

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



исследовательская группа

www.infomine.ru

Обзор рынка бункеровки судов в Балтийском и Северном бассейнах

Москва
декабрь, 2014

Демонстрационная версия

С условиями приобретения полной версии отчета можно ознакомиться на странице сайта по адресу: <http://www.infomine.ru/research/37/462>

Общее количество страниц: 188 стр.

Стоимость отчета – 48 000 рублей

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 "ИГ «Инфомайн»".

Содержание

Аннотация	8
Введение.....	9
1. Описание российского рынка бункеровки судов в Балтийском и Северном бассейнах	14
1.1. Основные способы бункеровки судов.....	16
1.1.1. На причалах	16
1.1.2. В акватории портов.....	17
1.1.3. На рейде	17
1.1.4. Хитрости бункеровки.....	17
1.2. Общая характеристика рынка бункеровки в России	19
1.3. Динамика бункеровки в Балтийском и Северном бассейнах за последнее десятилетие	20
2. Основные компании-бункеровщики, их объемы бункеровки, доли рынка, флот судов-бункеровщиков.....	22
2.1. ООО «Газпромнефть Марин Бункер»	24
2.2. ОАО «Нефтяная компания «Роснефть»	31
2.3. ООО «ЛУКОЙЛ-Бункер»	34
2.4. ЗАО «Транснефть-Сервис»	38
2.5. Группа «Балтийская Топливная Компания».....	40
2.6. ЗАО «Трансбункер»	45
2.7. ООО «Балтийская Бункерная Компания».....	47
2.8. ЗАО «Бункерная компания».....	49
3. Основные российские порты и нефтебазы, осуществляющие бункеровку судов в Балтийском и Северном бассейнах	52
3.1. Порт Приморск.....	52
3.2. Порт Усть-Луга	59
3.3. Порт Санкт-Петербург (Большой Порт).....	66
3.4. Порт Высоцк.....	80
3.5. Порт Калининград	84
3.6. Порт Мурманск	97
3.7. Порт Варандей.....	107
3.8. Порт Архангельск	109
3.9. Порт Витино	120
4. Основные виды топлива, используемого для бункеровки судов в морских портах	122
4.1. Международный стандарт	123
4.2. Стандарты РФ	128

5. Основы законодательства, регламентирующие рынок бункеровки	132
5.1. Таможенное законодательство	132
5.2. Экологические требования	135
5.3. Антимонопольное законодательство.....	137
5.4. Противопожарная безопасность	139
5.5. Органы государственного надзора	141
6. Принципы ценообразования по бункеровке в портах Балтийского и Северного бассейнов.....	142
6.1. НДС	148
6.2. Экспортные пошлины	148
6.3. Акцизы	148
Заключение	149
Приложение 1: Список легальных бункеровщиков РФ	152
Приложение 2: Пример судовой бункерной расписки.....	178
Приложение 3. Образец Договора на бункеровку	180

Список таблиц

- Таблица 1: Рейтинг самый рискованных и неблагополучных пунктов бункеровки морских судов в мире в 2010-2014 гг.
- Таблица 2: Бункерный флот ООО «ЛУКОЙЛ-Бункер» в России
- Таблица 3: Флот ООО «Балтийская Топливная Компания»
- Таблица 4: Характеристика причалов порта Приморск
- Таблица 5: Грузооборот стивидорных компаний порта Приморск в 2003-2012 гг., тыс. т
- Таблица 6: Финансовые показатели оператора порта Приморск ОАО «Новороссийский Морской Торговый Порт» в 2010-2014 гг., млрд. руб., %
- Таблица 7: Характеристика причалов порта Усть-Луга
- Таблица 8: Техническая оснащенность порта Усть-Луга
- Таблица 9: Грузооборот стивидорных компаний порта Усть-Луга в 2003-2012 гг., тыс. т
- Таблица 10: Финансовые показатели оператора порта Усть-Луга ОАО «Ростерминалуголь» в 2010-2014 гг., млрд. руб., %, млн т
- Таблица 11: Финансовые показатели оператора порта Усть-Луга ОАО «Роснефтьбункер»/ОАО «Усть-Луга Ойл» в 2010-2014 гг., млрд. руб., %, млн т
- Таблица 12: Характеристика причалов Большого порта Санкт-Петербург
- Таблица 13: Техническая оснащенность Большого порта Санкт-Петербург
- Таблица 14: Грузооборот стивидорных компаний Большого порта Санкт-Петербург в 2003-2012 гг., тыс. т
- Таблица 15: Финансовые показатели ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (до 18.10.2011 года именуемое ЗАО «Четвертая стивидорная компания») в 2010-2014 гг., млрд. руб., %
- Таблица 16: Финансовые показатели ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» в 2010-2014 гг., млрд. руб., %
- Таблица 17: Характеристика причалов порта Высоцк
- Таблица 18: Техническая оснащенность порта Высоцк
- Таблица 19: Финансовые показатели ОАО «РПК-Высоцк «Лукойл-П» в 2010-2014 гг., млрд. руб., %
- Таблица 20: Характеристика причалов порта Калининград
- Таблица 21: Техническая оснащенность порта Калининград
- Таблица 22: Грузооборот стивидорных компаний порта Калининград в 2003-2012 гг., тыс. т
- Таблица 23: Финансовые показатели ОАО «Калининградский Морской Торговый Порт» в 2010-2014 гг., млн руб., %
- Таблица 24: Характеристика причалов порта Мурманск
- Таблица 25: Техническая оснащенность порта Мурманск
- Таблица 26: Грузооборот стивидорных компаний порта Мурманск в 2003-2012 гг., тыс. т

- Таблица 27: Основные финансовые показатели ОАО «Мурманский Морской Торговый Порт» в 2010-2014 гг., млрд. руб., %
- Таблица 29: Характеристика причалов порта Архангельск
- Таблица 30: Техническая оснащенность порта Архангельск
- Таблица 30: Грузооборот стивидорных компаний порта Архангельск в 2003-2012 гг., тыс. т
- Таблица 31: Финансовые показатели ОАО «Архангельский морской торговый порт» в 2009-2014 гг., млн руб., %
- Таблица 33: Грузооборот ООО «Морской специализированный порт Витино» в порту Витино в 2003-2012 гг., тыс. т
- Таблица 33: Характеристика морского мазута по международному стандарту ISO 8217:2012
- Таблица 34: Характеристики дизельного топлива по международному стандарту ISO 8217:2012
- Таблица 35: Классификация нефтяных топлив (класс F) по ГОСТ 28577.0-90
- Таблица 36: Требования к характеристикам судового топлива по техническому регламенту Таможенного Союза
- Таблица 37: Цены на основные виды бункерного топлива в главных портах мира в марте и в ноябре 2014 г., \$/т
- Таблица 38: Цены на топливо в портах северо-западного бассейна России 18.11.2014, \$/т
- Таблица 39: Реестр бункеровщиков РФ
- Таблица 40: BUNKER DELIVERY RECEIPT № _____ Судовая бункерная расписка

Список рисунков

- Рисунок 1: Суммарный грузооборот через порты РФ в 2000-2014 гг., млн т
- Рисунок 2: Объём грузопотоков через основные порты РФ на Балтике в 2013 г., млн т
- Рисунок 3: Объём грузопотоков через основные порты Северного бассейна РФ в 2013 г., млн т
- Рисунок 4: Объёмы бункеровке в Балтийском и Северном бассейнах РФ в 2006-2014 гг. и прогноз на 2015-2020 гг., млн т
- Рисунок 5: Объёмы бункеровки в основных морских портах Балтийского и Северного бассейнов РФ в 2014 г., млн т
- Рисунок 6: Основные компании на рынке бункеровки Балтийского и Северного бассейнов в 2014 г.
- Рисунок 7: Реализация судового топлива ООО «Газпромнефть Марин Бункер» в России в 2009-2014 гг., млн т
- 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 2003-2014 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: Объёмы бункеровки ООО «Балтийская Топливная Компания» в России в 2010-2014 гг., тыс. т
- Рисунок 13: Грузооборот порта Приморск в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 14: Структура выручки за стивидорные и дополнительные услуги и услуги флота в трёх портах ОАО «Новороссийский Морской Торговый Порт» в 2013 г., %
- Рисунок 15: Грузооборот порта Усть-Луга в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 16: Структура товарооборота порта Усть-Луга в 2013 г., %
- Рисунок 17: Грузооборот Большого порта Санкт-Петербург в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 18: Структура переваливаемых нефтепродуктов ОАО «РПК-Высоцк «Лукойл-П» в 2013 г., %
- Рисунок 19: Грузооборот порта Высоцк в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 20: Структура грузооборота ОАО «Калининградский Морской Торговый Порт» в 2013 г.
- Рисунок 21: Грузооборот порта Калининград в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 22: Грузооборот порта Мурманск в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 23: Грузооборот порта Варандей в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 24: Грузооборот порта Архангельск в 2003-2014 гг., млн т
- Рисунок 25: Мировой индекс от MABUX с 18-11-2013 по 18-11-2014, \$/т
- Рисунок 26: Пример графика из ценового бюллетеня «Порт Ньюс» стоимости низкосернистого мазута «380» с 26 сентября по 26 ноября 2014 г., \$/т

Аннотация

Настоящий отчет является первым изданием исследования российского рынка морской бункеровки в Балтийском и Северном (Арктическом) бассейнах.

Мониторинг рынка ведется с 2006 г.

Цель исследования – анализ российского рынка морской бункеровки в Балтийском и Северном 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 **188** страниц, в том числе **26** рисунков, **40** таблиц и **3** приложения.

В **первой главе** рассмотрены особенности российского рынка морской бункеровки в Балтийском и Северном бассейнах. В частности, рассмотрены бункеровка на причалах, в акватории портов и на рейде, а также типичные хитрости при бункеровке. Даны объёмы 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 Балтийском и Северном бассейнах. Главное внимание уделено специализированным подразделениям таких компаний как «Газпром», «Транснефть», «ЛУКОЙЛ» и «Роснефть».

Третья глава посвящена обзору основных портов, где осуществляется бункеровка (Приморск, Усть-Луга, Санкт-Петербург 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 северном и балтийском бассейнах.

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.

На рынке морской бункеровки в Балтийском и Северном бассейнах РФ нет проблем с топливом и с топливной инфраструктурой, поскольку через порты этого региона осуществляются крупные экспортные поставки углеводородов.

Но есть две сложности, обусловленные международными обязательствами по защите окружающей среды и необходимостью противодействовать санкциям стран Европы в отношении России.

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 окислов 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». На сегодняшний день рассматривается три основных способа снижения выбросов окислов серы: использование на судах дизельного топлива с пониженным содержанием серы, оборудование судов системами очистки выхлопных газов (скрубберами), установка на судах двигателей, конструкция которых позволяет использовать в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ).

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.

Государственная экологическая экспертиза во внутренних морских водах и в территориальном море является обязательной мерой по защите морской среды и сохранению природных ресурсов внутренних морских вод и территориального моря; организуется и проводится в порядке, установленном законодательством Российской Федерации об экологической экспертизе.

Государственной экологической экспертизе подлежат все виды документов и (или) документации, обосновывающих планируемую хозяйственную и иную деятельность во внутренних морских водах и в территориальном море.

В соответствии Федеральными законами, за эксплуатирующими организациями законодательно закреплена обязанность по проведению государственной экологической экспертизы плана по ликвидации аварийных

разливов нефти и нефтепродуктов. План утверждается эксплуатирующей организацией при наличии положительного заключения государственной экологической экспертизы с последующим уведомлением федеральных органов, определяемых президентом и правительством РФ. Разработка Планов должна проводиться в соответствии с действующими международными требованиями и нормативно правовыми актами с учетом максимально возможного объема разлившихся нефти и нефтепродуктов.

В любом случае, ужесточение требований к топливу не может не привести к росту затрат судовладельцев и, соответственно, снижению конкурентоспособности морского транспорта перед другими видами транспорта. Судоходным компаниям придется снижать издержки и повышать эффективность бизнес-процессов, чтобы сохранять позиции.

Другой, возможно временной, проблемой являются санкции стран Северо-западной Европы, США, Канады 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 балтийском направлении аккумулированные данные по грузообороту уже показывают прирост с начала года 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 240 млн т/г, и, согласно прогнозам, в долгосрочной перспективе планируется рост на 3% ежегодно. При этом половину мирового рынка сегодня контролируют 10 крупнейших мировых бункерных компаний, например, Exxon Mobil Marine Fuels, Shell, BP, Tankoil

Marine Services Pte. Ltd. (Tankoil). Кстати, в этой десятке нет ни одной российской компании.

Емкость рынка бункеровки судов в России в 2014 г. оценивается в 12 млн т или 200 млрд. руб. (\$5 млрд.). Для сравнения: в Сингапуре 29 млн т/г, в Роттердаме 20 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 200 специальных судов. Общее число бункеровочных компаний в России составляет около 100. Примерно 30 из них входят в саморегулируемую организацию «Ассоциация морских и речных бункеровщиков» (Росморречбункер).

Заграничная экспансия пока ограничивается соседними странами – 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 непроизводительных 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 «Инфолайн»
Источник: Ассоциация морских портов России*

Видно, что за последние 15 лет грузооборот утроился с 200 до 600 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.

1. Описание российского рынка бункеровки судов в Балтийском и Северном бассейнах

Порты Балтийского и Северного бассейнов являются важным элементом транспортной системы России. В их акватории расположены около 10 портов, крупнейшими из которых являются Санкт-Петербург, Усть-Луга, Приморск и Мурманск.

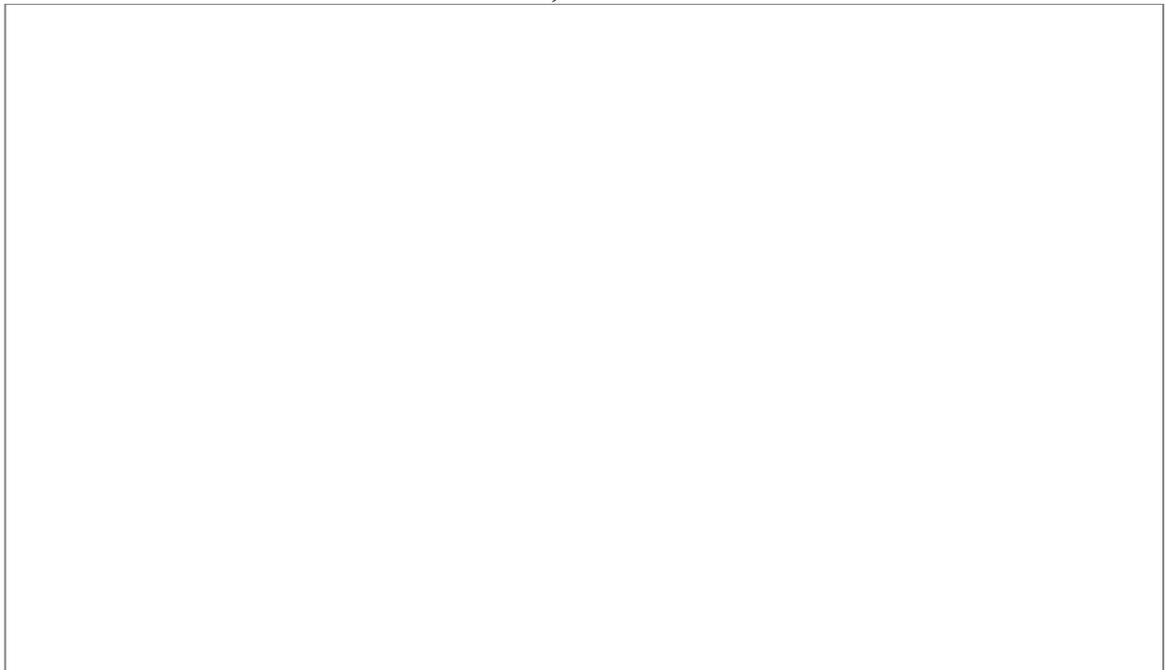
Через порты Балтийского и Северного бассейнов проходит примерно 40% всех морских грузопотоков РФ.

Система бункеровки Балтики включает порты 9 стран: России, Эстонии, Латвии, Литвы, Польши, Германии, Дании, Швеции и Финляндии. Крупные иностранные порты это Вентспилс, Гданьск, Киль, Клайпеда, Копенгаген, Лиепая, Любек, Рига, Росток, Стокгольм, Таллинн, Щецин.

Система бункеровки Северного бассейна на берегах Северного Ледовитого Океана включает 5 стран: Дания, Канада, Норвегию, Россию и США. Важнейшие из норвежских портов: Тронхейм, Му-и-Рана, Будё, Олесунн, Нарвик, Киркенес, Тромсё и Хаммерфест. На Шпицбергене портовые пункты Лонгйир, Свеа, Баренцбург и Пирамида специализируются на вывозе каменного угля.

Объём грузопотоков через порты РФ представлена на **рисунках 2 и 3**.

Рисунок 2: Объём грузопотоков через основные порты РФ на Балтике в 2013 г., млн т



Источник: Ассоциация морских портов России

Рисунок 3: Объем грузопотоков через основные порты Северного бассейна РФ в 2013 г., млн т

Источник: Ассоциация морских портов России

За 9 мес. 2014 г. грузооборот морских портов Балтийского бассейна объем перевалки грузов увеличился до XXX млн т (+5,1%), из них перегрузка сухогрузов составила XXX млн т (+9,4%), наливных – XXX млн т (+2,5%). Увеличился объем перевалки грузов в портах Усть-Луга до XXX млн т (+22,1%), Большой порт С.Петербург – до XXX 1 млн т (+7,3%), Высоцк – до XXX млн т (+9,7%), Выборг – до XXX млн т (+20,3%). Грузооборот порта Калининград практически остался на уровне прошлого года и составил XXX млн т (-0,2%). Порт Приморск снизил грузооборот до XXX млн т (-13,5%).

Операторы морских терминалов Северного (Арктического) бассейна перегрузили XXX млн т грузов, что на 24,5% меньше, чем за январь-сентябрь 2013 г. При этом объем перевалки сухогрузов увеличился до XXX млн т (+3,3%), а наливных – сократился до XXX млн т (в 2,3 раза). Грузооборот порта Мурманск уменьшился до XXX млн т (-27,8%), а порта Архангельск – до XXX млн т (-16,4%). В то же время порт Варандей увеличил грузооборот до XXX млн т (+9,0%).