

1.2. ОБЗОР ОТРАСЛИ

1.2.1. Конъюнктура мировых рынков

Исторически международный танкерный рынок характеризуется ярко выраженной цикличностью и амплитудой колебаний ставок фрахта в связи с изменениями спроса и предложения тоннажа.

Спрос на танкерные перевозки находится под влиянием ряда факторов, включая предложение и спрос на сырую нефть и нефтепродукты, наличие перерабатывающих мощностей, экономическую ситуацию на мировых и региональных рынках, расстояния транспортировки нефти и нефтепродуктов, конкуренцию со стороны других видов транспорта.

Предложение на танкерном рынке также находится под влиянием ряда факторов, среди которых темпы и объемы поставок новых судов, коэффициент утилизации возрастного тоннажа, конверсия существующего флота, изменения в сфере регулирования отрасли.

Рынок нефти

Структура цен на нефтяных рынках с начала 2018 года оставалась в бэквордации¹, что негативно отражалось на спросе на нефтяные танкеры как для морского хранения, так и для «арбитражных» перевозок на дальние расстояния. Политика ОПЕК и крупнейших производителей, направленная на снижение товарных запасов нефти, была эффективной. В феврале 2018 года уровень товарных запасов практически достиг среднего значения за последние пять лет. Тем не менее скорость снижения запасов была, по всей видимости, ниже, чем ранее ожидалось, что привело к продлению ограничения производства нефти до конца 2018 года. Показатель снижения производства достиг 140 % в первом квартале, что означало фактическое снижение производства ОПЕК на 2,4 млн барр. в день против предусмотренного соглашением 1,8 млн барр.

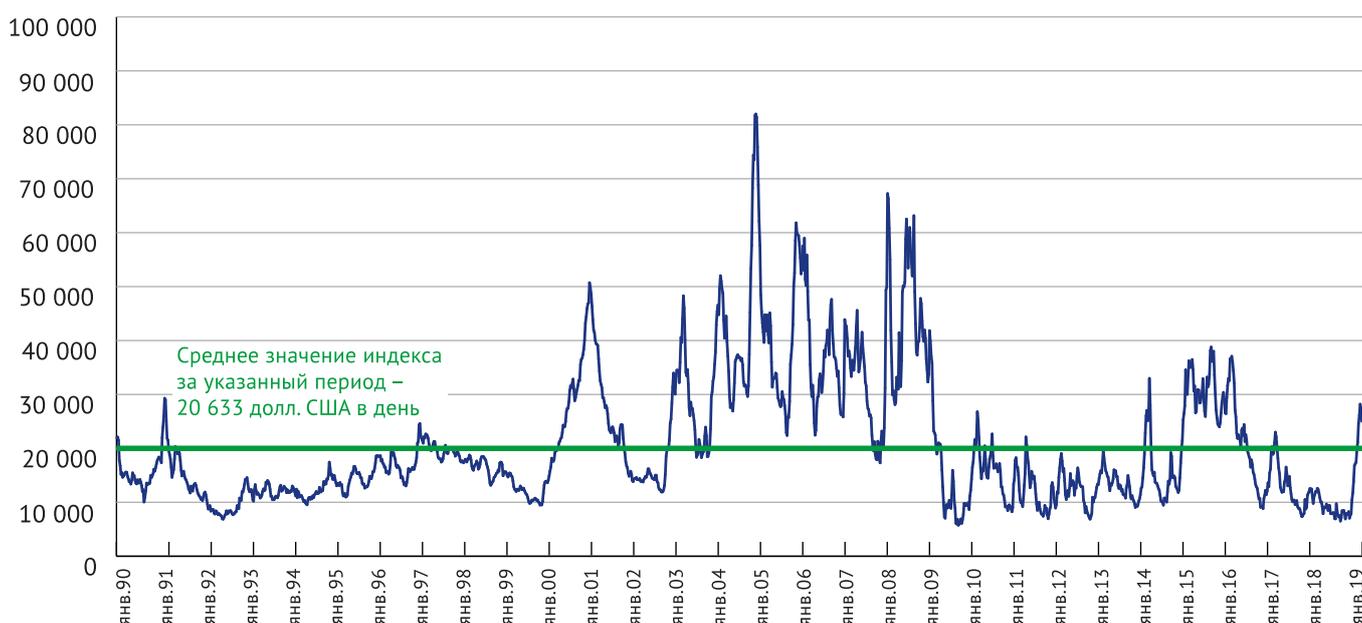
Ввиду положительных макроэкономических показателей в США, КНР и других странах с крупнейшими экономиками, повлекших улучшение прогнозов мирового экономического роста, а также ощутимого результата по поддержанию дисциплины в поставках нефти с начала 2018 года цены на нефть неуклонно росли, достигнув уровня 75-80 долл. за баррель нефти марки Brent во втором и третьем кварталах 2018 года. В июне 2018 года страны ОПЕК заключили соглашение о постепенном увеличении производства нефти на 1 млн баррелей в день. Уже в июне появились тенденции к увеличению количества грузов нефти на рынке и появлению осторожного оптимизма по улучшению ситуации на фрахтовом рынке к концу года.

Нефтяные котировки росли в течение третьего и в начале четвертого квартала. В результате среднемесячная цена барреля нефти марки Brent в октябре составила 81,03 долл. США. Одним из значимых факторов роста были опасения, связанные с возможными перебоями в поставках в связи с возобновлением с начала октября санкций США против Ирана. Но ввиду поступления дополнительных объемов нефти на рынок, отсутствия существенного снижения иранского экспорта, а также повышения риска замедления роста китайской экономики в 2019 году цены на нефть упали в ноябре и находились на уровне 55–65 долл. США за баррель в течение четвертого квартала. Структура цен на фьючерсы периодически переходила в контанго².

Танкерный рынок

Превышение предложения танкерного тоннажа над спросом, в том числе вследствие роста спекулятивных заказов на танкеры на фоне непродолжительного всплеска рыночной конъюнктуры в 2015 году, в совокупности с ограничениями ОПЕК+ на добычу нефти привели к тому, что ставки на нефтеналивные суда в отчетном периоде оставались на своих минимальных значениях за последнюю четверть века.

Динамика индекса ClarkSea³ за период с января 1990 года по январь 2019 года (дол. США в день)



1. См. глоссарий

2. См. глоссарий

3. См. глоссарий

Несмотря на позитивные тенденции четвертого квартала, по итогам 2018 года индекс ClarkSea компании Clarksons составил 11 216 долл. США в день (наименьшее значение индекса было отмечено в 1992 году и составило 8 983 долл. США в день).

В период с января по сентябрь 2018 года не наблюдалось улучшений на танкерных рынках. Помимо снижения спроса на перевозки нефти при перевыполнении планов по снижению добычи странами ОПЕК (фактическое снижение добычи в первом квартале 2018 года составило около 2,4 млн барр. в день), темпы поставок новых судов с судостроительных заводов в первом полугодии 2018 года были высокими, в том числе благодаря перенесенным с 2017 года срокам поставок судов, согласованным ранее между терпящими убытки судовладельцами и судостроителями. В среднем ставки нефтеналивных судов (VLCC, Suezmax и Aframax) в период с января по сентябрь 2018 года были на 35–65 % ниже, чем средние по 2017 году, и на 50–60 % ниже уровня 9 месяцев 2017 года. По нефтепродуктовым судам (LR II, LR I и MR) ставки были на уровне 2017 года.

В четвертом квартале 2018 года наметились признаки восстановления рыночной конъюнктуры. В значительной мере благодаря увеличению производства нефти

странами ОПЕК и Российской Федерации после решений о пересмотре соглашения об ограничении добычи нефти, а также на фоне сезонного увеличения спроса на перевозки нефти и нефтепродуктов танкерные рынки выросли, в декабре достигнув уровня ставок конца 2015 года.

Достижению баланса спроса и предложения танкеров к концу 2018 года способствовало увеличение активности на рынке металлолома в первом квартале. Ввиду низких фрахтовых ставок и высоких цен на металл в течение 2018 года было продано на слом около 40 судов типа VLCC и 45 судов типа Aframax. Темпы поставок новых судов с начала третьего квартала 2018 года снизились, что является одним из факторов, необходимых для достижения сбалансированности танкерных рынков.

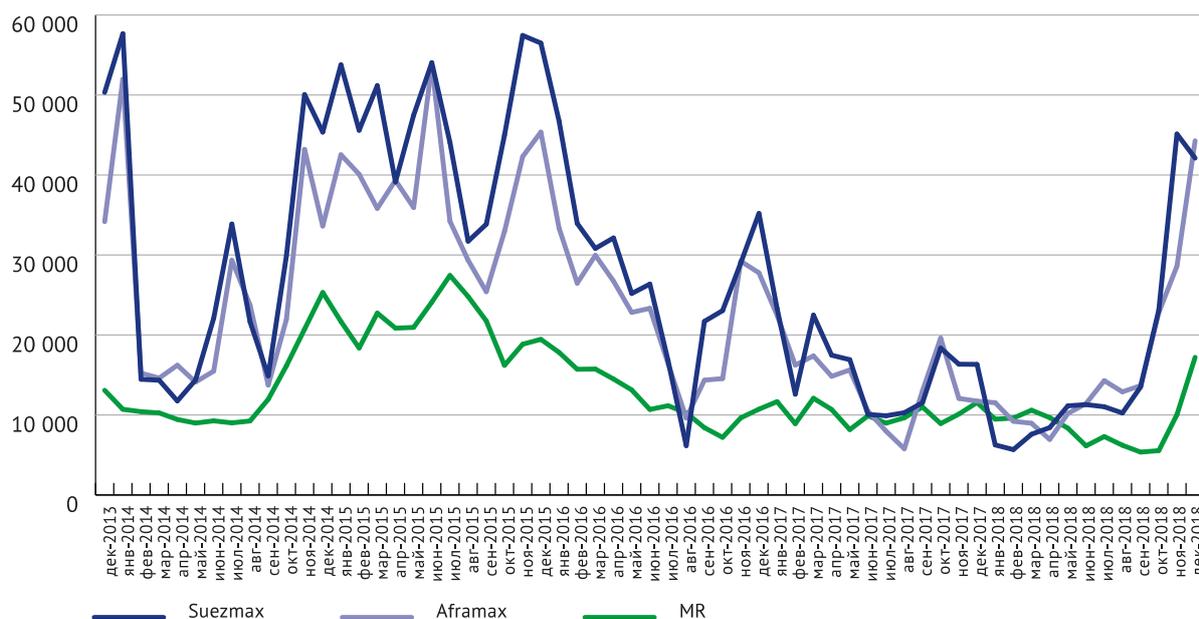
В среднем за 2018 год только танкеры типа Suezmax и Aframax показали незначительное улучшение по сравнению с 2017 годом при снижении средних ставок по остальным категориям танкеров.

Средневзвешенный спотовый тайм-чартерный эквивалент, долл. США в сутки

Типоразмер судна	2018 год	2017 год ¹	Разница, %
Танкеры VLCC	15 561	17 794	-12,55
Танкеры Suezmax	16 466	15 436	6,67
Танкеры Aframax	16 175	13 873	16,59
Танкеры-продуктовозы MR	8 750	10 213	-14,32
Танкеры-продуктовозы Handysize	5 029	6 734	-25,32

Источник: Clarksons

Динамика ставок спотового танкерного фрахтового рынка (долл. США в сутки)



Источник: Clarksons

На тайм-чартерном рынке в течение 2018 года ставки снижались, но в четвертом квартале снижение было компенсировано ввиду динамики спотовых ставок.

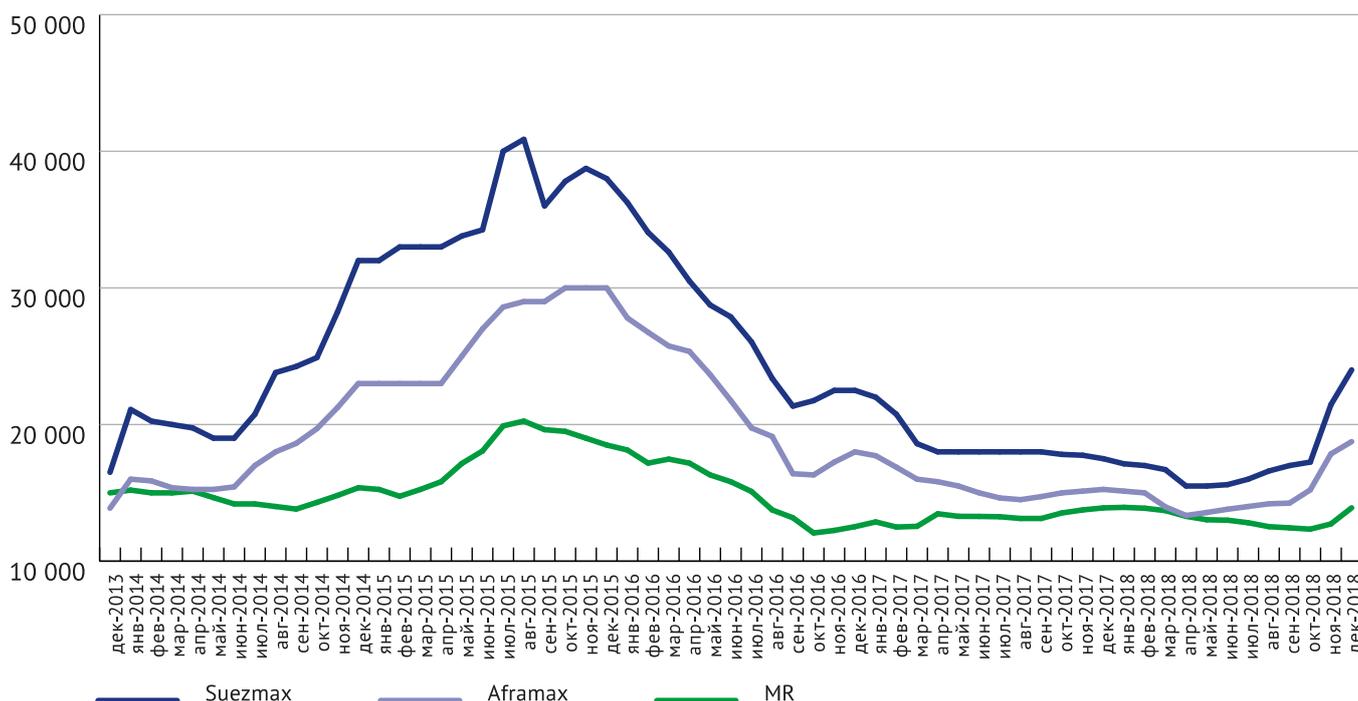
1. Данные Clarksons Research Services за 2017 год по состоянию на 31.12.2018 были уточнены по сравнению с аналогичными данными по состоянию на 31.12.2017.

Средневзвешенные ставки годового тайм-чартера, долл. США в сутки

Типоразмер судна	2018 год	2017 год ¹	Разница, %
Танкеры VLCC	22 899	27 084	-15,45
Танкеры Suezmax	17 486	18 495	-5,46
Танкеры Aframax	14 925	15 490	-3,65
Танкеры-продуктовоы (темные нефтепродукты)	12 962	13 077	-0,88
Танкеры-продуктовоы (светлые нефтепродукты)	11 572	11 430	1,24

Источник: Clarksons

Динамика ставок тайм-чартерного танкерного фрахтового рынка (долл. США в сутки)



Источник: Clarksons

Судоостроительный рынок и рынок купли-продажи судов

На вторичном рынке купли-продажи танкеров активность снижалась в начале года, но со второго квартала спрос на суда восстановился и стал выше на 19,35 % по сравнению с 2017 годом: 333 сделки (общий дедвейт – 32 596 тыс. тонн, общая стоимость – 4 956 млн долл. США) против 279 сделок за 2017 год (общий дедвейт – 27 838 тыс. тонн, общая стоимость – 5 586 млн долл. США). Значительным фактором первоначального снижения интереса покупателей к тоннажу, помимо низких фрахтовых ставок, являлась неопределенность влияния приближающегося вступления в силу ограничений по содержанию серы в бункерном топливе до 0,5 %

с 2020 года и необходимость учитывать инвестиции в системы обработки балластных вод, которые в обязательном порядке должны устанавливаться на судах при доковом ремонте после сентября 2019 года.

В то же время ввиду этих же факторов цены на подержанный тоннаж существенно снизились в 2018 год, что, в свою очередь, привлекло покупателей на рынок после первого квартала.

Цены на рынке купли-продажи танкеров снизились на 20–25 %. Цены на балкеры после роста 2017 года стагнировали.

1. Данные Clarksons Research Services за 2017 год по состоянию на 31.12.2018 были уточнены по сравнению с аналогичными данными по состоянию на 31.12.2017.

Активность на вторичном рынке купли-продажи танкеров

Показатель	2018 год	2017 год ¹	Разница, %
Количество проданных судов, единиц	333	279	19,35
Общий дедвейт проданных судов, тыс. тонн	32 596	27 838	17,09
Общая цена продаж, млн долл. США	4 956	5 586	-11,28

Источник: Clarksons

В конце 2017 года и в течение 2018 года спрос и размещение заказов на новые судакратно выросли по сравнению со стагнацией на судостроительном рынке в 2016 году и первом полугодии 2017 года. Основная часть заказов в 2018 году – в сегментах контейнеровозов и газовозов СПГ. Также значительно выросло число заказов как танкерного, так и сухогрузного флота ввиду оправданных ожиданий прохождения «дна» стоимости новых судов. Стоимость заказов новых судов с начала 2018 года выросла примерно на 15 % из-за стабилизации спроса на контракты, а также ввиду роста стоимости металла и обменных курсов валют дальневосточных судостроителей.

Динамика количества заказов новых судов (единиц)

Тип судна	2018 год	2017 год ²	Разница, %
Нефтеналивные танкеры и танкеры-продуктовозы	169	262	-35,50
Танкеры-химовозы	35	72	-51,39
Газовозы СНГ	41	27	51,85
Газовозы СПГ	76	18	322,22
Итого	321	379	-15,30

Источник: Clarksons

1.2.2. Конкурентное положение

Главные конкуренты группы компаний «Совкомфлот» по основным видам деятельности:

- Фредриксен Групп, Кипр (Fredriksen Group, Cyprus);
- Тикэй Корпорейшен, Канада (Teekay Corporation, Canada);
- Евронав Н.В., Бельгия (Euronav N.V., Belgium);
- Кнутсен О.А.С. Шиппинг, Норвегия (Knutzen OAS Shipping, Norway);
- Чайна КОСКО Шиппинг, Китай (China COSCO Shipping, China);
- Митсуи, О.С.К. Лайнс, Япония (Mitsui O.S.K. Lines, Japan);
- Дайнаком Танкерс, Греция (Dynamcom Tankers, Greece);
- Скорпио Групп, Монако (Scorpio Group, Monaco);
- Торм Эй/Эс, Дания (Torm A/S, Denmark);
- Минерва Марин, Греция (Minerva Marine, Greece);
- Би Дабл Ю Групп, Бермуды (BW Group, Bermuda);
- Цакос Групп, Греция (Tsakos Group, Greece);
- МИСК, Малайзия (MISC, Malaysia).

Доля группы компаний на фрахтовом рынке не превышает 1 %. Изменение данного показателя за последние три года рассматривается как незначительное (менее 0,01 %) в силу высокой степени фрагментированности рынка танкерных перевозок и сохранения значительного числа операторов. Их количество составляет ориентировочно 3 200 (в том числе около 200 компаний с флотом, насчитывающим 10 и более танкеров).

По данным компании Clarksons, группа компаний «Совкомфлот» на конец отчетного периода занимала следующие места в мировой «табели о рангах» судовладельцев:

Параметр	Место в мире
Флот арктических челночных танкеров	1
Флот танкеров с ледовым классом	1
Флот танкеров типоразмера Aframax	1
Флот многофункциональных ледокольных судов	1
Численный состав танкерного флота	3
Флот челночных танкеров	3
Флот танкеров-газовозов СПГ с ледовым классом	5
Флот танкеров-продуктовозов	6

№1**В МИРЕ**

- Флот арктических челночных танкеров**
- Флот танкеров с ледовым классом**
- Флот танкеров типоразмера Aframax**
- Флот многофункциональных ледокольных судов**

1. Данные Clarksons Research Services за 2017 год по состоянию на 31.12.2018 были уточнены по сравнению с аналогичными данными по состоянию на 31.12.2017.

2. Данные Clarksons Research Services за 2017 год по состоянию на 31.12.2018 были уточнены по сравнению с аналогичными данными по состоянию на 31.12.2017.