Тенгизском месторождении в связи с завершением проекта будущего расширения (ПБР) в прошлом году превысила 39 млн тонн, сообщает пресс-служба *Правительства*.

На другом крупном казахстанском месторождении – Кашагане в 2025 году добыча равнялась более 18 млн тонн, уточняет пресс-служба.

АЗЕРБАЙДЖАН

АЗЕРБАЙДЖАН – НЕФТЬ

Прокачка нефти по БТД в 2025 г. снизилась на 8%, транзит – на 22%

19 января. Объем транспортировки нефти по трубопроводу БТД в 2025 году составил **27,18 млн тонн**, что на 7,8% меньше, чем в 2024 году, говорится в материалах Госкомстата.

На азербайджанскую нефть пришлось 84,8% объема прокачки по БТД, или **23,57 млн тонн** (снижение на 4,6%). Доля транзитной нефти составила 15,2%, или **4,12 млн тонн** (снижение на 22,2%).

По данным Госкомстата, за 2025 год по БТД прокачено 74,9% всего объема нефти, транспортированного по магистральным нефтепроводам Азербайджана за этот период (36,3 млн тонн, – 6,3%).

Добыча нефти с конденсатом в Азербайджане в 2025 г. снизилась на 4,7%

19 января. Добыча нефти с газовым конденсатом в Азербайджане в 2025 году составила **27,68 млн тонн**, что на 4,7% меньше, чем в 2024 году, говорится в материалах Госкомстата.

Из указанного объема на долю товарной нефти с конденсатом пришлось 27,62 млн тонн (снижение на 4,8%).

В декабре в Азербайджане добыто 2,4 млн тонн нефти (снижение на 4% к 2024 году).

Азербайджан в 2025 г. снизил экспорт нефти на 1%, Италия купила 56%

22 января. Экспорт задекларированной нефти (номенклатурный код 2709) из Азербайджана в 2025 году составил порядка **23,38 млн тонн**, что на 0,9% меньше, чем в 2024 году, говорится в материалах ГТК. Общая стоимость экспортированной нефти превысила \$12,09 млрд (снижение на 16,3%).

Доля нефти в общей структуре экспорта Азербайджана составила 48,3% (в 2024 году – 54,4%).

Азербайджанскую нефть в отчетный период покупали 22 страны. Согласно данным ГТК, основным импортером являлась Италия, на долю которой пришлось 56,1% поставок. В пятерку крупнейших покупателей вошли также Чехия, Хорватия, Германия и Румыния.

Структура экспорта нефти из Азербайджана в 2025 году по странам-покупателям:

Страны	Объемы (тонн)	Динамика к 2024г	Выручка в тыс. \$	Динамика к 2024г
Всего	23 381 284,82	-0,9%	12 091 147,47	-16,3%
Италия	13 111 475,61	+19,7%	6 727 698,25	-0,4%
Чехия	1 405 059,25	-20,6%	742 159,08	-15%
Хорватия	1 255 021,16	-12,6%	666 587,01	-23,7%
Румыния	1 122 055,58	+49,6%	598 454,15	+36,7%
Германия	956 716,48	-17,9%	502 018,65	-30,9%
Португалия	803 374,35	-20,1%	430 730,82	-31,8%
Греция	702 354,87	+1,9 раза	367 729,04	+1,6 раза
Великобритания	648 255,19	-1,7%	336 954,56	-14,9%
Ирландия	577 056,93	+2,4 раза	289 696,23	+2,1 раза
Тунис	432 028,56	-3,2%	227 895,52	-18,5%

Страны	Объемы (тонн)	Динамика к 2024г	Выручка в тыс. \$	Динамика к 2024г
Нидерланды	360 687,86	+2,1 раза	182 857,88	+1,7 раза
Индия	334 961,01	-3,5 раза	167 308,58	-4,4 раза
Франция	281 055,52	+1,8 раза	143 049,38	+1,6 раза
Швейцария	260 167,23	-	132 578,16	-
Турция	242 598,60	-1,8 раза	117 961,13	-2 раза
Индонезия	228 989,41	-26,4%	111 456,97	-37,5%
Болгария	169 525,70	+2,1 раза	92 288,51	+2 раза
Австрия	177 544,30	+2,1 раза	87 951,93	+1,8 раза
Таиланд	137 785,75	-2,7 раза	75 910,84	-3,1 раза
Дания	88 157,38	-	49 689,27	-
Испания	82 575,87	-3 раза	38 585,23	-3,7 раза
Грузия	3 838,22	-	1 586,27	-

Азербайджан за 2025 г. увеличил выпуск бензина на 17%, дизтоплива – на 23%

26 января. Производство нефтепродуктов в Азербайджане в 2025 году увеличилось в денежном выражении на 13,7% к показателю 2024 года – до 5,53 млрд манатов (\$3,25 млрд по текущему курсу – ИФ), говорится в материалах Госкомстата.

По данным статистики, выпуск бензина составил **1,466 млн тонн** (рост на 17,2%), газойля (дизельного топлива) – **2,54 млн тонн** (рост на 22,9%), авиакеросина – **690,7 тыс. тонн** (рост на 22,9%), мазута – **59 тыс. тонн** (рост в 2,2 раза), сжиженного газа – **225,8 тыс. тонн** (рост на 32,2%), нефтяного кокса – **240,8 тыс. тонн** (рост на 31,3%).

Снижение зафиксировано в производстве смазочных масел – на 48,2%, до 36,6 тыс. тонн, нефтяного битума – на 2,1%, до 259,3 тыс. тонн.

По состоянию на 1 января 2026 года в виде запасов готовой продукции на складах Бакинского НПЗ имелось: 71,2 тыс. тонн автобензина, 26,5 тыс. тонн авиакеросина, 138,2 тыс. тонн газойля, 1,2 тыс. тонн мазута, 1,1 тыс. тонн смазочных масел, 2,5 тыс. тонн сжиженного газа, 17,4 тыс. тонн нефтяного битума, 40,7 тыс. тонн нефтяного кокса.

АЗЕРБАЙДЖАН-ГАЗ

Добыча газа в Азербайджане в 2025 г. выросла на 1%

19 января. Добыча газа выросла на 1%, до **50,92 млрд куб.м**, в том числе добыча товарного газа достигла 38,88 млрд куб.м (рост на 0,7%).

В декабре в Азербайджане добыто газа – **3,4 млрд куб.м** (снижение на 5,6%).

Азербайджан в 2025 г. увеличил экспорт газа с Шах-Дениза на 1%

19 января. Экспорт азербайджанского газа с месторождения Шах-Дениз в 2025 году составил **23,14 млрд куб.м**, что на 1,3% больше, чем за 2024 год, говорится в материалах Госкомстата.

На долю месторождения Шах-Дениз пришлось 57,5% от общего объема экспорта газа, транспортированного по магистральным газопроводам Азербайджана за 2025 год (40,235 млрд куб.м, снижение на 0,3%).

ИНДИЯ

ИНДИЯ-НЕФТЬ

Среднемесечные котировки сырой нефти в ноябре, \$/bbl

Базис	Rus	Iraq	Arabian
DAP	66,12	66,74	71,83
± Crude Oil Indian Basket	1,81	2,43	7,52

Как показывает анализ, цена импортной нефти из России в ноябре снизилась по сравнению с предыдущим месяцем на \$2,13 за барр., из Саудовской Аравии – на \$4,78 за барр., Ирака – на \$3,42 за барр. и ОАЭ – на \$2,08 за барр. – анализ *ИнфоТЭК-Нефть*. Значение индийской нефтяной корзины (Crude Oil Indian Basket), по данным регулятора, в отчетном периоде составило \$64,31 за барр.

Добыча. В ноябре собственная добыча сырой нефти и конденсата составила около **2,3 млн** тонн и по сравнению с прошлым месяцем снизилась на 2,8%, а по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – на 2,6%. Добытый объем соответствовал 10,2% текущей потребности – по данным *PPAC*.

Импорт. В ноябре импорт сырой нефти в Индию составил около **21,1 млн** тонн и по сравнению с предыдущим месяцем практически не изменился, а по сравнению с аналогичным периодом прошлого года вырос на 11,1%. Импортированный объем соответствовал 94,4% текущей потребности – по данным *PPAC*.

Переработка. Объем переработки сырой нефти в ноябре составил примерно **22,3 млн** тонн и по сравнению с прошлым месяцем снизился на 0,8%, а по сравнению с аналогичным периодом прошлого года вырос на 2,3% – по данным *PPAC*. В то же время загрузка совокупной мощности переработки сырой нефти страны составила в среднем 105%. 17 НПЗ работали с превышением проектной мощности. *НПЗ NEL* (Вадиар), в котором имеет долю *ПАО НК Роснефть*, работал с загрузкой 95%.

Переработка нефти в Индии в ноябре 2025 г., тыс. тонн

Компания/НПЗ	ноя 2025 г.	± окт 2025 г.	± ноя 2024 г.
IOCL	6 236,5	-95,0	223,1
Панипат	1 349,3	-64,1	-5,2
Парадип	1 330,7	-70,6	-2,7
Койали	1 148,2	162,1	-170,1
Матхура	865,5	-24,9	542,4
Халдия	581,8	-59,7	-120,9
Барауни	555,7	-1,6	-13,4
Бонгайгаон	242,3	-24,3	-9,2
Гувахати	98,0	-11,0	6,3
Дигбой	65,1	-0,9	-4,0
RIL	5 706,5	141,7	469,6
Джамнагар	2 928,3	-59,0	81,9
Джамнагар (ОЭЗ)	2 778,2	200,6	387,7
BPCL	3 527,5	239,6	555,0
Кочин	1 522,8	139,6	167,1
Мумбаи	1 294,1	-57,2	339,1
Бина	710,7	157,1	48,8

Компания/НПЗ	ноя 2025 г.	± окт 2025 г.	± ноя 2024 г.
HPCL	2 578,7	-571,1	-639,6
Висах	1 300,0	-59,7	30,9
Мумбаи	835,4	129,7	-43,0
Бхатинда	443,3	-641,0	-627,5
NEL	1 554,4	-110,4	-140,6
Вадиар	1 554,4	-110,4	-140,6
ONGG	1 481,0	-69,3	-33,3
Мангалор	1 474,3	-69,5	-32,6
Татипака	6,7	0,2	-0,7
CPCL	952,3	192,1	50,6
Манали	952,3	192,1	50,6
NRL	277,1	86,6	16,0
Нумалигарх	277,1	86,6	16,0
Всего	22 314,0	-186,0	500,8

Производство. В ноябре производство нефтепродуктов составило примерно **23,3 млн** тонн и по сравнению с предыдущим месяцем снизилось на 3,5%, а по сравнению с аналогичным периодом прошлого года изменилось незначительно по данным *PPAC*.

До 31 января порт Vadinar планирует принять 6 танкеров с сырой нефтью

(данных сервисов, отслеживающих танкерные перевозки)

Дата	Танкер	GT	DWT
Jan 23	BRIGHT PIONEER	160 678	302 403
Jan 23	FINA A	62 002	109 637
Jan 24	SEASONS I	61 724	109 647
Jan 25	DESH VIRAAT	162 416	320 412
Jan 26	OLYMPIC FUTURE	80 591	155 039
Jan 31	PSARA I	82 605	149 999

Источник: *ИнфоТЭК-Консалт* – зарубежные источники

Индия в ноябре сократила импорт нефти на 1,3% к октябрю и на 0,8% г/г, доля поставок из РФ – 35,1%, США вошли в топ-3 по поставкам

22 января. Индия в ноябре 2025 года импортировала **21,95 млн** тонн нефти – на 0,8% меньше, чем в том же месяце прошлого года, сообщается в статистических материалах *Министерства торговли*. В денежном выражении поставки составили \$10,95 млрд (-11,7% г/г). Относительно октября импорт в натуральном выражении просел на 1,3%, в денежном – на 3,1%.

Доля России (бессменный с июня 2022 года лидер поставок) в индийском импорте нефти в ноябре выросла до 35,1% (с 32,2% в октябре 2025 года) в натуральном выражении. РФ поставила **7,71 млн** тонн (+7,7% к октябрю, +7% г/г) на \$3,72 млрд (+4,3% к октябрю, -4,6% г/г).

Впервые с августа 2021 года в тройку лидеров по поставкам нефти в Индию вошли США, потеснив традиционных поставщиков – Саудовскую Аравию и ОАЭ, но не Ирак. Из США прибыло 2,76 млн тонн нефти, что почти в 2,5 раза больше, чем в ноябре 2024 года. В денежном выражении объем ноябрьских сделок – \$1,44 млрд (рост в 2,1 раза).

Ирак в ноябре отгрузил Индии 3,39 млн тонн нефти (-2% г/г) на \$1,6 млрд, Саудовская Аравия – 2,26 млн тонн (снижение вдвое г/г) на \$1,2 млрд, ОАЭ – 1,59 млн тонн (-23% г/г) на \$861,2 млн.

В целом за 11 месяцев страна импортировала **239,27 млн тонн** нефти (в денежном выражении – на \$127,56 млрд), что на 4,7% больше, чем за ана-

логичный период прошлого года. Доля РФ в поставках – 33% (79,08 млн тонн).

В 2024 году Индия импортировала 240,543 млн тонн – на 2,3% больше, чем в 2023 году. На сырьё из РФ пришлось 87,5 млн тонн (+6,9%), или 36,4% импорта, на поставки из Ирака – 50,1 млн тонн (+2,6%), из Саудовской Аравии – 30,96 млн тонн (-12,3%).

КИТАЙ

КИТАЙ – ТЭК

Показатели	декабрь 2025 г.	Январь-декабрь 2025 г.
Добыча нефти, млн тонн (ГСУ)	17,80	216,05
Переработка нефти, млн тонн (ГСУ)	62,46	737,59
Импорт нефти, млн тонн (ГТУ)	55,97	577,73
В т.ч. Россия	9,34	100,72
Импорт нефтепродуктов, млн тонн (ГТУ)	3,99	42,42
Добыча газа, млрд куб.м (ГСУ)	23,00	261,90
Добыча угля, млн тонн (ГСУ)	437,03	4 830,0
Выработка электроэнергии, млрд кВт.ч (ГСУ)	856,0	9 716,0

КИТАЙ – НЕФТЬ

Среднемесячные котировки нефти в ноябре, \$/bbl

Базис	Arabian	Iraq	Rus
DAP	72,10	69,07	60,98
±Средневзвешенная	5,19	2,16	-5,93

В ноябре средневзвешенная цена импортной нефти из России снизилась по сравнению с предыдущим месяцем на \$4,04 за барр., из Саудовской Аравии – на \$1,96 за барр. и Ирака – на \$3,54 за барр.

Добыча. В ноябре собственная добыча нефтяного сырья в Китае составила примерно **17,6 млн тонн** и по сравнению с предыдущим месяцем снизилась на 2,1%, а по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросла на 2,2%. Добытый объем соответствовал 29,0% текущей потребности.

Импорт. В ноябре импорт сырой нефти в Китай составил около **50,9 млн тонн** и по сравнению с предыдущим месяцем вырос на 5,2%, а по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – на 4,9%. Импортированный объем соответствовал 83,7% текущей потребности.

Экспорт. В ноябре экспорт сырой нефти из Китая составил около **0,1 млн тонн** и по сравнению с предыдущим месяцем снизился в 2,2 раза; в аналогичном периодом прошлого года экспорт нефтяного сырья не осуществлялся.

Переработка. В ноябре переработка нефтяного сырья в Китае составила примерно **60,8 млн тонн** и по сравнению с предыдущим месяцем снизилась на 4,1%, а по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – выросла на 4,0%.

Производство. В ноябре выпуск основных нефтепродуктов составил около **55,0 млн тонн** и по сравнению с предыдущим месяцем снизился на 4,5%, а по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – вырос на 1,0%.

Переработка нефти в Китае в ноябре 2025 г., тыс. тонн

Регион/Провинция	ноя 2025 г.	± окт 2025 г.	± ноя 2024 г.
Восточный	27 846,0	-1 011,0	1 893,0
Шаньдун	12 045,0	-74,0	929,0
Чжэцзян	6 193,0	-374,0	578,0
Цзянсу	4 560,0	101,0	41,0
Фуцзянь	2 005,0	-400,0	615,0
Шанхай	1 890,0	-252,0	-124,0
Цзянси	578,0	-17,0	-60,0
Аньхой	575,0	5,0	-86,0
Северный	4 826,0	-311,0	247,0
Хэбэй	2 249,0	-137,0	182,0
Тяньцзинь	1 636,0	-154,0	136,0
Пекин	591,0	-10,0	-91,0
Внутренняя Монголия	350,0	-10,0	20,0
Северо-Восточный	9 612,0	227,0	476,0
Ляонин	7 315,0	394,0	435,0
Хэйлунцзян	1 435,0	-136,0	-65,0
Гирин	862,0	-31,0	106,0
Северо-Западный	5 030,0	-187,0	60,0
Шэньси	1 687,0	-33,0	87,0
Синьцзян-Уйгурский АР	1 610,0	-66,0	-66,0
Ганьсу	1 272,0	-69,0	27,0
Нинся-Хуэйский АР	346,0	-14,0	16,0
Цинхай	115,0	-5,0	-4,0
Южный Западный	1 258,0	-577,0	-488,0
Юньнань	868,0	3,0	122,0
Сычуань	390,0	-580,0	-610,0
Южный Центральный	12 254,0	-744,0	127,0
Гуандун	6 938,0	-702,0	-248,0
Гуанси-Чжуанский АР	1 377,0	-70,0	37,0
Хубэй	1 338,0	40,0	551,0
Хайнань	1 306,0	-66,0	1,0
Хэнань	741,0	60,0	-97,0
Хунань	554,0	-6,0	-117,0
Итого	60 826,0	-2 603,0	2 315,0

Данные NBS

Производство нефтепродуктов в Китае в ноябре 2025 г., тыс. тонн

Вид	ноя 2025 г.	± окт 2025 г.	± ноя 2024 г.
Светлые	45 667,0	-2 531,0	470,0
Дизельное топливо	17 241,0	-442,0	-229,0
Автобензин	12 464,0	-991,0	367,0
Нафта	6 993,0	-223,0	112,0
Авиакеросин	4 666,0	-495,0	336,0
СУГ	4 303,0	-380,0	-116,0
Темные	9 327,0	-48,0	92,0
Мазут	3 421,0	-73,0	153,0
Нефтебитум	3 311,0	110,0	22,0
Нефтекокс	2 595,0	-85,0	-83,0
Итого	54 994,0	-2 579,0	562,0

Данные NBS

Источник: ИнфоТЭК-Консалт – зарубежные источники

Китайская CNCEC рассчитывает на расширение партнерства с ГНКАР

14 января. Китайская национальная химическая инженерная компания (CNCEC) планирует углублять сотрудничество с ГНКАР в сфере технологий и реализации международных проектов, заявил председатель правления CNCEC Мо Дингге.

Глава CNCEC во вторник встретился с президентом SOCAR Türkiye Enerji Кянаном Мурзаевым, отмечается в сообщении CNCEC.

Импорт нефти в Китай достиг нового рекорда как в декабре, так и в целом за 2025 г.

14 января. Среднесуточный импорт нефти в Китай в декабре составил 13,18 млн б/с, что является новым рекордом, свидетельствуют расчеты "Интерфакса" на основе данных ГТУ.

Предыдущий рекорд был установлен в июне 2023 года – 12,67 млн б/с.

Показатель декабря на 17% выше, чем за аналогичный месяц 2024 года, и на 6,4% выше, чем в ноябре 2025-го.

В абсолютном выражении Пекин импортировал 55,973 млн тонн нефти (на \$26,64 млрд) против 47,841 млн тонн в декабре-2024 и 50,891 млн тонн в ноябре-2025.

Всего за 2025 год Китай закупил за рубежом 577,73 млн тонн нефти (соответствует 11,55 млн б/с), что является новым рекордом. Показатель на 4,4% больше, чем в 2024 году, и на 2,4% выше, чем в 2023-м, когда был установлен предыдущий максимум.

Поставки нефтепродуктов в КНР в декабре составили почти 4 млн тонн (на \$1,96 млрд). Объем импорта оказался на 21% выше показателя аналогичного месяца 2024 года, но на 6% ниже уровня ноября 2025-го. Совокупно за 2025 год Пекин приобрел 42,42 млн тонн нефтепродуктов, что на 12% меньше, чем за 2024 год.

Китай на фоне блокады США венесуэльской нефти может нарастить закупки у РФ

16 января. Китай, закупавший некоторые объемы нефти из Венесуэлы, по всей видимости, приостановил закупки.

Reuters отмечает, что количество нефтяных танкеров, отправляющихся из Венесуэлы в Китай, резко сократилось после того, как президент США Трамп в декабре ввел блокаду судов, находящихся под санкциями и перевозящих венесуэльскую нефть. Агентство, ссылаясь на внутренние документы PDVSA, сообщает, что в 2025 году Венесуэла в среднем поставляла в Китай 642 тыс. б/с, или 75% от общего экспорта. По оценке Kpler, с момента введения блокады из Венесуэлы в Азию было отправлено 2,9 млн баррелей нефти и 2,6 млн баррелей мазута. Это означает суточный объем в 166 тыс. баррелей. Reuters со ссылкой на источники указывает, что 3 танкера, везущие эти объемы, смогли покинуть территориальные воды Венесуэлы и должны прибыть в Китай в конце февраля.

Ранее агентство Bloomberg сообщало, что трейдерам Vitol и Trafigura, которые достигли соглашения

с администрацией США о продаже венесуэльской нефти, предлагают ее покупателям в Китае и Индии с поставкой в марте, при этом со скидкой в \$8 за баррель к бенчмарку Brent.

По данным агентства Argus, в декабре и январе Китай закупает российскую нефть (в китайском порту, на условиях DAP) со скидкой в \$9 за баррель к ICE Brent.

Кроме Венесуэлы рынок пристально следит за позицией США в отношении Ирана, нефть которого также находится под санкциями, а основным покупателем является все тот же Китай (технически нефть продавалась в Малайзию или Индонезию, которые затем реэкспортировали ее в Китай). Иран добывает порядка 3,5 млн б/с нефти и удерживает этот уровень, несмотря на действующие санкции.

Китай увеличил добычу нефти до рекорда в 2025 году

19 января. Китай по итогам 2025 года увеличил добычу нефти на 1,5% – до 216,05 млн тонн, сообщило ГСУ. Объем нефтепереработки вырос на 4,1% и достиг 737,59 млн тонн.

В декабре в стране было произведено 17,8 млн тонн нефти (-0,6% г/г), при этом объем нефтепереработки составил 62,46 млн тонн (+5,2%).

Добыча нефти и газа, а также объем нефтепереработки в КНР достигли рекордов в 2025 году.

КНР увеличила импорт нефти из РФ в декабре до локального максимума 2025 г.

20 января. Поставки российской нефти в Китай в декабре достигли месячного максимума в 2025 году и составили 2,23 млн б/с, сообщается в данных ГТУ. Показатель на 9,9% больше, чем в ноябре, но на 0,7% меньше, чем в декабре-2024.

В абсолютном выражении экспорт российской нефти составил почти 9,34 млн тонн (на сумму \$3,91 млрд) против 8,35 млн тонн в ноябре-2025 и 9,41 млн тонн в декабре-2024.

Экспорт нефти из Саудовской Аравии в Китай составил 1,55 млн б/с – почти на 16% ниже, чем в ноябре, но на 5% больше, чем в декабре-2024. Общий объем поставок сырья из королевства составил 6,66 млн тонн (на сумму \$3,37 млрд) против 7,55 млн тонн в ноябре-2025 и 6,37 млн тонн в декабре-2024.

Третьим экспортером нефти в КНР стали ОАЭ, поставки которых в декабре достигли рекордных 1,47 млн б/с. Это более чем вдвое больше, чем в ноябре-2025 и декабре-2024. В абсолютном выражении ОАЭ поставили в Китай 6,1 млн тонн нефти (на \$2,8 млрд) против 2,95 млн тонн в ноябре-2025 и 2,82 млн тонн в декабре-2024.

Ирак экспортировал в Китай в прошлом месяце в среднем 1,34 млн б/с – почти на четверть больше, чем в ноябре-2025 и декабре-2024. Это соответствует 5,85 млн тонн (на сумму \$2,8 млрд). В предыдущий месяц данный показатель находился на уровне 4,44 млн тонн, в декабре-2024 – 4,72 млн тонн.

Бразилия также обновила свой рекорд месячных поставок нефти в КНР, которые в декабре достигли 1,24 млн б/с – на 4,2% больше, чем в

ноябре-2025, и более чем вдвое больше, чем в декабре-2024.

Поставки из Малайзии, которую отраслевые аналитики называют промежуточным пунктом по доставке в страну нефти из Ирана и Венесуэлы, в декабре снизились на 7,6% к ноябрю и в 1,6 раза к аналогичному месяцу 2024 года, до 961 тыс. б/с. Всего из страны пришло в Китай 4,14 млн тонн нефти (на сумму \$1,67 млрд) против 4,26 млн тонн в ноябре-2025 и 6,81 млн тонн в декабре-2024.

Как сообщалось, среднесуточный импорт нефти Китаем в декабре достиг исторического рекорда – 13,18 млн б/с, что соответствует почти 56 млн тонн за месяц.

Китай в 2025 г. увеличил импорт каучуков из РФ в денежном выражении на 12,4%, пластмасс – на 27,8%

20 января. Китай в 2025 году нарастил импорт каучуков, резины и изделий из них из РФ на 12,4%, до \$1,039 млрд, а закупки пластмасс и изделий из них – на 27,8% – до \$595,1 млн. Данные приведены в статистике ГТУ.

Практически все средства, полученные РФ за поставленные в Китай каучуки и резины, традиционно приходятся на синтетический каучук – \$1,038 (+12,4%) млрд. Данные по физическому объему импорта каучуков из РФ неполные (тоннаж приводится не по всем подгруппам продукции): известно лишь, что в 2025 году поставлено не менее 704, 17 тыс. тонн (на сумму \$998,1 млн), годом ранее – не менее 506, 53 тыс. тонн (на сумму \$820,7 млн).

Импорт полиэтилена из РФ по итогам года вырос на 22,7% – до \$379,5 млн (в натуральном выражении – 466,6 тыс. тонн, +32%), полипропилена – в 1,8 раза, до \$156,7 млн (202,2 тыс. тонн, рост в 1,9 раза), ПВХ – на 35,2%, до \$30,9 млн (6,5 тыс. тонн, рост в 1,7 раза). Поставки полистирола, напротив, снизились на 32,5% – до \$1,58 млн (477,9 тонн, -35%).

Экспорт пластмасс и изделий из них из КНР в РФ в минувшем году сократился на 6%, до \$4,15 млрд. Поступления от поставок полиэтилена снизились на 20% до \$130,7 млн (в натуральном выражении – 81,4 тыс. тонн, -17,5%), полипропилена – на 27%, до \$63,3 млн (29,8 тыс. тонн, -28,5%), полистирола – на 24%, до \$57,7 млн (40,7 тыс. тонн, -20,5%), от продаж ПВХ выросли на 14%, до \$155,2 млн (159,2 тыс. тонн, +33,6%).

Полученные от поставок из КНР в РФ каучуков и резины средства – \$1,95 млрд – на 6% меньше показателя 2024 года. Около двух третей из них пришлось на шины – \$1,33 млрд (-9,6%). За синтетический каучук российские компании заплатили \$78,5 млн (-12,6%). В натуральном выражении в РФ из КНР поставлено почти 28,3 млн штук различных шин (+11,2%) и 33,9 тыс. тонн каучуков

Китай в 2025 г. снизил импорт нефти из РФ на 7%, из Малайзии – на 8%, умеренно увеличил ее закупки на Ближнем Востоке

20 января. Россия по итогам 2025 года вновь сохранила статус ведущего экспортера нефти в Китай, однако общий объем ее поставок снизился

к предыдущему году на 7,1%, до **100,72 млн тонн**, говорится в данных ГТУ.

В среднесуточном выражении объем поставок нефти из РФ в Китай в прошлом году составил 2,04 млн баррелей в сутки против 2,19 млн б/с в предыдущем. Российское сырье обошлось Пекину в \$49,8 млрд, что на 20% меньше, чем в 2024 году.

Вторым крупнейшим экспортером нефти в КНР по-прежнему является Саудовская Аравия. В 2025 году королевство нарастило поставки на 2,7%, до 80,76 млн тонн (или 1,6 млн б/с). Пекин заплатил за саудовскую нефть в прошлом году \$43,52 млрд – на 9% меньше, чем годом ранее.

Ирак в 2025 году вернулся в лидирующую тройку экспортеров нефти в Китай, нарастив поставки на 1,2%, до 64,62 млн тонн (или 1,25 млн б/с). Затраты КНР на нефть из Ирака за год снизились почти на 10%, до \$33,38 млрд.

Поставки из Малайзии, которую отраслевые аналитики называют промежуточным пунктом по доставке в страну нефти из Ирана и Венесуэлы, в прошлом году снизились на 8,4%, до 64,41 млн тонн (или 1,23 млн б/с). Расходы Пекина на нее составили \$38,3 млрд – на 19% меньше, чем в 2024 году.

Бразилия в 2025 году нарастила экспорт нефти в Китай почти на 28%, до 47,08 млн тонн (или 0,91 млн б/с). Эта латиноамериканская страна потеснила из пятерки ведущих экспортеров нефти в КНР Объединенные Арабские Эмираты, которые, в свою очередь, увеличили поставки на 5,6%, до 37,51 млн тонн (или 0,77 млн б/с).

Китай в 2025 году импортировал **577,73 млн тонн** нефти, что на 4,4% больше, чем в 2024 году, а также является новым рекордом, сообщалось ранее. В среднесуточном выражении объем поставок нефти в КНР составил 11,55 млн б/с против 11,04 млн б/с в 2024-м. Стоимость приобретенного сырья снизилась на 8,8%, до \$295,5 млрд.

Таблица основных экспортеров нефти в Китай в 2025 году:

	Объем экспорта нефти за 2025 г, млн т	Объем экспорта нефти за 2024 г, млн б/с	Динамика к 2024 г	Затраты КНР на приобретенную нефть, \$ млрд
Россия	100,72	2,044	-7,1%	49,803
Сауд. Аравия	80,76	1,6	+2,7%	43,522
Ирак	64,62	1,25	+1,2%	33,381
Малайзия	64,41	1,23	-8,4%	31,002
Бразилия	47,08	0,91	+27,8%	24,066
ОАЭ	37,51	0,77	+5,6%	20,843
Оман	35,35	0,71	-13,3%	19,466
Ангولا	29,76	0,58	+3,6%	15,654
Кувейт	19,02	0,37	+19,1%	10,067
Канада	16,32	0,31	+1,8 раза	7,435
ВСЕГО	577,73	11,55	+4,4%	295,507

КИТАЙ – ГАЗ

Газпром в 2025 г. поставил в КНР 38,8 млрд куб. м газа

13 января. *Газпром* в 2025 году поставил в Китай по газопроводу "Сила Сибири" 38,8 млрд куб. м газа, сообщила компания.

"По предварительным данным, в 2025 году Газпром поставил в Китай по газопроводу "Сила Сибири" 38,8 млрд куб. м газа (на 24,8% выше показателя 2024 года). Таким образом, компания экспортировала в Китай больше трубопроводного газа, чем суммарно в страны европейского дальнего зарубежья (включая Турцию)", – говорится в сообщении.

В 2025 году весной плановое летнее техническое обслуживание магистральной было проведено впервые без остановки поставок газа. Также компания регулярно сообщала о новых суточных рекордах поставки газа по магистральной. Регулярное (хоть и даже небольшое) превышение физических поставок над контрактными величинами может быть индикатором стабильных ежедневных поставок. Это особенно важно для потребителя в период текущего отопительного сезона и роста использования топлива.

Россия стала крупнейшим поставщиком природного газа в Китай (по трубе и в виде СПГ), обеспечивая около трети его импорта.

Добыча газа в Китае составила в 2025 году 261,9 млрд куб.м

19 января. Добыча природного газа в стране в прошлом году составила **261,9 млрд куб.м**, что на 6,2% выше показателя за 2024 год, сообщило ГСУ.

Россия в ноябре третий раз подряд обновила рекорд поставок СПГ в Китай

20 января. Россия в ноябре 2025 года обновила свой рекорд по поставкам СПГ в Китай. Согласно данным ГТУ, за месяц отгрузки составили **1,909 млн тонн** (годом раньше было 914 тыс. тонн). Прежние рекорды пришлось на октябрь и сентябрь 2025 года.

По итогам ноября Россия занимает третье место по объему поставок СПГ на рынок КНР, с небольшим отрывом следуя за Австралией (2,132 млн тонн) и Катаром (2,050 млн тонн).

Суммарно в ноябре Россия поставила крупнейшим азиатским покупателям (КНР, Тайвань, Япония, Южная Корея) **2,75 млн тонн** при общем объеме производства в 3,06 млн тонн.

Общие поставки российского газа в Китай (по газопроводу и в сжиженном виде) в ноябре 2025 года достигли 5,8 млрд куб. м (рост на 33% к прошлогоднему показателю).

Суммарно Китаем в ноябре 2025 года было принято **8,478 млн тонн** СПГ (в регазифицированном состоянии это 11,024 млрд куб. м газа), что на 19% больше, чем годом ранее. Это также новый рекорд импорта за отдельный месяц для истории национальной энергетики. Предыдущий максимум пришелся на декабрь 2020 года (8,378 млн тонн, по уточненным данным таможни). Импорт СПГ растет второй месяц подряд, а до того он сокращался на протяжении 12 месяцев.

Резэкспорт СПГ Китаем в ноябре сохранился на том же уровне 1,7% от импорта. Одна крупнотоннажная партия ушла в Южную Корею, остальные операции – малотоннажная и бункеровочная деятельность.

Суммарно (по трубопроводам и в виде СПГ) Китай в ноябре 2025 года импортировал **17,488 млрд куб. м** природного газа, что на 16% больше, чем годом ранее (15,03 млрд куб. м). Это новый исторический рекорд импорта газа за месяц. Предыдущий максимум был зафиксирован двумя годами ранее – в 2023 году, также в ноябре (16,449 млрд куб. м).

КИТАЙ – УГОЛЬ

Добыча угля в Китае достигла в 2025 году рекорда в 4,83 млрд тонн

19 января. Добыча угля в Китае по итогам 2025 года увеличилась на 1,2% и достигла **4,83 млрд тонн**, по данным ГСУ. Это рекордный объем.

При этом в декабре производство угля сократилось на 1% относительно того же месяца годом ранее – до **437,03 млн тонн**.

КИТАЙ – ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЯ

Потребление электроэнергии в Китае в 2025 году превысило 10 трлн кВт.ч

19 января. Потребление электроэнергии в Китае, считающееся одним из основных параметров оценки экономической активности в стране, по итогам 2025 года увеличилось до рекорда, впервые превысив отметку в **10 трлн кВт.ч**.

По данным Государственного управления по делам энергетики, рост составил 5% – до 10,37 трлн кВт.ч.

Китай стал первой страной, в которой годовое потребление электричества превзошло 10 трлн кВт.ч. Это более чем вдвое больше показателя США, а также превышает совокупное потребление стран ЕС, России, Индии и Японии, сообщает агентство "Синьхуа".

Росту спроса на электроэнергию способствуют позитивные макроэкономические факторы, а также повышением уровня электрификации домохозяйств, заявил зампреда Китайской федерации электроэнергетических предприятий Ян Кунь.

Также потребление электроэнергии при производстве транспортных средств на новых источниках энергии (NEV) в прошлом году подскочило более чем на **20%**. Спрос на электричество в интернет-секторе и смежных областях взлетел более чем на **30%**, в том числе из-за развития новой инфраструктуры (станции мобильной связи 5G).

Потребление электроэнергии в секторе зарядки и замены аккумуляторов взлетело почти на **49%**. По состоянию на конец ноября 2025 года количество зарядных установок для электромобилей в Китае превысило 19,32 млн, увеличившись за год на 52%.

"За годовым потреблением электроэнергии в 10 трлн кВт.ч стоят устойчивый рост промышленной структуры в направлении высоких технологий и высокой добавленной стоимости и твердая уверенность в низкоуглеродном развитии", – заявил Ян Кунь.

Китай увеличил выработку электроэнергии на 2,2% в 2025 году

21 января. Объем выработанной в Китае электроэнергии по итогам 2025 года по данным

ГСУ вырос на 2,2% – до **9,716 трлн кВт.ч.** В том числе генерация на АЭС увеличилась на 7,7%, на ГЭС – на 2,8%. При этом производство на ТЭС сократилось на 1% и составило 6,295 трлн кВт.ч. Это первое снижение показателя за 10 лет.

ТУРЦИЯ

ТУРЦИЯ – НЕФТЬ

Среднемесячные цены *Urals* в Средиземноморье в декабре, \$/bbl

Месяц	CIF Med	FOB Novo	FOB <i>Urals</i> vs KEBSCO
дек	40,69	35,44	-20,85
± ноя	-13,37	-14,01	-11,17
± Dated Brent	-21,98	-27,23	-

Среднемесячные цены *Siberian Light* в Средиземноморье в декабре, \$/bbl

Месяц	CIF Med	FOB Novo	FOB <i>Siberian Light</i> vs CPC Blend
дек	42,74	38,29	-18,88
± ноя	-13,32	-13,87	-12,27
± Dated Brent	-19,94	-24,39	-

Добыча. В октябре собственная добыча нефтяного сырья в Турции составила около **0,6 млн тонн** и по сравнению с предыдущим месяцем выросла на 2,6%, а по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – на 21,3%. Добытый объем соответствовал 17,8% текущей потребности.

Импорт. В октябре импорт сырой нефти в Турцию составил около **2,7 млн тонн** и по сравнению с предыдущим месяцем снизился на 3,0%, а по сравнению с аналогичным периодом прошлого

года вырос на 21,8%. Импортированный объем соответствовал 84,0% текущей потребности.

Переработка. В октябре переработка нефтяного сырья в Турции составила около **3,2 млн тонн** и по сравнению с предыдущим месяцем снизилась на 1,8%, а по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросла на 31,3%. При этом загрузка мощностей по первичной переработке составила 88,2%.

В том же месяце производство нефтепродуктов практически не изменилось по сравнению с предыдущим месяцем, а по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросло на 25,5%.

Производство нефтепродуктов в октябре 2025 г., тыс. тонн

Компания/НПЗ	окт 2025 г.	± сен 2025 г.	± окт 2024 г.
TUPRAS	2 135,8	-27,6	-221,4
Измир	971,8	153,5	36,6
Измит	661,7	-201,4	-285,9
Кырыккале	424,8	17,8	27,7
Батман	77,4	2,6	0,3
SOCAR	1 126,4	35,6	884,3
Стар	1 126,4	35,6	884,3
Итого	3 262,2	8,0	662,9

Данные EPDK

Источник: ИнфоТЭК-Консалт – зарубежные источники

УЗБЕКИСТАН

Узбекистан в 2025 г. сохранил импорт и экспорт газа в стоимостном выражении примерно на уровне предыдущего года

22 января. Узбекистан в 2025 году сохранил импорт и экспорт природного газа в стоимостном выражении примерно на уровне 2024 года, сообщается в сводке *Национального комитета статистики*.

Экспорт вырос на 1,4% – до \$628,8 млн, импорт сократился на 1,2% – до \$1659,8 млн. Основными поставщиками газа в республику являются Россия и Туркмения. Основным направлением экспортных поставок является Китай.

При этом от месяца к месяцу поставки в стоимостном выражении существенно различаются, следуя закономерной сезонной неравномерности потребления и уникальной погодной ситуации. Неравномерность импортных и экспортных потоков в 2025 году заметно возросла.

В 2025 году экспорт был максимальным в апреле (\$105 млн) и минимальным в декабре (\$5 млн), тогда как в 2024 году пик поставок пришелся на июль и август (по \$82 млн) с локальным минимумом в феврале (\$6 млн).

Импорт имеет тенденцию к росту в летний и зимние пики потребления. В 2025 году максимальный импорт пришелся на ноябрь (\$335 млн), в декабре был тоже довольно высоким (\$203 млн), а минимум пришелся на февраль (\$8 млн) и март (\$3 млн). В 2024 году профиль импорта был более плавным с выходом на максимум в мае (\$213 млн) и минимумом в январе (\$36 млн).

Мощности нефтегазовой отрасли Узбекистана ранее позволяли обеспечивать добычу природного газа в объеме порядка 70 млрд куб. м. Однако из-за истощения запасов и технологических потерь производство углеводородов за последние 15 лет существенно снизилось. В 2025 году добыча природного газа подросла на 2% – до 42,3 млрд куб. м.

СВОДНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПРОИЗВОДСТВА ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Сводные показатели производства энергоресурсов в Российской Федерации
(экспертные данные)

№	Наименование показателей	Январь-декабрь 2025 г.	Январь-декабрь 2024 г.	2025/2024
1	Добыча газа, млрд куб. м*	н/д	685,0	-
	Добыча нефти, млн тонн* (<i>Новак А.В.</i>)	512,0	516,0	99,2%
2	Первичная переработка нефти, млн тонн** (<i>Argus</i>)	262,25	266,79	98,3%
3	Производство нефтепродуктов, млн тонн			
	Автобензина** (<i>Reuters</i>)	44,00	43,07	102,1%
	Дизтоплива ** (<i>Reuters</i>)	84,00	85,72	97,8%
	Топочного мазута** (экспертная оценка)	37,50	39,30	95,4%

Примечание: * оперативные данные *Минэнерго* по добыче нефти и газа недоступны до 01.04.2026

** оперативные данные *Минэнерго* по нефтепереработке и производству нефтепродуктов недоступны временно с 02.05.2024, данные *Росстата* по производству нефтепродуктов недоступны с 28.08.2024.

ПРОСТОИ И ПРОФИЛАКТИКА НА НПЗ РФ

Простои и профилактика на НПЗ РФ (первичная переработка)

Компания	НПЗ	Тип установки	Дата остановки	Дата ввода
Газпром	Астраханский ГПЗ	У-1.731 – блок АТ	08.12.2025	01.03.2026
Газпром нефть	Омский НПЗ	АВТ-7	02.11.2025	15.02.2026
Газпром нефть	Омский НПЗ	АВТ-6	03.11.2025	15.02.2026
Лукойл	Лукойл-ВНП	Э-АВТ-3	31.07.2025	31.01.2026
Прочие	Ильский НПЗ	АТ-1	03.05.2024	28.02.2026
Прочие	Ильский НПЗ	АТ-5	01.01.2026	29.01.2026
Прочие	Марийский НПЗ	АТ-1	01.01.2024	28.02.2026
Прочие	Новошахтинский НПЗ	Э-АВТ-2,5-1	25.12.2025	01.02.2026
Прочие	Новошахтинский НПЗ	Э-АВТ-2,5-2	25.12.2025	01.02.2026
Прочие	Антипинский НПЗ	Э-АТ-1	01.09.2025	28.02.2026
Прочие	Яйский НПЗ	УПН-100	16.08.2023	28.02.2026
Роснефть	Комсомольский НПЗ	Э-АВТ-2	03.09.2025	28.02.2026
Роснефть	Рязанская НПЗ	Э-АТ-6	15.11.2025	28.02.2026
Роснефть	Сызранский НПЗ	Э-АВТ-5	15.03.2025	16.02.2026
Роснефть	Туапсинский НПЗ	Э-АВТ-12	12.01.2026	26.02.2026
Славнефть	Славнефть-ЯНОС	АВТ-4	21.01.2026	23.01.2026
ТАИФ	ТАИФ-НК	УПГК	26.12.2024	28.02.2026
ФортИнвест	Афипский НПЗ	АТ-2	27.02.2025	28.02.2026
ФортИнвест	Афипский НПЗ	АВТ	30.08.2025	28.02.2026

Простои и профилактика на НПЗ РФ (вторичная переработка)

НПЗ	Тип установки	Процесс	Дата остановки	Дата ввода
Ново-Уфимский НПЗ	Л-35-11/1000	Каталитический риформинг на обогащение	04.01.2026	20.03.2026
Ново-Уфимский НПЗ	21-10/700	Коксование	13.01.2026	26.01.2026
Уфанефтехим	УГК поток В	Гидрокрекинг	01.01.2023	31.01.2026
Уфанефтехим	УГК поток А	Гидрокрекинг	01.01.2023	31.01.2026
Уфанефтехим	УГК поток С	Гидрокрекинг	01.01.2023	31.01.2026
Уфанефтехим	с.600 УПВ ГК	Производство водорода	01.01.2023	31.01.2026
Уфанефтехим	Л-35-11/300	Каталитический риформинг на обогащение	31.03.2023	31.01.2026
Уфанефтехим	Л-35-11/300(секция ГО)	Гидроочистка бензина	21.07.2023	31.01.2026

Простои и профилактика на НПЗ РФ (вторичная переработка) (продолжение)

НПЗ	Тип установки	Процесс	Дата остановки	Дата ввода
Астраханский ГПЗ	У-1.732 – ГО ДТ	Гидроочистка дизтоплива	07.09.2025	01.03.2026
Астраханский ГПЗ	У-1.732 – ГО бензина	Гидроочистка бензина	21.09.2025	01.03.2026
Астраханский ГПЗ	Изомеризация	Изомеризация	21.09.2025	01.03.2026
Астраханский ГПЗ	У-1.734	Каталитический риформинг на обога- раживание	21.09.2025	01.03.2026
Астраханский ГПЗ	У-1.731 – блок ГФУ	Газофракционирование	15.12.2025	01.03.2026
Салаватский НПЗ	ВБ	Висбрекинг / Термокрекинг	28.06.2018	31.01.2026
Московский НПЗ	ЛЧ-35/11-1000	Каталитический риформинг на обога- раживание	29.10.2025	31.01.2026
Омский НПЗ	КТ1/1 с001 н2	Висбрекинг / Термокрекинг	27.06.2025	22.01.2026
Омский НПЗ	КТ1/1 с001 н1	Висбрекинг / Термокрекинг	27.06.2025	22.01.2026
Омский НПЗ	Л-24-6	Гидроочистка дизтоплива	12.11.2025	31.01.2026
Омский НПЗ	19/3	Производство нефтебитума	26.11.2025	22.01.2026
Омский НПЗ	Л-24-7	Гидроочистка дизтоплива	01.01.2026	01.11.2026
Лукойл-ВНП	ГФУ НПЗ	Газофракционирование	26.12.2025	31.01.2026
Лукойл-ВНП	№ 12 ПР-22-35/11-1000	Каталитический риформинг на обога- раживание	27.12.2025	31.01.2026
Хабаровский НПЗ	УПБ	Производство нефтебитума	05.06.2019	31.01.2026
Куйбышевский НПЗ	ЛГ-35-11/300 №2	Каталитический риформинг на обога- раживание	16.08.2025	31.01.2026
Рязанская НПЗ	УКК	Каталитический крекинг	15.11.2025	31.01.2026
Сызранский НПЗ	ТК-3	Висбрекинг / Термокрекинг	20.11.2025	31.01.2026
Сызранский НПЗ	43/102-2	Каталитический крекинг	28.12.2025	22.01.2026
Сызранский НПЗ	ЛГ 35/11-300	Каталитический риформинг на обога- раживание	02.01.2026	31.01.2026
Славнефть-ЯНОС	19/5М	Производство нефтебитума	01.12.2025	31.01.2026
Славнефть-ЯНОС	ГО БКК	Гидроочистка бензина	12.12.2025	31.01.2026
Славнефть-ЯНОС	Производство МТБЭ	Производство МТБЭ	12.12.2025	24.01.2026
Славнефть-ЯНОС	25/7	Алкилирование	12.12.2025	24.01.2026
Славнефть-ЯНОС	1А/1М	Каталитический крекинг	12.12.2025	24.01.2026
Славнефть-ЯНОС	ГФУ-2	Газофракционирование	10.01.2026	19.01.2026
Славнефть-ЯНОС	ЛГ-35/11	Каталитический риформинг на обога- раживание	13.01.2026	29.01.2026
КИНЕФ	ЛЧ-35-11/1000	Каталитический риформинг на обога- раживание	11.06.2025	31.01.2026
КИНЕФ	19/10	Производство нефтебитума	12.01.2026	03.04.2026
ТАИФ-НК	Производство МТБЭ	Производство МТБЭ	05.10.2021	31.01.2026
ТАИФ-НК	КГСД секция 600	Производство серы	05.10.2025	31.01.2026
ТАИФ-НК	Битурокс	Производство нефтебитума	09.12.2025	31.01.2026
Афипский НПЗ	БУ-3	Производство нефтебитума	08.03.2024	31.01.2026
Афипский НПЗ	КУВПМ и ВГ Секция 200	Висбрекинг / Термокрекинг	12.01.2026	08.03.2026
Афипский НПЗ	КУВПМ и ВГ Секция 300	Висбрекинг / Термокрекинг	12.01.2026	08.03.2026
Афипский НПЗ	КУВПМ и ВГ Секция 100	Висбрекинг / Термокрекинг	12.01.2026	08.03.2026