

Объединение независимых экспертов в области минеральных ресурсов,
металлургии и химической промышленности



**Обзор рынка
бункеровки судов
в Черноморско-Азовском
и Каспийском морских
бассейнах**

Москва
декабрь, 2014

Демонстрационная версия

С условиями приобретения полной версии отчета можно ознакомиться на странице сайта по адресу: <http://www.infomine.ru/research/37/460>

Общее количество страниц: 171 стр.

Стоимость отчета – 48 000 рублей (с НДС)

Этот отчет был подготовлен экспертами ООО «Исследовательская группа "Инфомайн"» исключительно в целях информации. Содержащаяся в настоящем отчете информация была получена из источников, которые, по мнению экспертов ИНФОМАЙН, являются надежными, однако ИНФОМАЙН не гарантирует точности и полноты информации для любых целей. Информация, представленная в этом отчете, не должна быть истолкована, прямо или косвенно, как информация, содержащая рекомендации по инвестициям. Все мнения и оценки, содержащиеся в настоящем материале, отражают мнение авторов на день публикации и подлежат изменению без предупреждения. ИНФОМАЙН не несет ответственность за какие-либо убытки или ущерб, возникшие в результате использования любой третьей стороной информации, содержащейся в настоящем отчете, включая опубликованные мнения или заключения, а также последствия, вызванные неполнотой представленной информации. Информация, представленная в настоящем отчете, получена из открытых источников либо предоставлена упомянутыми в отчете компаниями. Дополнительная информация предоставляется по запросу. Этот документ или любая его часть не может распространяться без письменного разрешения ИНФОМАЙН либо тиражироваться любыми способами.

Copyright © ООО "ИГ «Инфомайн»".

INFOMINE Research Group www.infomine.ru; e-mail: info@infomine.ru; тел. +7 (495) 988-1123

Содержание

Аннотация	8
Введение.....	9
1. Описание рынка бункеровки в Черноморско-Азовском и Каспийском бассейнах	14
1.1. Система бункеровки в Черноморско-Азовском бассейне.....	16
1.2. Система бункеровки в Каспийском бассейне.....	19
1.3. Основные способы бункеровки судов.....	21
1.3.1. На причалах.....	21
1.3.2. В акватории портов	22
1.3.3. На рейде	22
1.3.4. Хитрости бункеровки.....	22
1.4. Общая характеристика рынка бункеровки в России	24
1.4.1. Динамика бункеровки за последнее десятилетие.....	25
1.4.2. Перспективы роста.....	26
2. Основные компании-бункеровщики, их объемы бункеровки, доли рынка, флот судов-бункеровщиков в ЧАБ и КБ.....	27
2.1. ООО «Газпромнефть Марин Бункер»	29
2.2. ОАО «Роснефть»	36
2.3. ООО «ЛУКОЙЛ-Бункер»	40
2.4. ЗАО «Транснефть-Сервис»	44
2.5. ЗАО «Трансбункер»	46
2.6. ОАО «Флот НМТП».....	49
2.7. Некрупные бункеровочные компании	51
3. Основные российские порты и нефтебазы, осуществляющие бункеровку судов в ЧАБ и КБ.....	57
3.1. Порт Новороссийск	57
3.2. Порт Туапсе.....	66
3.3. Порт Ростов-на-Дону.....	72
3.4. Порт Севастополь (и вновь обретенные порты Крыма).....	80
3.5. Порт Тамань	83
3.6. Порт Кавказ	87
3.7. Порт Махачкала	91
3.8. Порт Астрахань.....	95
3.9. Порт Оля	102
4. Основные виды топлива, используемого для бункеровки судов в южном бассейне	106
4.1. Международный стандарт	106
4.2. Стандарты РФ	111

5. Основы законодательства, регламентирующие рынок бункеровки	115
5.1. Таможенное законодательство	115
5.2. Экологические требования	117
5.3. Антимонопольное законодательство	119
5.4. Противопожарная безопасность	121
5.5. Органы государственного надзора	123
6. Принципы ценообразования по бункеровке в портах ДВ.	124
6.1. НДС	128
6.2. Экспортные пошлины	128
6.3. Акцизы	129
Заключение	130
Приложение 1. Список легальных бункеровщиков РФ	133
Приложение 2. Пример судовой бункерной расписки	159
Приложение 3. Образец Договора на бункеровку	160
Приложение 4. Избранные главы из Таможенного Кодекта РФ	170

Список таблиц

- Таблица 1: Рейтинг самых рискованных и неблагоприятных пунктов бункеровки морских судов в мире в 2010-2014 гг.
- Таблица 2: Бункерный флот ООО «ЛУКОЙл-Бункер» в России
- Таблица 3: Специализация дочерних обществ ООО «Холдинговая компания «Трансбункер» в южном бассейне России
- Таблица 4: Резервуарный парк и объёмы перевалки ООО «Холдинговая компания «Трансбункер» в южном бассейне России, тыс. м³, млн т
- Таблица 5: производственные показатели ОАО «Флот НТМП» в 2011-2013 гг., м³, т
- Таблица 6: Бункеровочный флот ООО «ЮгБункерСервис» в России
- Таблица 7: Техническая оснащённость порта Новороссийск
- Таблица 8: Характеристика причалов порта Новороссийск
- Таблица 9: Финансовые показатели ОАО «Новороссийский Морской Торговый Порт» в 2010-2014 гг., млрд. руб., %
- Таблица 10: Характеристика причалов порта Туапсе
- Таблица 11: Техническая оснащённость порта Туапсе
- Таблица 12: Финансовые показатели ОАО «Туапсинский морской торговый порт» в 2010-2014 гг., млрд. руб., %
- Таблица 13: Характеристика причалов порта Ростов-на-Дону
- Таблица 14: Техническая оснащённость порта Ростов-на-Дону
- Таблица 15: Грузооборот порта Ростов-на-Дону в 2008-2012 гг., тыс. т
- Таблица 16: Финансовые показатели ОАО «Ростовский порт» в 2010-2014 гг., млн руб., %
- Таблица 17: Характеристика причалов порта Тамань
- Таблица 18: Техническая оснащённость порта Тамань
- Таблица 19: Характеристика причалов порта Кавказ
- Таблица 20: Техническая оснащённость порта Кавказ
- Таблица 21: Грузооборот порта Кавказ в 2003-2012 гг., тыс. т
- Таблица 22: Характеристика причалов грузового порта Махачкала
- Таблица 23: Техническая оснащённость порта Махачкала
- Таблица 24: Характеристика причалов порта Астрахань
- Таблица 25: Техническая оснащённость порта Астрахань
- Таблица 26: Грузооборот порта Астрахань в 2003-2012 гг., тыс. т
- Таблица 27: Некоторые финансовые показатели ОАО «Грузовая компания «Армада» в 2008-2014 гг., млн руб.
- Таблица 28: Характеристика причалов порта Оля
- Таблица 29: Финансовые показатели ОАО «Первая Стивидорная Компания» в 2009-2013 гг., млн руб., %
- Таблица 30: Характеристика морского мазута по международному стандарту ISO 8217:2012
- Таблица 31: Характеристики дизельного топлива по международному стандарту ISO 8217:2012
- Таблица 32: Классификация нефтяных топлив (класс F) по ГОСТ 28577.0-90

Таблица 33: Требования к характеристикам судового топлива по техническому регламенту Таможенного Союза

Таблица 34: Цены на основные виды бункерного топлива в главных портах мира в марте 2014 г. \$/

Таблица 35: Цены на топливо в портах южного бассейна России 18.11.2014, \$/т

Таблица 36: Цены на топливо в портах северо-западного бассейна России 18.11.2014, \$/т

Таблица 37: Реестр бункеровщиков

Таблица 38: Судовая бункерная расписка

Список рисунков

- Рисунок 1: Суммарный грузооборот через порты РФ в 2000-2014 гг., млн т
- Рисунок 2: Структура грузопотоков через порты Черноморско-Азовского бассейна в 2013 г., млн т
- Рисунок 3: Структура грузопотоков через главные порты Каспийского бассейна в 2013 г., млн т
- Рисунок 4: Объёмы бункеровке в южном бассейне в 2010-2014 гг. и прогноз на 2015-2020 гг., млн т
- Рисунок 5: Основные компании на рынке бункеровки южного бассейна России в 2014 г.
- Рисунок 6: Реализация судового топлива ООО «Газпромнефть Марин Бункер» в России в 2009-2014 гг., млн т
- Рисунок 7: Структура реализации бункеровочного топлива ООО «Газпромнефть Марин Бункер» в южном бассейне России в 2014 г. по 11 портам, %
- Рисунок 8: Реализация судового топлива ООО «РН-Бункер» в России в 2009-2014 гг., млн т
- Рисунок 9: Структура поставок бункеровочного топлива ООО «РН-Бункер» в России в 2010-2014 г.
- Рисунок 10: Объёмы бункеровки ООО «ЛУКОЙл-Бункер» в России в 2003-2013 гг., тыс. т
- Рисунок 11: Объёмы реализации топочного мазута и дизельного топлива ЗАО «Транснефть-Сервис» в России в 2008-2013 гг., млн т
- Рисунок 12: Объём бункеровки ОАО «Флот НМТП» в России в 2006-2014 гг., тыс. т
- Рисунок 13: Структура выручки за стивидорные и дополнительные услуги и услуги флота в трёх портах ОАО «Новороссийский Морской Торговый Порт» в 2013 г., %
- Рисунок 14: Грузооборот порта Новороссийск в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 15: Структура судозаходов в порт Новороссийск в 2013 г., %
- Рисунок 16: Грузооборот порта Туапсе в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 17: Структура грузопотоков в порту Туапсе в 2013 г., %
- Рисунок 18: Грузооборот порта Туапсе в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 19: Грузооборот порта Тамань в 2008-2014 гг., млн т
- Рисунок 20: Грузооборот порта Кавказ в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 21: Грузооборот порта Махачкала в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 22: Грузооборот порта Астрахань в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 23: Суммарный грузопоток порта Оля в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 24: Мировой индекс от MABUX с 18-11-2013 по 18-11-2014, \$/т

Аннотация

Настоящий отчет является первым изданием исследования российского рынка морской бункеровки в Черноморско-Азовском и Каспийском бассейнах.

Мониторинг рынка ведется с 2006 г.

Цель исследования – анализ российского рынка морской бункеровки в Черноморско-Азовском и Каспийском бассейнах.

Объектами исследования являются бункеровочные компании и порты в указанном регионе, которые ведут активный бункеровочный бизнес.

Данная работа является **кабинетным исследованием**. В качестве **источников информации** использовались данные Росстата, отраслевой и региональной прессы, годовых и квартальных отчетов эмитентов ценных бумаг, а также интернет-сайтов портов и компаний, осуществляющих бункеровку судов.

Хронологические рамки исследования: 2006-2014 гг.; прогноз – 2015-2020 гг.

География исследования: Российская Федерация – комплексный подробный анализ рынка; остальной мир – общие сведения.

Отчет состоит из 7 глав, содержит **171** страниц, в том числе **24** рисунка, **38** таблиц и **4** приложения.

В **первой главе** рассмотрены особенности российского рынка морской бункеровки в Черноморско-Азовском и Каспийском бассейнах. В частности, рассмотрены бункеровка на причалах, в акватории портов и на рейде, а также типичные хитрости при бункеровке. Даны объемы бункеровки за 2006-2014 гг., а также описаны два сценария развития рынка на 2015-2020 гг.

Во **второй главе** отчета представлены основные бункеровочные компании в Черноморско-Азовском и Каспийском бассейнах. Главное внимание уделено специализированным подразделениям таких компаний как «Газпром» и «Роснефть».

Третья глава посвящена обзору основных портов, где осуществляется бункеровка (Новороссийск, Туапсе, Севастополь и т.д.).

В **четвертой главе** рассматриваются виды судового топлива. Приведены детали международных стандартов на судовую мазут и дизельное топливо, а также сочетающиеся с ними российский технический регламент

В **пятой главе** проведено рассмотрение законодательства, имеющего отношение к бункеровке. Отдельно исследовано состояние таможенного, экологического, антимонопольного и противопожарного законодательств.

В **шестой главе** описаны принципы ценообразования, в том числе проблема НДС и экспортных пошлин.

В **заключении** аргументированы благоприятные перспективы рынка бункеровки в южном бассейне

В **приложении** дан реестр бункеровщиков РФ, их контактные данные, список танкеров-бункеровщиков и указаны сроки действия необходимых лицензий, приведены формы бункеровочных расписок и типичный договор на бункеровку, а также выложены избранные главы Таможенного Кодекса РФ.

Введение

Бункеровка морских судов – это заправка их специальными энергоносителями для двигательных установок, а также судовыми маслами, смазками и присадками. Напоминает заправку бензином автомобилей (на АЗС, на автобазах, из канистры, от других автомобилей по шлангу).

На российском рынке морской бункеровки две проблемы: экология и санкции.

Если не брать экзотические судовые топлива, не имеющие пока перспектив массового распространения (биотопливо, метанол и т.п.), то в качестве основных альтернатив мазуту и солярке выступает сжиженный природный газ (СПГ). По мнению многих участников судоходного и бункерного рынка, рост популярности дизельного топлива в качестве судового станет одним из наиболее распространенных ответов на ужесточение экологических требований, особенно в первые годы после их введения в действие. Впрочем, этот вариант не является окончательным решением, поскольку серьезно увеличивает эксплуатационные расходы судна, но при этом не обеспечивает соответствия будущим требованиям по выбросам оксидов азота.

Комитет по защите морской среды Международной морской организации (International Maritime Organization) на своей 66-ой сессии в Лондоне 4 апреля 2014 г. принял решение о внесении изменений в правило 13 Приложения VI Международной конвенции о защите морской среды от загрязнения с судов (МАРПОЛ). В соответствии с новой редакцией правила 13 уже утвержденные зоны контроля выбросов окислов азота – побережье США и Канады, а также район Карибского моря, применяются к судам, построенным (киль которых заложен) 1 января 2016 г. или позже. Новые зоны контроля выбросов оксидов азота будут применяться только к судам, построенным (киль которых заложен) с даты принятия соответствующих поправок в приложение VI Конвенции МАРПОЛ. Другим значимым решением этой сессии Комитета по защите морской среды ИМО явился перенос сроков принятия Полярного кодекса и поправок к Конвенции МАРПОЛ, делающих Полярный кодекс обязательным. Комитет не смог продвинуться в разработке экологического раздела Полярного кодекса ввиду значительного расхождения мнений даже по методологии и структуре этого раздела. Ранее принятый подход «целевых стандартов» был признан не адекватным и весь экологический раздел подлежит переработке в межсессионный период, для чего создана специальная корреспондентская группа. Новый срок окончательного принятия Полярного кодекса обозначен как май 2015 г. (это означает его вступление в силу не ранее 2017 г.). Вместе с тем, принят ряд принципиальных решений по будущему Полярному кодексу. Прежде всего, подтверждено ранее принятое решение о нулевом сбросе нефти и нефтесодержащих вод с судов в Полярных водах. Комитетом принято решение, что Полярный кодекс в части экологического раздела будет применяться ко всем судам, новым и существующим, совершающим как

международные, так и внутренние рейсы. Применимость требований Полярного кодекса будет определяться по методике соответствующих Приложений Конвенции МАРПОЛ. Так же подтверждено, что новые требования не должны приводить к существенным конструктивным изменениям существующих судов.

Одним из наиболее значимых вопросов повестки дня Комитета по защите морской среды (КЗМС) на 67-ой сессии 13 по 17 октября 2014 г. был вопрос завершения проекта текста Части II-A и Части II-B Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс), касающихся вопросов предотвращения загрязнения с судов. В ходе обсуждения было частично учтено предложение России о введении пятилетнего периода освобождения от полного запрета сброса нефти или нефтесодержащих отходов со всех типов судов. В первую очередь речь идёт о разрешении таким судам осуществлять сброс из машинных отделений, на ходу, за борт обработанных нефтесодержащих вод с концентрацией нефтепродуктов не более 15 ppm, как это установлено для особых районов Приложением I к Конвенции МАРПОЛ. Итогом работы стало согласование проекта текста Полярного кодекса и проекта поправок к Приложениям I, II, IV и V к Конвенции МАРПОЛ с целью обеспечения обязательного статуса экологической части Полярного кодекса для последующего принятия на КЗМС 68.

Ужесточение экологических требований составляет главную организационно-техническую проблему бункеровки морских судов. Это особо актуально для судов под российским флагом, которые активно работают в полярных морях, а также в Средиземном, Балтийском и Северном морях.

Бункеровочное сообщество России недавно обсудило актуальные проблемы отрасли в рамках 7-го Всероссийского форума, проводимого саморегулируемой организацией «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков». Одним вариантом решения проблемы является применение скрубберов, позволяющих использовать мазут с повышенным содержанием серы в зонах ЕСА.

Химическая суть процесса состоит в нейтрализации выхлопных газов судовых двигателей. Она осуществляется 2-х стадийным процессом: 1) каталитическое окисления низших оксидов серы до SO_3 ; 2) последующее проведение химической реакции с водным раствором щелочи, например, гидроксида натрия $NaOH$. Используется специальное устройство – скруббер. В результате сера в форме нейтральных сульфатов, например, сульфата натрия Na_2SO_4 , переходит в раствор, а очищенные от серы газы (смесь диоксида углерода, паров воды, несгоревших углеводородов, оксидов азота и других примесей, а также мазутная зола) выбрасываются в окружающую среду. В последующем сульфатные растворы уже на берегу могут быть отдельно переработаны с получением серосодержащих химикатов.

Известно, что многие линейные операторы в России рассматривают именно этот вариант. Впрочем, он не лишен своих недостатков и годится не для всех судов и маршрутов. Скрубберы довольно тяжелы, дороги и требуют определенной химико-технологической культуры на судне. При их

использовании необходимо хранить на борту токсичные вещества, недружественные к конструкционным материалам, их наличие из-за тяжести и размеров также влияет на остойчивость судов, что может быть существенно, например, для контейнеровозов.

Выбор того или иного способа удовлетворять новым требованиям в зонах ЕСА будет зависеть от особенностей и типа каждого конкретного судна, его маршрутов, портов захода, бизнес-процессов операторов и судовладельцев. При этом наибольшие сложности возникнут для трампового судоходства, потому что «линейщикам» проще прогнозировать движение своих судов и их порты захода. Большое значение имеет и то, ходит ли судно только в пределах зоны ЕСА, либо выходит за них.

В любом случае, ужесточение требований к топливу не может не привести к росту затрат судовладельцев и, соответственно, снижению конкурентоспособности морского транспорта перед другими. Судоходным компаниям придется снижать издержки и повышать эффективность бизнес-процессов, чтобы сохранять позиции. Одним из направлений является внедрению современных транспортных технологий и росту эффективности перевозок. Ключевое направление – **контрейлерные** перевозки. В этом морская стратегия совпадает со «Стратегией развития ОАО «РЖД» до 2030 г.». Российские специалисты признают, что будущее – за контрейлерными перевозками без сопровождения, которые не только увеличат эффективность, но и существенно снизят затраты на подвижной состав и рабочую силу. Это обеспечит развитие товарного рынка в дальних регионах Российской Федерации.

Другой, возможно временной, проблемой являются санкции стран Европы, США и Японии против России. Очевидно, они не могут не оказать влияние на логистический рынок России вообще и на российский рынок морской бункеровки в частности. Уже ясно, что при ограничении части импорта в результате санкций, в том числе для ввоза в Россию продукции двойного назначения, или ограничения ввоза продуктов питания в Россию, из оборота исключается часть потока. Происходит переключение с одних торговых поставок, с одних маршрутов на другие, замещение текущего дефицита другим импортом – по продуктам питания, в частности. Таким образом, частичная смена поставщиков уже произошла. Без резкого изменения общего оборота увеличились транспортные плечи. Произошла переориентация на другие, более дальние маршруты, в частности в страны Азии, Латинской Америки, Северной Африки. Парадоксальным образом, это оказывает пользу российскому морскому пароходству ростом спроса на разнообразные услуги, в том числе бункеровку (помимо того, что разрушаются устаревшие стереотипы и разбиваются неэффективные методики ведения дел). В конце 2014 г. уже очевидно изменение конъюнктуры морских перевозок. На южном направлении, например, Турция увеличила грузопоток с начала 2014 г. на 15-20%. На балтийском направлении аккумулярованные данные также показывают прирост с начала г. по сравнению с тем же периодом 2013 г.

При любом развитии событий бункеровка судов будет давать до 70% себестоимости транспортировки грузов морским транспортом. Поэтому этот бизнес привлекает повышенное внимание и предпринимателей (в том числе недобросовестных), и государственные органы морского контроля, и криминальные структуры (в частности, контрабандистов).

Мировой бункерный рынок превысил XX млн т, и, согласно прогнозам, в долгосрочной перспективе планируется рост на XX % ежегодно. При этом половину мирового рынка сегодня контролируют 10 крупнейших мировых бункерных компаний. Основное условие попадания в десятку – прежде всего разветвленная география присутствия, как правило, формирующаяся десятилетиями: сильнейшие игроки работают в 100 и более портах по всему миру (например, история компании Exxon Mobil Marine Fuels, занимающей третье место в мире по объему бункеровок, приближается к 130 г.м). Кстати, в этой десятке нет ни одной российской компании.

Емкость рынка бункеровки судов в России в 2014 г. оценивается в XX млн т или XX млрд. руб. (\$XX млрд.). Для сравнения: в Сингапуре XX млн т/г, в Роттердаме XX млн т/г. Ясно, что у России, крупного производителя нефтепродуктов, есть огромный потенциал роста в области бункеровки морских судов.

В настоящее время флот бункеровочных компаний РФ насчитывает почти XX специальных судов. Общее число бункеровочных компаний составляет около 100. Примерно 30 из них входят в саморегулируемую организацию «Ассоциация морских и речных бункеровщиков» (Росморречбункер).

Заграничная экспансия пока ограничивается соседними странами – Абхазией, Болгарией, странами Прибалтики, Румынией, Турцией, Украиной.

Судовладельцы рассматривают бункеровку как операцию повышенных коммерческих рисков, которые могут быть причиной значительных финансовых потерь. Среди этих рисков необходимо учитывать главные, такие как:

1. Низкая оперативность бункеровочного процесса, вызываемая различного рода задержками с подходом бункеровщика, недостаточной скоростью выдачи бункера, поломками бункеровщика во время выдачи бункера. Судовладелец, при этом, несет убытки, теряя во фрахте от непроводительных простоев судна. Бункерная статистика подтверждает, что даже существенная разница в цене бункера не компенсирует судовладельцам те потери, которые они несут от простоев судов в ожидании этого бункера. Поэтому судовладельцы предпочитают бункероваться в портах погрузки-выгрузки, во время проведения грузовых операций, даже если цены в этих портах будут выше.

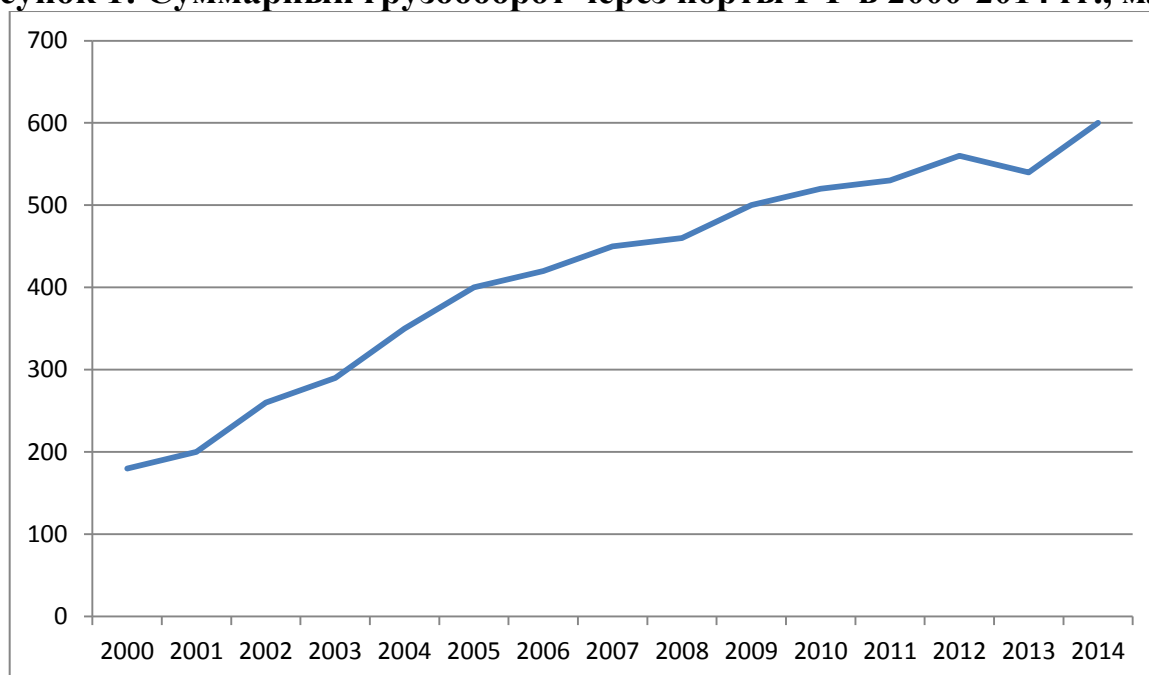
2. Количественная недостача в фактически полученном бункере. Судовладелец несет убытки в виде дополнительных расходов на дозакупку бункера.

3. Несоответствие полученного бункерного топлива качественной спецификации, которое ведет к повышенному износу и повреждению судовых двигателей при работе на топливе низкого качества. Судовладелец несет убытки в виде дополнительных расходов на ремонт судовой энергетической установки.

Так как сами судовладельцы управлять бункерными рисками не могут, их целью становится их минимизация. Это достигается судовладельцами за счет тщательного анализа того или иного рынка бункеровки, скрупулёзного отбора поставщиков бункерного топлива и тесного взаимодействия с ними в процессах бункеровки, выстраиванием собственной стратегии бункеровки на будущее.

В целом рынок бункеровки коррелирует с грузооборотом морских портов России (рисунок 1).

Рисунок 1: Суммарный грузооборот через порты РФ в 2000-2014 гг., млн т



Примечание: 2014 г. оценка «Инфомайн»

Источник: Ассоциация морских портов России

Видно, что за последние 15 лет грузооборот утроился с XX до XX млн т/г. Соответственно, рынок бункеровки вырос, по крайней мере, в 3 раза. На самом деле он растёт ещё более высокими темпами, поскольку российские бункеровщики постепенно наращивают бункеровку иностранных судов, в том числе транзитных, которые специально (даже делая крюк) заходят в российские территориальные воды для недорогой и качественной бункеровки. Возросла и активность ВМФ РФ, что дополнительно стимулирует рынок бункеровки.