

РЫНОК БЕЗ СЕРЫ

БУНКЕРНЫЙ БИЗНЕС СЕВЕРО-ЗАПАДА ПРИВЫКАЕТ К НОВЫМ ОГРАНИЧЕНИЯМ. ПОСЛЕ ВВЕДЕНИЯ С 1 ЯНВАРЯ 2015 ГОДА НОРМ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ О СНИЖЕНИИ УРОВНЯ СОДЕРЖАНИЯ СЕРЫ В МАЗУТЕ ДО 0,1% ИГРОКАМ ПРИШЛОСЬ ЗАКУПАТЬ БОЛЕЕ ДОРОГОСТОЯЩИЕ СОРТА НЕФТЕПРОДУКТОВ. В НОВЫХ УСЛОВИЯХ НА ПОДДЕРЖКУ РЫНКА НЕОЖИДАННО СЫГРАЛО ПАДЕНИЕ ЦЕН НА НЕФТЬ: СТОИМОСТЬ БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ БЫЛА ЗНАЧИТЕЛЬНО НИЖЕ, ЧЕМ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ 2014 ГОДА, ПОЭТОМУ УЧАСТНИКИ РЫНКА ДОЛЖНЫМ ОБРАЗОМ НЕ УСПЕЛИ ОЩУТИТЬ РОСТА ЗАТРАТ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ФЛОТА. НО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ, КАК ОТМЕЧАЮТ ЭКСПЕРТЫ, СИТУАЦИЯ МОЖЕТ ПОМЕНЯТЬСЯ В ХУДШУЮ ДЛЯ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ СТОРОНУ.

ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ

По данным информационно-аналитического агентства PortNews, грузооборот порта Санкт-Петербург в 2014 году вырос на 5% по сравнению с 2013 годом — до 61,1 млн тонн. На него приходится лишь 10% от грузооборота всех портов России. Объем регионального бункерного рынка достиг 14% от общероссийского показателя продаж судового топлива. Таким образом, порт Санкт-Петербург лишь на несколько десятков тонн опередил по итогам года бункерный рынок порта Новороссийск.

Согласно данным Российской ассоциации морских и речных бункеровщиков, объем продаж темных нефтепродуктов для бункеровки судов в Петербурге в 2014 году составил 1,9 млн тонн против 1,6 млн тонн в 2014 году, более дорогостоящих светлых нефтепродуктов значительно меньше — 161 тыс. тонн, что на 8% больше показателя годом ранее.

Основным назначением бункерного топлива является заправка судов. Типичная цепочка поставки выглядит следующим образом: бункерное топливо или его компоненты производятся на нефтеперерабатывающем заводе, затем доставляются железнодорожным транспортом на нефтебазы Петербурга или Ленобласти. Непосредственно до морского терминала продукт чаще всего доставляется автомобильным транспортом, реже — по железной дороге. На терминале топливо переваливается на судно-бункеровщик, который доставляет его на борт заправляемого судна.

«Из-за перегруженности железнодорожных подходов к порту Усть-Луга бункерное топливо в порт по железной дороге не доставляется. Бункерное топливо поставляется в Усть-Лугу автомобильным транспортом с нефтебаз Петербурга и Ленобласти. Однако чаще всего в акваторию Усть-Луги приходят суда-бункеровщики из порта Санкт-Петербург или Высоцка — осуществляют заправку одного или нескольких судов и возвращаются обратно. В порту Приморск существует возможность заправлять суда непосредственно у причальной стенки через стендер, не используя суда-бункеровщики» — рассказывает старший менеджер по развитию бизнеса аналитического агентства Argus Виктор Парно.

паний, оказывающих услуги бункеровки. При этом около половины рынка судового топлива приходится на вертикально интегрированные нефтекомпании (ВИНК). Бункеровщики, подконтрольные нефтекомпаниям, имеют преимущества в виде собственных нефтебаз, морских бункеровочных терминалов и собственного (либо зафрахтованного) флота.

Так, по объему продаж бункерного топлива в Большом порту Петербурга в тройку лидеров вошли компании ООО «Газпромнефть Марин Бункер» с долей в 24,7% (503,5 млн тонн), ООО «Лукойл-Бункер», занявшее 22% рынка (451,4 млн тонн) и локальный игрок ООО «Балтийская топливная компания» — 10,2% от рынка (218 млн тонн).

При этом на рынке присутствуют и независимые компании, предоставляющие услуги бункеровки. Среди них в десятку лидеров попали ООО «Комтрейд» (9,1%), ООО «Невский мазут» (7,6%), ООО «Бал-

тийская бункерная компания» (6,1%), ЗАО «Нефтехим-Бункер» (5,5%), ООО «НТ-Бункеринг» (2,5%), ЗАО «Хелп-Ойл» (2,1%), ООО «РН-бункер» (структура «Роснефти») (1,7%).

«Доля ВИНК на бункерном рынке Санкт-Петербурга в 2014 году составила 50% по сравнению с 50,1% годом ранее, то есть осталась стабильна. Мы не видим значительной экспансии ВИНК и угроз монополизации», — отмечает господин Парно.

В российской части портов Балтийского бассейна, куда входят порты Балтийск, Выборг, Высоцк, Калининград, Приморск, Санкт-Петербурга, Усть-Луга, сконцентрировано 50% рынка. Еще один крупный рынок сбыта приходится на район Датских проливов, через которые проходит до 80% трафика.

МЕНЬШЕ СЕРЫ С 1 января 2015 года в зонах особого контроля за выбросами серы (SECA), в число которых входят

Балтийское и Северное моря, а также атлантическое и тихоокеанское побережье США и Канады, содержание серы в судовом топливе не должно превышать 0,1% (что в десять раз меньше, чем прежние ограничения). Таким образом, изменилась структура продаж темного и светлого топлива на бункерном рынке Петербурга, говорит директор по развитию информационно-аналитического агентства PortNews Надежда Малышева.

«Полностью исчез спрос на малосернистое топливо (до 1% по содержанию серы), увеличилась доля светлых сортов топлива с 15 до 30–35% от общего объема продаж. Продажи высокозернистого судового топлива осуществляются для тех судов, которые выполняют океанские переходы, то есть следуют за пределы зоны контроля за содержанием серы в судовом топливе и там имеют возможность перейти на более дешевый мазут», — отмечает госпожа Малышева. → 27



В РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ ПОРТОВ БАЛТИЙСКОГО БАСЕЙНА, КУДА ВХОДЯТ ПОРТЫ БАЛТИЙСК, ВЫБОРГ, ВЫСОЦК, КАЛИНИНГРАД, ПРИМОРСК, САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, УСТЬ-ЛУГА, СКОНЦЕНТРИРОВАНО 50% БУНКЕРНОГО РЫНКА

ПО ВЕРТИКАЛИ На рынке Северо-Запада работает около двадцати пяти ком-