

Обзор отрасли

Конъюнктура мировых рынков

Группа СКФ является неотъемлемым звеном энергетической производственно-сбытовой цепи в качестве поставщика комплексных решений, участвующего в каждом этапе от разведки и добычи энергоресурсов до их доставки потребителям.

Группа в первую очередь занимается предоставлением услуг морской транспортировки предприятиям мировой нефтегазовой отрасли, включающих перевозку сырой нефти и нефтепродуктов, сжиженного природного и нефтяного газов. В 2020 году общемировой объем морских перевозок энергоносителей составил примерно 4,4 млрд тонн, что составляет 38 % от всего объема грузов, перевезенных морскими судами. Помимо указанных видов услуг группа СКФ предоставляет нефтегазовой отрасли инфраструктурные и логистические услуги, эксплуатируя челночные танкеры, ледокольные суда снабжения и суда сейсмической разведки.

Ставки фрахта в отрасли международных морских перевозок зависят от различных

факторов предложения и спроса, и несмотря на значительные общие характеристики секторов, в которых группа ведет свою деятельность, в каждом секторе есть специфические драйверы предложения и спроса, а также основополагающие факторы. В целом, главные факторы, определяющие ставки фрахта в секторах, в которых группа ведет свою деятельность, включают в себя:

- спрос на перевозки грузов;
- предложение судов, подходящих для транспортировки указанных грузов;
- сезонный фактор спроса на услуги транспортировки грузов, в особенности услуги транспортировки углеводородов;
- геополитические факторы;
- кратковременные факторы, например, вызванные погодными условиями.

Тенденции в мировой энергетике

Уровень глобального энергопотребления находится под влиянием тенденций развития мировой экономики, изменения численности населения и демографических факторов, повышения энергоэффективности и развития технологий. В 2020 году пандемия COVID-19 привела к значительным сбоям в секторе энергетики и резкому спаду мирового спроса на энергоносители. В соответствии с обзором Международного энергетического агентства, объем глобального энергопотребления в 2020 году упал на 5 %. За последние несколько десятилетий замедленный рост численности населения и улучшения в области энергоэффективности привели к значительному снижению темпов роста энергопотребления в экономиках развитых стран, в то время как урбанизация и более быстрый рост численности населения в развивающихся странах привели к тому, что именно они стали ключевым фактором роста мирового спроса на энергоносители.

Традиционно мировой спрос на энергоносители удовлетворялся ископаемыми видами

топлива, то есть нефтью, углем и природным газом. Хотя атомная энергетика и возобновляемые источники энергии также играли значимую роль на протяжении ряда десятилетий, доля ископаемых видов топлива остается относительно стабильной и доминирующей. Общая доля нефти и газа в мировом энергетическом балансе в период с 2010 по 2019 год осталась на относительно стабильном уровне и составила примерно 54 %, среднегодовой рост спроса на нефть за 10 лет составил 1,1 %, а среднегодовой рост спроса на газ составил 2,2 %. Одновременно с этим рост потребления угля заметно снизился на фоне роста озабоченности состоянием окружающей среды. На потребление также повлияло закрытие электростанций, работающих на угле, в Европе и США и принятие новых политик, таких как Система торговли выбросами Европейского союза и меры по борьбе с загрязнением воздуха в Китае. Данные меры наряду с прочими инициативами по увеличению доли экологически более чистых видов топлива в мировом энергетическом

балансе, включая нормативное регулирование в области энергоэффективности, способствовали увеличению потребления газа и возобновляемых источников энергии. Природный газ обычно рассматривается как относительно более экологически чистый источник энергии по сравнению с углем, и зачастую именуется «переходным топливом» в контексте непрерывных усилий по декарбонизации. Доля потребления газа выросла примерно с 21 % в 2010 году до 23 % в 2019 году. Рост предложения и увеличение объема экспорта сжиженного природного газа повышают уровень его доступности и ценовую конкурентоспособность газа при производстве электроэнергии. Одновременно с этим доля возобновляемых источников энергии (в основном энергии солнца, воды и ветра) выросла примерно с 13 % до 14 %.

Ожидается, что пандемия COVID-19 окажет значительное и долговременное влияние на траекторию спроса на энергоносители. В краткосрочной перспективе сильнее всего страдает спрос на нефть и уголь, сократившись в 2020 году по сравнению с прошлым годом примерно на 8 % и 7 % соответственно, в основном из-за ограничения передвижения, уменьшения спроса на электричество и спада промышленного производства. Влияние на потребление газа было более умеренным: по некоторым оценкам в 2020 году спрос на природный газ упал на 3 %. Если предположить, что худшие последствия пандемии COVID-19 позади, ожидается, что глобальный спрос на энергоносители в следующие 10 лет возобновит свой рост несмотря на то, что сокращение объема мирового ВВП под влиянием пандемии может в некоторой степени ограничить масштаб его восстановления. Ожидается,

что страны, не входящие в ОЭСР, будут наращивать спрос на энергоносители, учитывая тот факт, что, как ожидается, на эти страны в обозримом будущем придется основной рост численности населения, урбанизации и экономического развития. В то же время страны ОЭСР уделяют больше внимания энергоэффективности и низкоуглеродным технологиям.

По данным обзора мировой нефтяной отрасли за 2020 год, подготовленного ОПЕК, мировой спрос на первичную энергию возобновит свой рост в средне- и долгосрочной перспективе и в период с 2019 по 2045 год средний темп роста составит 0,9 %. Ожидается, что природный газ станет самым быстрорастущим ископаемым видом топлива за указанный период в результате растущей урбанизации, увеличения индустриального спроса и повышения конкурентоспособности в секторах производства электроэнергии и перевозки топлива. В следующие 10 лет ожидается умеренный рост спроса на нефть с сохранением крупнейшей доли в мировом энергетическом балансе, несмотря на то, что ожидается, что темп роста мирового спроса на нефть будет ограничен повышением эффективности топлива и ростом внедрения электродвигателей, а также ускоренными темпами декарбонизации. В то время как, по прогнозам, нефть постепенно будет терять свою долю на рынке, ожидается, что она продолжит составлять существенную часть объема глобального энергопотребления (более 25 %). Нефть и газ вместе составят по меньшей мере половину мирового энергетического баланса. Ожидается, что возобновляемые источники энергии сохраняют наибольшие темпы роста на период прогноза.

Российский нефтегазовый сектор

Россия является ведущим производителем нефти и газа в мире. По данным статистического обзора мировой энергетики ВР за 2020 год, доказанные запасы природного газа России в начале 2020 года составили примерно 38 трлн куб. м, 19,1 % от общего объема мировых запасов. Одновременно с этим доказанные запасы нефти России составили примерно 107 млрд баррелей, 6,2 % от общего мирового объема. Также вероятно наличие дополнительных недоказанных запасов нефти и газа в таких регионах, как Арктика.

В 2020 году по данным Clarksons Research общий объем коммерческой добычи природного газа в России составил примерно 654 млн куб. м, 17 % от мирового объема коммерческой добычи природного газа, благодаря чему Россия занимает второе место В 2020 году по данным Clarksons Research общий объем коммерческой добычи

природно-го газа в России составил примерно 654 млн куб. м, 17 % от мирового объема коммерческой добычи природного газа, благодаря чему Россия занимает второе место в мире по добыче природного газа после США.

Россия значительно увеличила объем экспорта природного газа за счет СПГ-проектов после запуска первого в стране экспортного терминала СПГ на Сахалине в 2009 году. В начале марта 2021 года российские мощности по производству СПГ оценивались примерно в 28 млн тонн в год, увеличившись более чем в два раза с 2009 года. В России сейчас идет строительство новых мощностей по сжижению газа производительностью 22 млн тонн в год, включая 20 млн тонн в год на проекте «Арктик СПГ-2». Запуск 3 линий сжижения природного газа планируется в период с 2023 по 2026 год.

Россия экспортирует значительные объемы сырой нефти и нефтепродуктов. В 2020 году примерно 80 % экспортируемой сырой нефти перевозилось по морю. При этом наблюдалось сокращение объема российского экспорта по морю примерно на 15 % до 3,2 млн баррелей в сутки (примерно 9 % от общего объема мировых морских перевозок нефти) в результате значительных сокращений добычи в соответствии

с соглашением ОПЕК+. Тем не менее, в 2020 году Россия сохранила свою позицию второго после Саудовской Аравии крупнейшего морского экспортера сырой нефти. Однако, если оценивать по объему нефти, перевезенному танкерами типоразмера Aframax, Россия стала крупнейшим в мире экспортером, при этом на танкеры типоразмера Aframax приходится 75 % российского морского экспорта сырой нефти.

Ключевой регион работы судов с ледовым классом

Поскольку ряд российских портов и нефтегазовых проектов расположены в регионах, где присутствует морской лед в зимние месяцы или в течение всего года, в России существует значительный спрос на морские перевозки судами ледового класса, включая нефтеналивные танкеры и суда обеспечения шельфовых проектов. Для работы в ледовых условиях суда должны обладать специальными характеристиками, включая укрепленный корпус, усовершенствованную пропульсивную установку и оборудование, подходящее для использования в зимних условиях. Кроме того, необходимо наличие опыта работы. В силу таких дополнительных характеристик суда с ледовым классом более дороги с точки зрения строительства и эксплуатации, чем аналогичные суда без ледового класса.

Для работы в рамках проектов на востоке России, на Сахалине, а также для вывоза углеводородов из портов Приморск, Высоцк, Усть-Луга и, в перспективе, Портовой, необходимы суда с ледовым классом. Помимо этого, узкоспециализированные суда обеспечения шельфовых проектов с ледовым классом необходимы для обслуживания месторождений в арктических и субарктических регионах, например, на Сахалине. Для проектов по добыче нефти и газа в Арктике необходимы суда высокого ледового класса. Для таких проектов, как «Варандей», «Приразломное», «Новый порт», «Ямал СПГ», и новых проектов, таких как «Арктик СПГ 2», необходимо строительство судов с учетом особенностей проекта, географии операций и эксплуатации на протяжении полного жизненного цикла проекта.

Обслуживание шельфовых проектов

Челночные танкеры

Челночные танкеры представляют собой специализированные суда, предназначенные для транспортировки нефти и конденсата с морских нефтяных месторождений на наземные терминалы и нефтеперерабатывающие заводы, и оборудованы усовершенствованными системами налива и динамического позиционирования, что позволяет судам безопасно и надежно принимать груз с морских нефтяных месторождений. Челночные танкеры представляют собой неотъемлемую часть морской инфраструктуры проектов по разведке и добыче, таким образом, большинство судов фрахтуются по долгосрочным контрактам на полный срок эксплуатации морских месторождений.

Большинство челночных танкеров в мире обслуживают морские месторождения в арктическом регионе, а также в Канаде, Северном море и на Сахалине. Если челночный танкер эксплуатируется в холодных погодных условиях, необходимо наличие ледового класса. По состоянию на 1 марта 2021 года количество челночных танкеров с ледовым классом в составе мирового флота и заказанных судов составляло 31.

По данным Clarkson Research, по состоянию на начало марта 2021 года мировой флот челночных танкеров состоял из 123 судов общим дедвейтом 14,3 млн тонн. Группа СКФ занимала третье место среди ведущих владельцев челночных танкеров по количеству судов (21 с учетом заказанных судов). Поскольку все указанные танкеры имеют ледовый класс, «Совкомфлот» уверенно занимает первое место в мире по количеству челночных танкеров ледового класса¹. В числе крупнейших конкурентов группы СКФ в данном сегменте Knutsen NYK KNOT Offshore, Altera Infrastructure и Viken MOL AS.

Суда снабжения

Суда снабжения добывающих платформ (PSV) входят в состав флота судов обеспечения шельфовых проектов. Их основная функция заключается в снабжении морских буровых и добывающих платформ. Суда снабжения, как правило, отличаются по грузместимости, дедвейту или по площади палубы. Крупнейшие суда снабжения обычно задействуются в зонах с суровыми климатическими условиями, таких как Северное море, или глубоководных акваториях, таких как Мексиканский залив.

Группа СКФ –

№ 1

по количеству челночных танкеров ледового класса¹

Группа СКФ –

№ 3

по количеству челночных танкеров

¹. Категория «ледовый класс» включает все суда с ледовым классом 1С и выше согласно Финско-шведским правилам оценки ледового класса.

Ледокольные суда снабжения (IBSV) – это специализированные суда, обеспечивающие материально-техническое и ледокольное обслуживание морских нефтегазовых платформ, эксплуатируемых в самых сложных погодных условиях. Обслуживание может включать в себя снабжение, перевозку

персонала, тушение пожара на раннем этапе, проведение аварийно-спасательных работ или несение дежурства у морских сооружений. Эти суда проектируются и строятся с учетом конкретных потребностей месторождения и обычно используются на протяжении всего жизненного цикла проекта.

Группа СКФ –

№ 1

по количеству ледокольных судов снабжения

Перевозки СПГ

Рост морской торговли СПГ является ключевым обуславливающим фактором, который, как ожидается, будет способствовать росту доли газа в мировом энергетическом балансе. В 2020 году рост мировой тонно-мильной торговли СПГ составил 7,7 % несмотря на значительное влияние пандемии COVID-19 на мировой спрос на природный газ и СПГ наряду с растущим экспортом из США в Азиатско-Тихоокеанский регион, способствующим росту спроса на морскую перевозку. Текущие прогнозы на 2021 год предполагают дальнейший рост объема торговли СПГ примерно на 9 % в сравнении с 2020 годом.

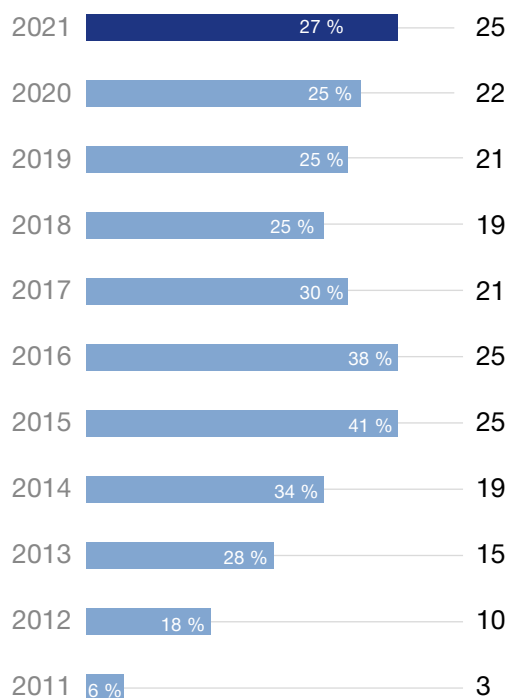
В долгосрочной перспективе прогноз спроса на СПГ носит позитивный характер. Ожидается, что СПГ будет играть ключевую

роль в росте доли природного газа в мировом энергетическом балансе. Спрос на СПГ также стимулирует мировая экологическая повестка и переход от угля и тяжелого топлива к природному газу. В рамках самой отрасли морских перевозок СПГ набирает обороты в качестве морского топлива и часто рассматривается как «переходное решение», поскольку судовладельцы ищут средства для достижения целевых показателей выбросов диоксида углерода, установленных IMO на период до 2050 года.

На следующих графиках отражено развитие флота газозовов и портфель заказов (заказанные и строящиеся газозовы).

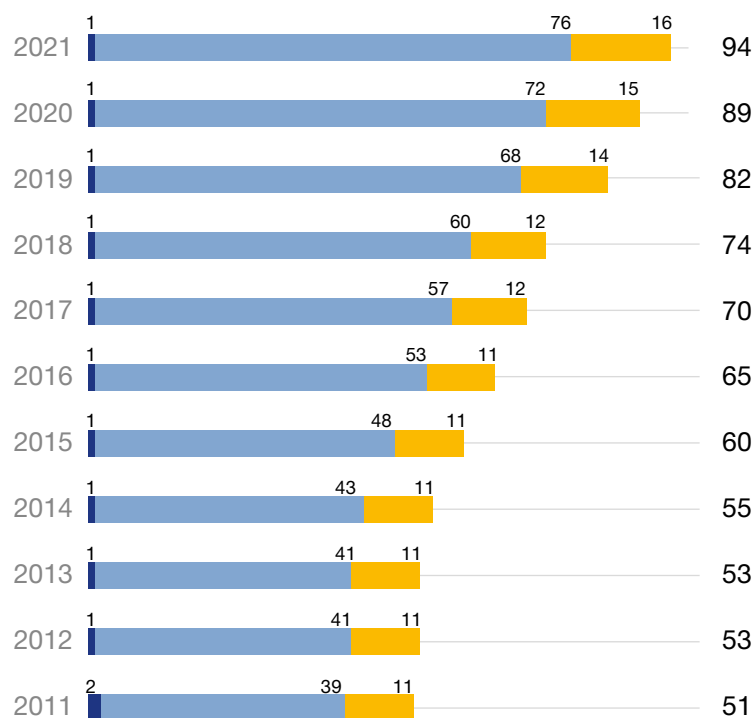
Развитие мирового портфеля заказов газозовов

Источник: Clarkson Research, данные на начало марта 2021 года.



X % Доля от общего числа газозовов в эксплуатации

Развитие мирового флота газозовов



■ <100 000 куб.м
■ 100 000 – 174 999 куб.м
■ 175 000 куб.м и выше

Строительство нового газовоза СПГ обычно занимает от 18 месяцев до 3 лет с момента подписания договора до момента поставки судна верфью в зависимости от графика строительства судов в портфеле заказов соответствующей верфи. Количеством верфей, способных и готовых строить газовозы, ограничено, что ограничивает возможности строительства судов в короткие сроки.

Газовозы для транспортировки СПГ ледового класса

Газовозы СПГ ледового класса представляют собой относительно небольшую часть всего флота газовозов и зачастую строятся с целью обеспечения перевозки с определенных терминалов. По состоянию на конец отчетного периода в составе флота группы СКФ было 7 газовозов СПГ ледового класса, что составляло 10 % мирового флота судов СПГ с ледовым классом. По состоянию на 1 марта 2021 года мировой портфель заказов газовозов СПГ ледового класса включал 26

судов, что составляло 17 % от общего количества заказанных газовозов СПГ.

По данным Clarkson's Research, по состоянию на 1 марта 2021 года мировой флот газовозов СПГ с ледовым классом, а также портфель заказов суммарно включали 76 судов общей грузоместимостью 10,9 млн куб. м. Флот СКФ в данном сегменте с учетом 14 строящихся судов, заказанных через совместные предприятия, суммарно включает 25 судов. Таким образом, группа занимает первую строчку в перечне ведущих владельцев газовозов СПГ с ледовым классом². В число крупных компаний, которые владеют и оперируют флотом в сегменте перевозки сжиженного природного газа, входят Maran Gas, Mitsui O.S.K. Lines, GaslogGolar LNG, MISC, NYK Line, Qatar Gas Transport (Nakilat) и Teekay LNG, при этом лишь последняя входит в перечень ведущих владельцев газовозов ледового класса.

Перевозки СНГ

Газовозы СНГ эксплуатируются в целях транспортировки сжиженного пропана и бутана, а также прочих углеводородных газов. Пропан и бутан часто используются в качестве нефтехимического сырья, которое составляет быстро растущую часть общего спроса на СНГ, в особенности, в Азии, и спрос на их использование в качестве такого сырья часто зависит от цен по сравнению с тяжелым бензином. Флот газовозов

СНГ можно классифицировать по типу грузовой системы, по состоянию на 1 марта 2021 года примерно 30 % газовозов СНГ мирового флота имеют полностью охлаждаемые грузовые танки. По оценке Clarkson's Research, в период с 2009 по 2019 год среднегодовой темп роста морской торговли СНГ (сжиженный пропан и бутан) составил 6,9 %.

Перевозка сырой нефти

Международный танкерный рынок имеет циклический характер и отличается сильной волатильностью из-за резких колебаний ставок фрахта, вызванных зачастую непредвиденными изменениями спроса и предложения тоннажа. Спрос на танкерный тоннаж находится под влиянием ряда факторов, включая предложение и спрос на сырую нефть и нефтепродукты, наличие перерабатывающих мощностей и хранилищ, 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, изменения в сфере регулирования отрасли.

По данным Clarkson's Research, по состоянию на 1 марта 2021 года в составе мирового флота с учетом заказанных и строящихся

судов было 717 нефтеналивных танкеров типоразмера Aframax. 40 из них принадлежит группе СКФ, и в данном сегменте компания занимает первую строчку в перечне ведущих владельцев танкеров. Кроме того, «Совкомфлот» является мировым лидером и по количеству нефтеналивных танкеров с ледовым классом. На рынке услуг морской перевозки сырой нефти основными конкурентами СКФ являются Frontline Ltd, Euronav N.V., Nordic American Tankers, MISC (AET), Minerva Marine Inc., Thenamaris и Teekay Tankers, которые эксплуатируют танкеры различных типоразмеров, включая VLCC.

2020 год характеризовался высокой рыночной волатильностью в условиях негативного влияния падения спроса на нефть и нефтепродукты и карантинных ограничений на фоне пандемии COVID-19. Неудача в переговорах членов группы ОПЕК+ по сокращению добычи нефти в марте 2020 года увеличила избыток грузов и спекулятивный спрос на перевозки и хранение дешевой нефти,

Группа СКФ –

№ 1

по количеству
газовозов СПГ
ледового класса¹

Группа СКФ –

№ 1

по количеству
нефтеналивных
танкеров
типоразмера
Aframax

Группа СКФ –

№ 1

по количеству
нефтеналивных
танкеров ледового
класса

¹. С учетом судов в портфеле заказов группы СКФ.

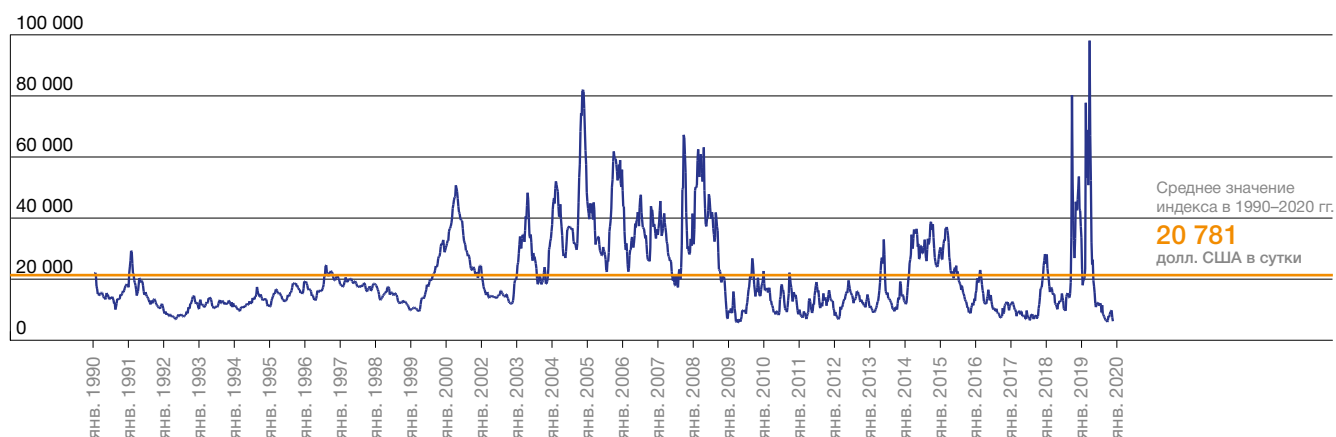
². Категория «ледовый класс» включает все суда с ледовым классом 1С и выше согласно Финско-шведским правилам оценки ледового класса.

что привело к скачку спотовых фрахтовых ставок по всем типоразмерам нефтяных танкеров. Достигнутые в апреле договоренности в рамках ОПЕК+ по сокращению добычи нефти вызвали умеренный рост цен на сырье и продукты и сокращение спроса на перевозку и избыток тоннажа во втором квартале 2020 года. Это негативно повлияло на фрахтовые ставки, которые к концу полугодия опустились на минимальный уровень доходности.

В третьем и четвертом кварталах конъюнктура фрахтового рынка оставалась слабой на фоне сокращения спроса на нефтепродукты (относительно уровня 2019 года), что привело к стагнации ставок фрахта до конца отчетного периода.

С учетом пиковых значений, наблюдавшихся в марте – апреле 2020 года, среднее значение индекса ClarkSea¹ компании Clarksons в отчетном периоде составило 24 249 долл. США в сутки, превысив средний показатель за 30 лет (20 781 долл. США в сутки).

Динамика индекса ClarkSea за период с 5 января 1990 года по 8 января 2021 года (долл. США в сутки)

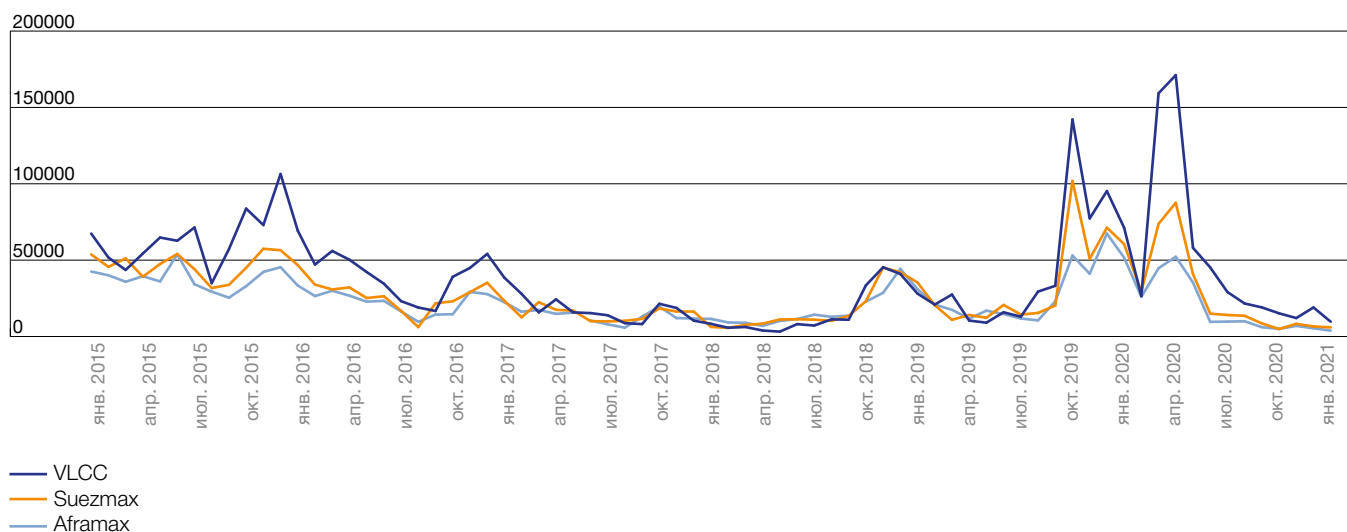


Средневзвешенный спотовый тайм-чартерный эквивалент (долл. США в сутки)

Типоразмер судна	2020	2019	Изменение, %
Танкеры VLCC	53 145	41 364	28,48
Танкеры Suezmax	30 240	31 560	–4,18
Танкеры Aframax	22 161	26 225	–15,50

Источник: Clarksons

Динамика ставок спотового танкерного фрахтового рынка в сегментах VLCC, Suezmax и Aframax (долл. США в сутки)



Источник: Clarksons

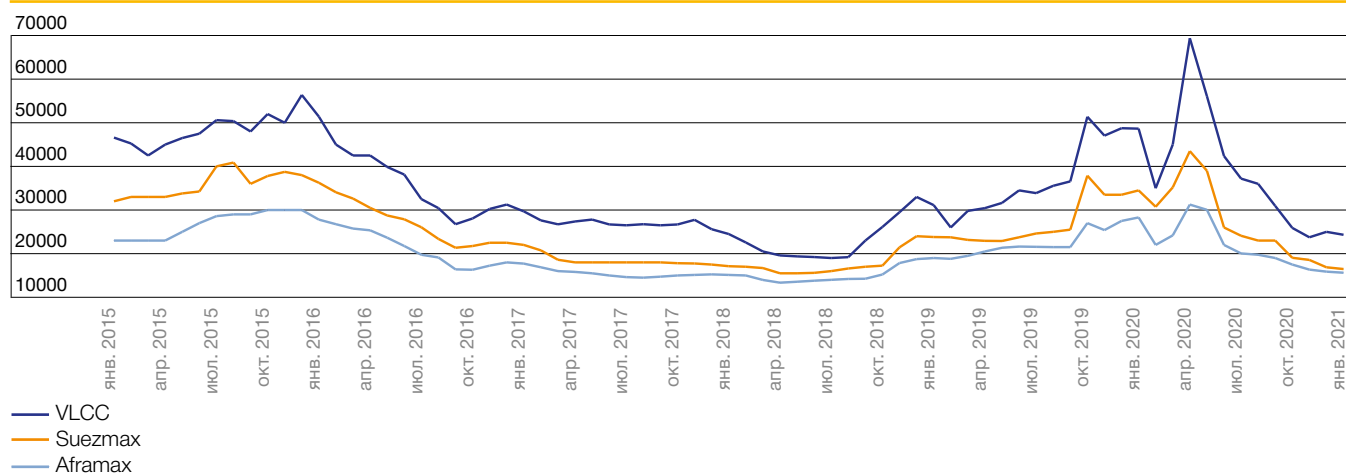
¹. См. глоссарий.

Средневзвешенные ставки годового тайм-чартера (долл. США в сутки)

Типоразмер судна	2020	2019	Изменение, %
Танкеры VLCC	39 788	36 358	9,43
Танкеры Suezmax	27 899	26 649	4,69
Танкеры Aframax	22 329	22 091	1,08

Источник: Clarksons

Динамика ставок тайм-чартерного танкерного фрахтового рынка в сегментах VLCC, Suezmax и Aframax (долл. США в сутки)



Источник: Clarksons

Перевозка нефтепродуктов

Конъюнктура рынка в сегменте морской перевозки нефтепродуктов тесно связана с ситуацией в сегменте перевозки сырой нефти. Отчасти это объясняется тем, что некоторые нефтеналивные танкеры потенциально способны перевозить темные и светлые нефтепродукты, в то же время танкеры-продуктовозы могут перевозить сырую нефть.

По данным Clarksons Research, по состоянию на 1 марта 2021 года в состав мирового флота с учетом заказанных судов входило 358 танкеров-продуктовозов с высоким ледовым классом¹. Группа компаний «Совкомфлот» занимает третье место по количеству таких судов, уступая Tsakos и Scorpio.

Группа СКФ владеет продуктовыми судами различных типоразмеров: Handysize, MR, LR I и LR II, при этом по количеству

танкеров-продуктовозов типа MR она занимает восьмое место в мире. В число ведущих владельцев и операторов танкеров-продуктовозов входят также BW Pacific, China COSCO Shipping, Ardmore Shipping, Scorpio Tankers и Torm A/S.

В первом квартале 2020 года динамика фрахтовых ставок в сегменте танкеров-продуктовозов характеризовалась краткосрочными всплесками, вызванными спросом на плавучие хранилища. С достижением баланса спроса и предложения на рынке нефтепродуктов спрос на нефтепродуктовый тоннаж упал на фоне сокращения объема перевозок, вызванного влиянием сезонных факторов и последствий пандемии COVID-19, при этом фрахтовые ставки к концу полугодия снизились до минимального уровня доходности для судовладельца и оставались на низком уровне в течение третьего и четвертого кварталов 2020 года.

Группа СКФ –

№ 3

по количеству
танкеров-
продуктовозов
ледового класса

Группа СКФ –

№ 8

по количеству
танкеров-
продуктовозов
типа MR

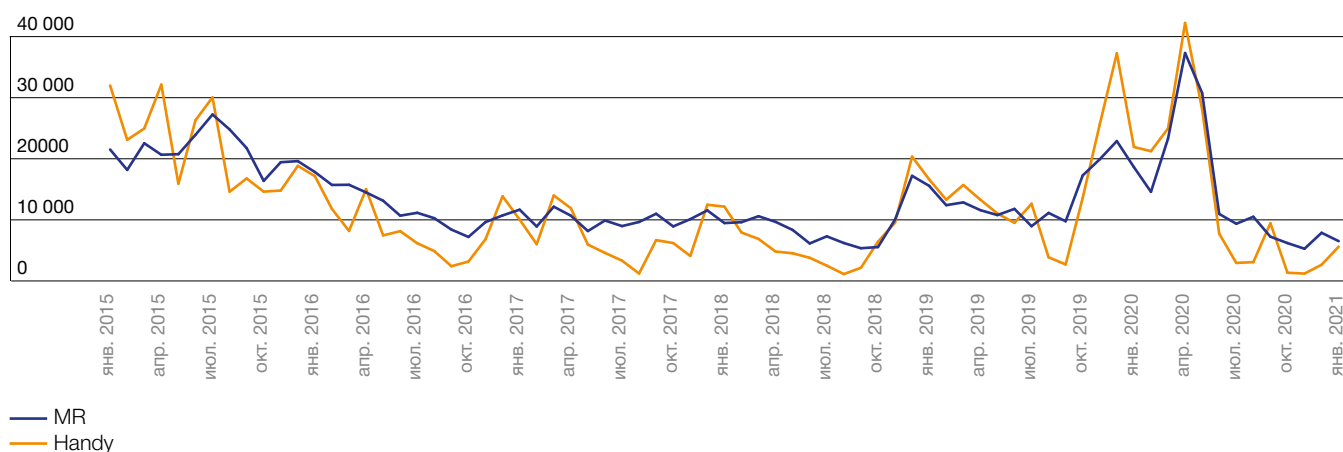
Средневзвешенный спотовый тайм-чартерный эквивалент (долл. США в сутки)

Типоразмер судна	2020	2019	Изменение, %
Танкеры-продуктовозы MR	15 251	13 740	11,00
Танкеры-продуктовозы Handysize	13 881	14 560	-4,66

Источник: Clarksons

¹ Данные Clarksons Research по танкерам-продуктовозам с высоким ледовым классом включают только суда с ледовым классом 1B и выше по финской-шведской классификации

Динамика ставок спотового танкерного фрахтового рынка в сегментах MR и Handysize (долл. США в сутки)



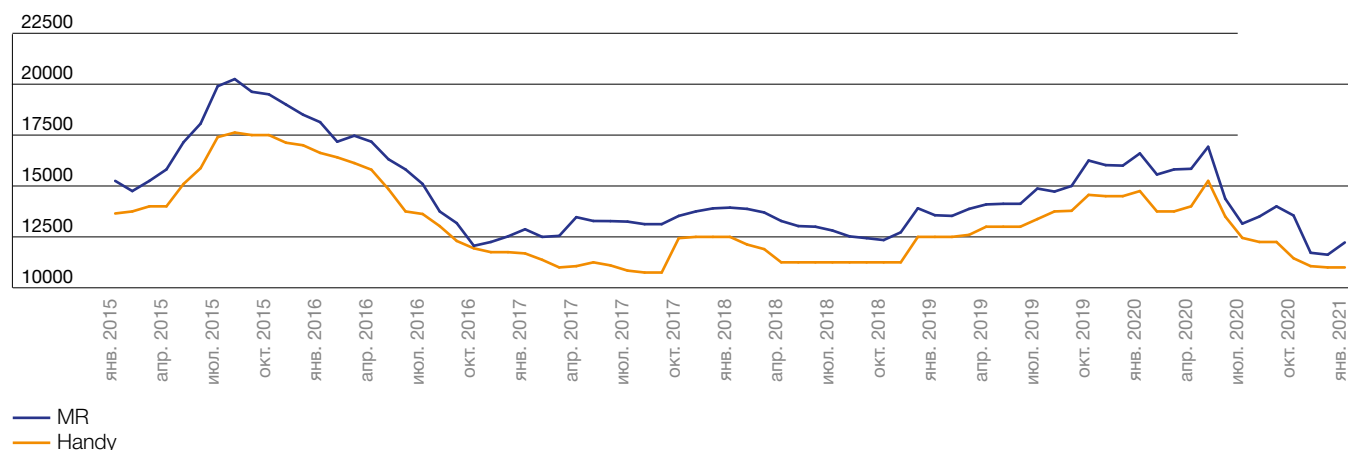
Танкер-продуктовоз типоразмера MR «СКФ Анадырь» в районе острова Тексел (Нидерланды).

Средневзвешенные ставки годового тайм-чартера (долл. США в сутки)

Типоразмер судна	2020	2019	Изменение, %
Танкеры-продуктово­зы MR	14 440	14 683	–1,65
Танкеры-продуктово­зы Handysize	12 995	13 425	–3,20

Источник: Clarksons

Динамика ставок тайм-чартерного танкерного фрахтового рынка в сегментах MR и Handysize (долл. США в сутки)



Мировой фрахтовый рынок конвенциональных танкерных перевозок значительно фрагментирован, характеризуется высоким уровнем конкуренции и отсутствием серьезных барьеров для входа. Доля группы компаний «Совкомфлот» на фрахтовом рынке

в конвенциональных сегментах не превышает 1 %. Изменение данного показателя за последние три года рассматривается как незначительное (менее 0,01 %) в силу сохранения значительного числа владельцев и операторов флота. Их количество составляет ориентировочно 3 200 (в том числе около 200 компаний с флотом, насчитывающим 10 и более танкеров).

Динамика количества заказов новых судов

Соотношение общемирового объема заказов новых судов и флота в эксплуатации по суммарному дедвейту (%)



Источник: Clarksons

Общемировой объем заказов новых судов в настоящий момент сократился до исторически минимальных значений – 8,35 % от суммарного дедвейта мирового флота на конец марта 2021 года.

«Совкомфлот» позитивно оценивает перспективы восстановления рыночного цикла при увеличении объемов производства нефтепродуктов, а также восстановлении прежних объемов добычи и транспортировки нефти.