



ПАВЕЛ КАСЯНИН

ПРОДАЖА БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА ВО ВТОРОМ ПОЛУГОДИИ 2015 ГОДА В ЦЕЛОМ СОКРАТИЛАСЬ НА 13% ПО ОТНОШЕНИЮ К АНАЛОГИЧНОМУ ПЕРИОДУ 2014 ГОДА

БУНКЕРОВЩИКАМ МАЯЧИТ ДИВЕРСИФИКАЦИЯ

СТРЕМИТЕЛЬНО ДЕШЕВЕЮЩАЯ НЕФТЬ И УЖЕСТОЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ — ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ, ВЛИЯВШИЕ В 2015 ГОДУ НА ПЕТЕРБУРГСКИЙ РЫНОК БУНКЕРОВКИ. РАСТЕТ ДОЛЯ БОЛЕЕ ДОРОГИХ СВЕТЛЫХ НЕФТЕПРОДУКТОВ, ОДНАКО В ЦЕЛОМ ПРОДАЖИ БУНКЕР- НОГО ТОПЛИВА СОКРАЩАЮТСЯ. ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕР- ТОВ, ИГРОКАМ РЫНКА СТОИТ ПОДУМАТЬ О ДИВЕРСИФИ- КАЦИИ БИЗНЕСА.

ВЛАДА ГАСНИКОВА

Бункеровка представляет собой прием и выдачу топлива для главного двигателя, паровых котлов, вспомогательных механизмов судов. Цель бункеровки — пополнение запасов, необходимых для полноценной эксплуатации судна. Бункеровка может проводиться на реке, озере, море, либо в океане. Единственная применимая на Северо-Западе форма заправки судов — бункеровка жидким топливом. Она может осуществляться как у причала, то есть с бункерующего судна, так и с бункеровщика на судно в дрейфе или на рейде. Обычно в структуре затрат на эксплуатацию судна около 60% приходится на стоимость бункеровки.

Рынок бункеровки Петербурга является крупнейшим на Северо-Западе (на который, в свою очередь, приходится 28% от всего российского рынка бункеровки), благодаря Большому порту Санкт-Петербург. За год в нем реализуется около 2 млн тонн топлива.

По данным Российской ассоциации морских и речных бункеровщиков, на территории Большого порта Санкт-Петербург работает 25 бункеровочных компаний. Наиболее крупные игроки, на которых приходится около 70% рынка, — это в первую очередь дочерние структуры российских нефтегазовых компаний: «Газпром-нефть Марин Бункер», «ЛУКОЙЛ-Бункер» (лидеры с отпуском на уровне 0,3 млн тонн в год), «РН-Бункер», «Транснефть-Сервис» и независимая Балтийская топливная компания с реализацией в 0,5 млн тонн топлива в год.

Лидирующие позиции занимают крупные компании с развитой собственной логистикой и инфраструктурой, то есть наличием прямых договоренностей с поставщиками нефтепродуктов, собственных нефтебаз, морских бункеровочных терминалов и собственного, либо фрахтованного флота. Это позволяет им не только минимизировать цену продукта, но и отслеживать качество бункерного топлива, требования к которому со стороны судовладельцев и мирового сообщества предъявляются все более высокие. Принадлежность к вертикально интегрированным нефтяным компаниям (ВИНК) дает такие преимущества части петербургских бункеровщиков.

По оценке начальника аналитического отдела инвестиционной компании ЛМС Дмитрия Кумановского, на независимые компании по бункеровке приходится

0,9–1 млн тонн топлива в год. «То есть до монополизации очень далеко, и ВИНКИ пока не могут создать рынку угрозу на Северо-Западе», — полагает аналитик. С учетом планов Балтийской топливной компании в перспективе увеличить бункеровку до 4–5 млн тонн топлива в год за счет строительства нового терминала в Большом порту Санкт-Петербург и увеличения количества судозаходов вместе с ростом экономики господин Кумановский прогнозирует прирост бункеровочного рынка. На нем независимые компании могут вполне успешно бороться за новые контракты с дочерними компаниями ВИНКов, которые развивают бункеровку лишь как еще один канал сбыта нефтепродуктов.

ПАДАЮЩИЕ ЦЕНЫ Аналитик группы компаний «Финан» Алексей Калачев приводит следующие цифры: грузооборот морских портов России за 2015 год увеличился на 5,7% по сравнению с 2014 годом и составил 676,7 млн тонн.

В портах Балтийского бассейна объемом перевалки грузов увеличился до 230,7 млн тонн (+3,2%). Увеличился объем перевалки грузов в портах Усть-Луга до 87,9 млн тонн (+16,1%) и Приморск до 59,6 млн тонн (+11,1%). При этом снизился грузооборот Большой порт Санкт-Петербург до 51,1 млн тонн (–15,8%) и Калининград до 12,7 млн тонн (–8,6%). Грузооборот порта Высоцк остался практически на уровне прошлого года и составил 17,5 млн тонн (+0,3%).

Мировые цены на нефть весь 2015 год падали, в начале 2016 года упав ниже рекордных за многие годы показателей в \$30. Соответственно, снижаются и цены на бункерное топливо, что ставит бункеровочный бизнес на грань рентабельности, полагает директор по развитию информационно-аналитического агентства «Портньюс» Надежда Малышева. «По прогнозам экспертов, цена на нефть может подняться в течение 2016 года, однако фундаментальных факторов для ее устойчивого восстановления не наблюдается. А значит, бункеровочному бизнесу придется приспосабливаться к новым реалиям, снижая издержки и повышая эффективность бизнес-процессов. Компаниям этой сферы также стоит подумать о диверсификации бизнеса», — говорит госпожа Малышева.

Мониторинг индикативных цен на бункерное топливо ИАА «Портньюс» во вто-

ром полугодии 2015 года показал, что максимальная цена мазута марки IFO-380 HS в июле достигала \$270 за тонну, а в декабре упала до \$75.

Средняя индикативная цена топлива MGO (судовое маловязкое топливо) за полгода упала с \$438 до \$268 за тонну, на топливо ULSFO — с \$480 до \$265. Последнее топливо с ультранизким содержанием серы поступило в продажу с начала 2015 года, и за это время оно заняло 19,5% от общих продаж бункерного топлива в порту Санкт-Петербург.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ СТИМУЛЫ Еще одна серьезная негативная тенденция для бункеровочного рынка связана с ужесточением экологических требований к судовому топливу.

С 1 января 2015 года в зонах особого контроля за выбросами серы (Emission Control Area, ECA, или зоны контроля выбросов), 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).

Эти ужесточения привели к росту продаж светлых нефтепродуктов против темных, прежде всего в зонах ECA, и к выводу на рынок экологических видов топлива с пониженным содержанием серы. «Уже в конце 2014 года бункеровочные компании продали остатки низкосернистого продукта и остановили продажу данного вида топлива. С начала 2015 года в продажу поступило топливо, соответствующее новым ограничениям по содержанию серы, массовая доля которой не должна превышать 0,1%, — топливо судовое экологическое (ТСЭ) или топливо с ультранизким содержанием серы до 0,1% (ULSFO)», — рассказывает Надежда Малышева.

Продажа бункерного топлива во втором полугодии 2015 года в целом сократилась на 13% по отношению к аналогичному периоду 2014 года. При этом продажа светлых нефтепродуктов выросла с 10 до 30% от общих продаж бункерного топлива.

Продажи высокосернистого 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. «Поскольку евро-

пейские судовые компании вложили по \$500 тыс. в модернизацию каждого двигателя своих судов, то их владельцы требуют современного топлива в портах Северо-Запада. Так как отгрузка получается стабильной, существенной по объемам, то ведущие бункеровочные компании просто выделили часть резервуарного парка под низкосернистое топливо, перераспределив этот новый рынок. Более мелкие игроки продолжили заниматься бункеровкой судовым мазутом российских и не европейских кораблей, не попадающих под действие МАРПОЛ», — говорит Дмитрий Кумановский.

Еще один способ соответствовать повышенным экологическим требованиям — это установка на борту судов скрубберов, стационарных установок для очистки выхлопных газов от серы. Это оборудование улавливает излишки оксидов серы (можно использовать сырье с 3,5% серы), которые образуются после сгорания высокосернистого мазута HSFO. Стоимость оборудования составляет €2–6 млн, и установить его возможно не на всякое судно — на средних по размерам контейнеровозах и сухогрузах оно может занимать до 25% полезной площади. Подобную технологию рентабельно использовать лишь на судах не старше 15 лет, которые проводят не менее 75% времени в зонах ECA. У скрубберов есть еще один серьезный минус — периодически использованные для очистки мазута абсорбенты необходимо утилизировать. Фактически их выгрузка и захоронение становятся еще одной экологической проблемой.

Постепенно из-за экологических требований будут развиваться альтернативные виды судового топлива, прежде всего сжиженный природный газ (СПГ), прогнозируют эксперты.

В перспективе это позволит значительно снизить стоимость топлива и решить проблемы с ужесточающимися экологическими стандартами. Проблема только в том, что в России, как и в Европе в целом, мало развита инфраструктура снабжения, на Балтике работает лишь несколько судов на СПГ — пока на них нет спроса. Толчком к развитию этого вида топлива станет глобальное ужесточение по содержанию серы в топливе, которое произойдет не раньше 2020–2025 годов. Сейчас международным сообществом обсуждается также возможность введения ограничений на выброс азотистых соединений. ■