

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



исследовательская группа

[www.infomine.ru](http://www.infomine.ru)

# Обзор рынка бункеровки судов на Дальнем Востоке

Москва  
март, 2014

## Демонстрационная версия

**С условиями приобретения полной версии отчета можно ознакомиться на странице сайта по адресу: <http://www.infomine.ru/research/31/236>**

**Общее количество страниц: 73 стр.**

**Стоимость отчета – 36 000 рублей (с НДС)**

Этот отчет был подготовлен экспертами ООО «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 "ИНФОМАЙН"

## Содержание

<b>Аннотация .....</b>	<b>6</b>
<b>Введение.....</b>	<b>7</b>
<b>1. Описание рынка бункеровки на Дальнем Востоке .....</b>	<b>8</b>
1.1. Основные способы бункеровки судов.....	9
1.1.1. На причалах.....	10
1.1.2. В акватории портов .....	10
1.1.3. На рейде .....	11
1.1.4. Хитрости бункеровки.....	11
1.2. Объемы бункеровки .....	13
1.2.1. Динамика за последние 3 года.....	14
1.2.2. Перспективы роста.....	14
<b>2. Основные компании-бункеровщики, их объемы бункеровки, доли рынка, флот судов-бункеровщиков на ДВ .....</b>	<b>16</b>
2.1. ООО «Газпромнефть Марин Бункер» .....	16
2.2. ОАО «Нефтяная компания «Роснефть» .....	20
2.3. ООО «ЛУКОЙЛ-Бункер» .....	22
2.4. ООО «Группа «Транзит-ДВ» .....	23
2.5. ОАО «Нефтяная компания «Альянс».....	25
2.6. ЗАО «Транснефть-Сервис» .....	28
2.7. ООО «Бункеровочная компания ТрансОйлБункер».....	29
2.8. ООО "Судоходная компания "Павино" .....	30
2.9. ЗАО «Трансбункер» .....	32
<b>3. Основные российские порты и нефтебазы, осуществляющие бункеровку судов на ДВ .....</b>	<b>35</b>
3.1. Порт «Восточный».....	36
3.2. Порт «Владивосток».....	40
3.3. Порт «Ванино» .....	42
3.4. Спецморнефтепорт «Козьмино» .....	43
<b>4. Основные виды топлива, используемого для бункеровки судов на ДВ .....</b>	<b>46</b>
4.1. Международный стандарт .....	47
4.2. Стандарты РФ .....	52
<b>5. Основы законодательства, регламентирующие рынок бункеровки .....</b>	<b>55</b>
5.1. Таможенное законодательство .....	55
5.2. Экологические требования .....	57
5.3. Антимонопольное законодательство .....	58
5.4. Противопожарная безопасность .....	58
5.5. Органы государственного надзора .....	60

---

<b>6. Принципы ценообразования по бункеровке в портах ДВ. ....</b>	<b>62</b>
6.1. НДС .....	65
6.2. Экспортные пошлины .....	65
6.3. Акцизы .....	65
<b>7. Основные типы судов-бункеровщиков, используемых на Дальнем Востоке.....</b>	<b>66</b>
<b>Заключение .....</b>	<b>70</b>
<b>Приложение: Контактная информация основных фирм .....</b>	<b>73</b>

### Список таблиц

- Таблица 1: Рейтинг самый рискованных и неблагополучных пунктов бункеровки морских судов в 2010-2014 гг.
- Таблица 2: Состав бункеровочного флота ООО «Альянс-Бункер» по состоянию на март 2014 г.
- Таблица 3: Характеристика собственных судов ООО «Павино» в марте 2014 г.
- Таблица 4: Специализация Дальневосточных дочерних обществ ООО "Холдинговая компания "Трансбункер", г. Москва
- Таблица 5: Главные перевалочные комплексы судового топлива на Дальнем Востоке в 2012 г.
- Таблица 6: Грузооборот ОАО «Восточный Порт» в 2010-2012 гг., тыс. т
- Таблица 7: Финансовые показатели порта «Козьмино» в 2009-2013 гг., млрд. руб.
- Таблица 8: Характеристика морского мазута по международному стандарту ISO 8217:2012
- Таблица 9: Характеристики дизельного топлива по международному стандарту ISO 8217: 2012
- Таблица 10: Классификация нефтяных топлив (класс F) по ГОСТ 28577.0-90
- Таблица 11: Требования к характеристикам судового топлива по техническому регламенту Таможенного Союза
- Таблица 12: Цены на основные виды бункерного топлива в главных портах мира в марте 2014 г. \$/
- Таблица 13: Цены на топливо в портах Дальнего Востока 9.4.2013 и 18.3.2014 \$/
- Таблица 14: Основные типы судов-бункеровщиков, используемые на Дальнем Востоке в 2013 г.
- Таблица 15: Характеристики крупных судов-бункеровщиков (дедвейт свыше 5,0 тыс. т), связанных с бункеровкой на Дальнем Востоке в 2014 г.

### Список рисунков

- Рисунок 1: Объёмы бункеровки на Дальнем Востоке в 2010-2013 гг. и прогноз на 2014-2020 гг., млн т
- Рисунок 2: Основные компании на рынке бункеровки Дальнего Востока в 2014 г.
- Рисунок 3: Реализация судового топлива ООО «Газпромнефть Марин Бункер» в 2009-2013 гг., млн т
- Рисунок 4: Реализация судового топлива ООО «РН-Бункер» в 2009-2013 гг., млн т
- Рисунок 5: Экспорт нефти через порт «Козьмино» в 2010-2014 гг. млн т
- Рисунок 6: Динамика цен на дизельное топливо марки и на мазут на Дальнем Востоке с 10 ноября 2013 г. по 17 марта 2014 г., \$/ т

## Аннотация

Настоящий отчет посвящен исследованию российского рынка бункеровки на Дальнем Востоке. Отчет состоит из введения, 7 глав, заключения и одного приложения, содержит 73 страницы, в том числе 15 таблиц и 10 рисунков. Данная работа является кабинетным исследованием. В качестве источников использовались данные Росстата, Федеральной таможенной службы РФ, научно-технической литературы, отраслевой, региональной и международной прессы, а также интернет-сайтов предприятий – поставщиков услуг бункеровки.

Первая глава посвящена исследованию основных способов бункеровки судов. В частности, рассмотрены бункеровка на причалах, в акватории портов и на рейде, а также типичные хитрости при бункеровке. Даны объёмы бункеровки за 2010-2013 гг., а также описаны два сценария развития рынка на 2014-2020 гг.

Во второй главе отчета представлены основные бункеровочные компании, начиная со специализированных подразделений таких гигантов как «Газпром» и «Роснефть» и заканчивая представителями среднего бизнеса.

Третья глава посвящена обзору основных портов, где осуществляется бункеровка.

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 седьмой главе указаны основные типы судов-бункеровщиков и даны сведения о наиболее крупных специализированных судах на Дальнем Востоке.

В заключении аргументированы благоприятные перспективы рынка бункеровки на Дальнем Востоке.

В приложении даны адреса основных фирм.

## 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).

Главные энергоносители сегодня это нефтяные топлива группы мазутов и соляры. Однако начал развиваться рынок бункеровки сжиженного природного газа. Обсуждается бункеровка метанола. Однако эти энергоносителя пока не актуальны для России вообще и для Дальнего Востока в частности.

Самыми распространёнными и востребованными являются особые марки морского мазута и дизельного топлива (солярки). Началась экспериментальная бункеровка судов сжиженным природным газом (лидеры – США и Норвегия).

Флотский мазут – продукт нефтепереработки, который используют в судовых энергетических установках. В отличие от топочного мазута, имеет более низкую вязкость, температуру застывания, зольность и калорийность. Флотские мазуты получают смешением остаточных нефтепродуктов (мазут, гудрон, тяжёлые газойли вторичных процессов) и дизельных фракций как прямогонных, так и вторичного происхождения.

Флотские мазуты могут сжигаться в судовых котельных, использоваться как моторное топливо для мало-среднеоборотных дизелей и топливо для газотурбинных установок.

Дизельное топливо – это смесь углеводородов с очень небольшими примесями водорода, азота, кислорода и серы. Дизтопливо подразделяют на два класса: 1) маловязкие дистиллятные сорта, применяющиеся в форсированных быстроходных двигателях и 2) сорта остаточные высоковязкие, используемые в судовых двигателях внутреннего сгорания. Маловязкие сорта состоят из керосиногазойлевых фракций прямой перегонки и до 20% из газойлей получаемых каталитическим крекингом. Остаточные (вязкие сорта) – это смесь керосиногазойлевых фракций с мазутом.

Бункеровка судов даёт 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).

Емкость рынка бункеровки судов в России в 2013 г. оценивается в 10млн тили \$5 млрд. Для сравнения: в Сингапуре 29 млн т, в Роттердаме 20 млн т.

Флот бункеровочных компаний РФ насчитывает почти 200 специальных судов, в том числе около 40 на ДВ.

Общее число бункеровочных компаний составляет около 100. Примерно 30 из них входят в саморегулируемую организацию «Ассоциация морских и речных бункеровщиков» (Росморречбункер).

## 1. Описание рынка бункеровки на Дальнем Востоке

Порты Дальнего Востока являются важным элементом транспортной системы Тихого океана. На протяжении 5,6 тысяч миль побережья Дальнего Востока расположены 22 морских торговых и 10 рыбных портов. Самые крупные из них, имеющие потенциальный оборот не менее 1 млн. т: – Восточный, Находка, Владивосток, Посьет, Пластун – в Приморском крае; Ванино, Де-Кастри – в Хабаровском крае; Холмск, Корсаков, Углегорск – на Сахалине; Магадан – на севере и Петропавловск-Камчатский – на Камчатке.

Через эти порты проходит более 95% всех грузопотоков Дальнего Востока. Порты Приморья и порт Ванино имеют прямой выход на Транссибирскую магистраль и БАМ, образуя вместе с припортовыми железнодорожными станциями так называемые транспортные узлы. Крупных транспортных узлов на Дальнем Востоке три: Владивостокский (Владивостокский торговый порт), Находкинский (Находкинский торговый порт, нефтепорт, порт Восточный) и Ванинский (порты Ванино, Советская Гавань и ЗАО «Трансбункер»).

На сегодняшний день отмечена устойчивая тенденция увеличения объема грузов дальневосточного направления. Проведенный специалистами Министерства транспорта РФ анализ грузопотока зафиксировал его стабильный рост, особенно в части перевозок морским и железнодорожным транспортом. К 2020 году прогнозируется увеличение спроса на перевалку наливных грузов почти до 70 млн т, навалочных и насыпных грузов – до 90 млн т, генеральных и контейнерных – до 17 и 19 млн т соответственно. Если учесть, что Министерство экономического развития предполагает в ближайшее время рост мировой экономики в большей степени за счет развивающихся стран, прежде всего Китая и Индии (их экономики к 2020-му году могут составить около 1/4, а к 2030-му – около 1/3 мирового ВВП), то можно ожидать соответствующее возрастание объемов перевалки морских российских портов Тихоокеанского бассейна. В этой связи возрастает значение развития основных транспортных узлов Приморья (из которых в первую очередь выделяются Владивосток и Восточный) как непосредственных участников мультимодальных логистических схем. Морские порты и железнодорожные пути сообщения являются главными элементами транспортных узлов. Специализация портов формируется в зависимости от определяющих факторов - структуры и направления грузопотоков.

Общий объем грузооборота в морских портах на Дальнем Востоке в 2008 г. был 80,3 млн т, а в 2013 году составил 144,8 млн т.



## 1.1. Основные способы бункеровки судов

Известны три главных способа бункеровки судов: на причалах, в акватории порта и на рейде.

По международным правилам, бункеровка сопровождается следующими документами:

**Заявка (ENQUIRY)** – документ, который Заказчик отправляет Поставщику (по почте или посредством курьера, а также по электронной почте (E-mail) и/или по факсу), и который подтверждает намерение Заказчика в соответствии с Условиями заказать и осуществить Бункеровку Судов (Судна);

**Оферта (OFFER)** – изложенное Заказчику или его представителю по телефону либо в виде письма (официального документа), которое представитель или работник Поставщик отправляет Заказчику (по почте или посредством курьера, а также по электронной почте (E-mail) и/или по факсу), предложение Поставщика (в лице его представителя или работника), в соответствии с Условиями осуществить указанную в Заявке бункеровку Судов (Судна);

**Заказ (NOMINATION)** – документ, который Заказчик отправляет Поставщику (по почте или посредством курьера, а также по электронной почте (E-mail) и/или по факсу), и который также подтверждает изъявление Заказчиком своей воли в соответствии с Условиями осуществить с Бункеровку Судов (Судна), а также обязательства Заказчика в соответствии с Условиями принять и оплатить упомянутую в Заказе бункеровку Судов (Судна);

**Подтверждение (BUNKERORDER CONFIRMATION)** – документ, который Поставщик отправляет Заказчику (по почте или посредством курьера, а также по электронной почте (E-mail) и/или по факсу), который также подтверждает изъявление Поставщиком воли осуществить упомянутую в Заказе Бункеровку Судов (Судна) и обязательства Заказчика в соответствии с Условиями принять и оплатить упомянутую в Заказе и Подтверждении Бункеровку Судов (Судна);

**Бункерный Рецепт (BUNKER RECEIPT)** – документ, подтверждающий указанный в нём факт Бункеровки Судна, который составляют и подписывают в 4 (четырёх) экземплярах представитель Поставщика и являющийся представителем Заказчика капитан Судна, Бункеровка которого произведена на основании Заказа и Подтверждения в соответствии с Условиями (из них первый экземпляр остаётся у Поставщика, второй – Поставщик отправляет Заказчику (по почте или посредством курьера, а также по электронной почте (E-mail) и/или по факсу), третий – остаётся на Бункеровщике, а четвёртый представитель Поставщика передаёт в соответствующее учреждение Таможни);

**Коносамент (BILL OF LADING)** – документ, как и Бункерный Рецепт, подтверждающий факт поставки Морского топлива на указанное в нём Судно, который составляется и подписывается в 4 (четырёх) экземплярах полномочным представителем Поставщика и являющимся представителем Заказчика капитаном Судна, Бункеровка которого произведена на основании

Заказа и Подтверждения в соответствии с Условиями (из них первый экземпляр остаётся у Поставщика, второй – Поставщик отправляет Заказчику (по почте или посредством курьера, а также по электронной почте (E-mail) и/или по факсу), третий – остаётся на Бункеровщике, а четвёртый представитель Поставщика передаёт в соответствующее учреждение Таможни);

**Счёт (INVOICE)** – финансовый документ, который так же подтверждает факт поставки Морского топлива на указанное в прилагаемых к нему Бункерном Ресепте и Коносаменте Судно и на основании которого Заказчик обязан произвести оплату указанной в нём Бункеровки Судов (Судна) в соответствии с Условиями;

**Прочие документы** - различного рода документы (в том числе соответствующие таможенные декларации и/или прочие полученные Поставщиком и/или Заказчиком по почте и/или посредством курьера, а равно по электронной почте (E-mail) и/или по факсу, и/или отправленные Поставщиком Заказчику и/или Заказчиком Поставщику по почте и/или посредством курьера, а равно по электронной почте (E-mail) и/или по факсу), которые уточняют и/или конкретизируют отдельные детали исполнения Условий и так же подтверждают факт наличия договора (сделки) по бункеровке Судов (Судна) Поставщика с Заказчиком и/или свидетельствуют об исполнении, неисполнении либо ненадлежащем исполнении этого договора (сделки).

### **1.1.1. На причалах**

На Дальнем Востоке России действует порядка 14 припортовых нефтетерминалов, способных оказывать услуги по бункеровке судов. Например, во Владивостокском морском торговом порту бункеровка судов производится на специализированном нефтеналивном терминале (11-ый причал), емкость резервуаров которого в настоящее время позволяет хранить до 26 тыс. м<sup>3</sup> нефтепродуктов одновременно. В марте 2012 г. началась реконструкция нефтеналивного терминала (снос 3-х устаревших резервуаров, модернизация насосов, установка танкера вместимостью 10 тыс. тонн в качестве дополнительного резервуара), по завершению которой в 2015 г. суммарная вместимость резервуаров возрастет до 28 тыс. т, а годовая пропускная способность составит порядка 750 тыс. т. Причальный фронт в Ванино, состоящий из трех причалов, видимо, самый большой причал на российском Дальнем Востоке, на который можно принимать под погрузку танкеры до 80 тыс. т. Для сравнения, следующий по размерам нефтеналивной причал находится в порту Находка и может принимать под погрузку только танкеры до 45 тыс. т.

### **1.1.2. В акватории портов**

В данном случае используется бункеровщик – бункерующее судно (баржа, цистерна, танкер), которое поставляет морское топливо на судно-заказчик не у берегового терминала, а в акватории порта.