

С осени 2025 г. каждый построенный в Китае нефтетанкер VLCC заплатит не менее \$1,9 млн просто за заход в порт США

21 April 2025,
17:57



Ожидается, что объемы мировых танкерных перевозок столкнутся с понижающим давлением во 2-м квартале года из-за опасений по поводу замедления мировой экономики и снижения вероятности перебоев из-за портовых сборов США для судов, следующих в Китай, заявили участники рынка и аналитики 21 апреля.

Последние предложения торгового представителя США по-прежнему предусматривают разделение крупных, загрязняющих окружающую среду танкеров, таких как VLCC и Suezmax, на категории китайского и неазиатского происхождения, если и когда с судов, заходящих в порты США, будет введен сбор в размере доллара за чистую тонну.

Однако значительная часть импорта сырой нефти в США будет освобождена от уплаты налога в рамках каботажных перевозок в пределах 2000 морских миль от американских портов.

Designed by Freepik

«Одна из неизвестных теперь практически ясна, поскольку сборы [в портах США] с судов, [китайского происхождения], будут взиматься только в 4-м квартале, и в преддверии их введения возможны дополнительные корректировки», — сказал руководитель фрахтовой компании в Сеуле.

США объявили о введении сборов с 14 октября, проведя тонкое различие между судами, принадлежащими и эксплуатируемыми китайскими компаниями, и судами, построенными в Китае для компаний в других местах. Суды, прибывающие порожними для загрузки американских экспортных грузов, были освобождены от этих сборов.

По словам Джея О'Нила, зернового трейдера и бывшего старшего сельскохозяйственного экономиста в Университете штата Канзас, последний проект предложений Торгового представительства США (USTR) предлагает жизненно важную помощь как импортерам, так и экспортерам.

Если эти предложения будут реализованы в их нынешнем виде, то большинство построенных в Китае танкеров VLCC, перевозящих сырую нефть, будут платить около 1,9 млн долларов США за заход в порты США с середины октября. По словам брокеров в Токио и Сеуле, ожидается, что в течение года эта цифра вырастет до более чем 2,4 млн долларов США.

Соответствующая плата за танкеры класса Suezmax оценивается примерно в \$915 000 с 14 октября и вырастет почти до \$1,17 млн к апрелю 2026 года, заявили брокеры. Это в первую очередь повлияет на меньшие объемы сырой нефти, импортируемой США из Персидского залива и Западной Африки, поскольку большая часть закупок поступает из Канады, Мексики и стран Карибского бассейна — регионов, подпадающих под освобождение от уплаты в рамках лимита в 2000 морских миль, сказал Масуд Бейг, директор брокерской компании United Marine Shipping.

По данным английской консалтинговой компании Maritime Strategies International, четверть судов класса VLCC, участвовавших в торговле с США в 2024 году, были построены в Китае.

Стратегия оптимизации — когда груженные VLCC из Африки и Персидского залива выгружают импортные грузы, а затем загружают американскую сырую нефть для экспорта — станет сложной, если только перевалки с судна на судно в ЛООР американского залива не будут явно освобождены в окончательном решении, по словам танкерных брокеров в Сингапуре. Публичные слушания по предлагаемым сборам запланированы на 19 мая.

По оценкам правительства США, танкеры китайского производства регулярно заходят в порты США, учитывая, что страна экспортирует более 10 миллионов баррелей сырой нефти и нефтепродуктов в день, а импортирует более 8 миллионов баррелей в день.

Начиная с середины октября импорт, осуществляемый на судах, принадлежащих Китаю, эксплуатируемых им или даже построенных им, может стать непомерно дорогим из-за предлагаемой пошлины в размере 18 долларов за чистую тонну, которая к апрелю следующего года должна вырасти до 23 долларов за чистую тонну, сообщили источники. Они добавили, что чистый тоннаж относится к самому судну, а не к размеру груза.

Поскольку большая часть импорта дистиллятов в США и экспорта газойля осуществляется на танкерах-рефрижераторах, эти танкеры могут претендовать на освобождение от уплаты налога при пороговом значении дедвейта в 80 000 тонн, сообщил источник из компании-владельца одного из танкеров.

Грузоперевозки замедлились

Серия тарифов, введенных США и Китаем друг против друга в этом году, вызвала обеспокоенность по поводу предыдущих прогнозов мирового экономического роста и спроса на сырую нефть и нефтепродукты.

Замедление мировой экономики приведет к снижению спроса как на нефть, так и на нефтяные танкеры, хотя некоторые импортеры могут воспользоваться более низкими ценами для пополнения запасов, заявил руководитель фрахтового подразделения глобальной компании по торговле сырьевыми товарами.

Руководитель фрахтования добавил, что, несмотря на то, что танкеры используют более длинный маршрут через мыс Доброй Надежды для доставки грузов в Европу, снижение спроса приводит к снижению объемов грузоперевозок.

Снижение перевозок и стареющий флот

По словам Энрико Палья, менеджера по исследованиям из брокерско-консалтинговой компании Banchero Costa (Bancosta), в этом году ожидается поставка около 40 грязных танкеров, в основном Suezmax и Aframax, хотя это все еще ниже среднего показателя за 10 лет в 76 судов.

По словам Бейга, более трети мирового флота VLCC, который насчитывает более 890 танкеров, в настоящее время старше 15 лет, а мировую торговлю обслуживает самый старый флот за последние 20 лет.

По словам Паглии, каждому пятому грязному танкеру больше 20 лет, что во многом объясняется очень низкими темпами утилизации, поскольку эти суда по-прежнему пригодны для перевозки санкционированных грузов.

Бейг подсчитал, что четверть Aframax в мире старше 20 лет, в то время как Паглия отметил, что 19% мирового флота Aframax-LR2 находится под санкциями. Банкоста подсчитал, что в этом году будет поставлено 140 чистых танкеров.

profinance.ru

[Прогноз биржевых цен с 21 по 25 апреля 2025](#)