



РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ
МОРСКИХ И РЕЧНЫХ БУНКЕРОВЩИКОВ

196247, Санкт-Петербург,
площадь Конституции, д.2, лит. А, пом. 21-Н, оф. 606
тел. +7(812) 718-4736, тел./факс +7(812) 380-4388
www.mrbunker.ru e-mail: info@mrbunker.ru
ИНН/КПП 7810032606/781001001
р/с № 40703810100200010680
в ФКБ «Петрокоммерц» в г. Санкт-Петербург
кор/счет 30101810800000000777, БИК 044030777
ОГРН 1057811563127, ОКПО 77661887 ОКВЭД 74 14

Правительство Российской Федерации
Председателю Правительства
Д.А. Медведеву

№ 218 от 13.09.2012
на № _____ от _____

Уважаемый Дмитрий Анатольевич!

Саморегулируемая организация «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков» обращается к Вам от имени российского бункеровочного сообщества с просьбой оказать содействие в разрешении нижеописанной проблемы непосредственно затрагивающей перспективы развития российской бункеровочной отрасли, российского водного транспорта и способной оказать существенное негативное влияние на привлекательность российских портов в самом ближайшем будущем.

Деятельность по предоставлению в российских портах топлива судам, осуществляющим торговое мореплавание (бункеровка судов), в финансовом выражении по разным оценкам ежегодно составляет от 0,3 % (ноль целых трех десятых процента) до 0,5 % (ноль целых пяти десятых процента) Валового Внутреннего Продукта Российской Федерации. Бункеровка судов качественным и недорогим бункерным топливом является важнейшим условием экономической привлекательности российских портов и основой безопасности мореплавания. В стоимости перевозок грузов морским и речным транспортом стоимость бункерного топлива, используемого для осуществления движения судов, составляет ориентировочно 70 % (семьдесят процентов). В сфере осуществления деятельности по бункеровке судов в российских портах непосредственно задействованы более 100 000 человек.

Проблема заключается в том, что с 2015 года в связи со вступлением в силу очередного ограничения ратифицированной РФ международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов МАРПОЛ 73/78 ожидается резкий спад объема бункеровки судов в российских портах (по оценкам Саморегулируемой организации «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков» – до 40 % (сорока процентов) от объема рынка бункеровки судов предшествующего 2015 году), что неизбежно повлечет за собой существенное уменьшение грузооборота морским транспортом со странами ЕС, Англии, США и как следствие существенное уменьшение торгового оборота. Это связано с тем, что указанная международная конвенция вводит с 2015 года беспрецедентное ограничение по содержанию серы в

бункерном топливе - до 0,1 % (ноль целых одной десятой процента) в зонах контроля выбросов серы (SO₂), в том числе на акваториях Балтийского и Северного морей, в проливе Ла-Манш, 200 мильной зоне США и т.д.

Таким образом, с 2015 года в зонах контроля выбросов серы (SO₂) невозможно будет использовать в качестве топлива для судовых силовых установок мазут, так как произвести мазут с содержанием серы до 0,1 % (ноль целых одной десятой процента) в требуемых для судоходства объемах в настоящее время технически нереально, а экономически нецелесообразно (причины: высокое содержание серы в исходной нефти, а следовательно, высокий уровень технической сложности и значительная энергозатратность производства низкосернистого мазута). При этом примечательно, что технический регламент "О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту" утвержденный Постановлением Правительства Российской Федерации от 27 февраля 2008 г. N 118 не содержит вышеуказанного ограничения по показателю «массовая доля серы» (0,1 % с 2015 года) при производстве судового топлива для использования в зонах контроля выбросов серы (SO₂) и неоднократные попытки Минтранса России внести в указанный технический регламент изменения в соответствии с требованиями конвенции МАРПОЛ 73/78 до сих пор не увенчались успехом.

При современном уровне технического развития судовых силовых установок проблема перехода с использования в качестве топлива мазута на альтернативные энергоносители может решаться двумя основными способами:

1. Перевод работы судовых силовых установок с мазута на дизельное топливо. Что неизбежно вызовет существенное удорожание перевозок через российские порты и сделает их не конкурентно способными по сравнению с портами ЕС. Кроме того, существующий в настоящее время уровень производства дизельного топлива в РФ не сможет полностью обеспечить потребности судов в бункерном топливе начиная с 2015 года.
2. Использование в качестве судового топлива сжиженного природного газа (далее - СПГ). Что потребует существенного дорогостоящего переоборудования существующих судов, создание соответствующей инфраструктуры в портах РФ, которой в настоящее время не существует.

С учетом вышеизложенного для недопущения с 2015 года спада коммерческого судоходства через российские порты просим создать при Правительстве РФ Рабочую группу по разработке мер по недопущению с 2015 года спада коммерческого судоходства через российские порты, в числе которых целесообразно проработать комплекс мероприятий:

- по разработке нормативно-правовых актов регулирующих порядок обращения СПГ в акваториях российских портов;
- по переоборудованию существующих российских судов для использования в качестве судового топлива СПГ и переоборудованию существующих российских судов – бункеровщиков, предназначенных для снабжения судов СПГ в качестве судового топлива;
- по созданию портовых терминалов хранения СПГ и иных элементов портовой инфраструктуры и обеспечению к ним равного доступа всех участников бункеровочного рынка;

- по обеспечению, с целью снижения себестоимости светлого судового топлива (в том числе, дизельного топлива), равного доступа с 2015 года всех участников российского бункеровочного рынка к морским терминалам ОАО «АК» Транснефтепродукт».

При этом Саморегулируемая организация «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков» руководствуясь пунктами 3,4,5 части 3 статьи 6 Федерального закона от 1 декабря 2007 года № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях» и в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 02 мая 2012 года № 421 "О мерах по совершенствованию подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти, устанавливающих не относящиеся к сфере технического регулирования обязательные требования" готова принять участие от имени российского бункеровочного сообщества в работе указанной Рабочей группы по разработке мер по недопущению с 2015 года спада коммерческого судоходства через российские порты.

Приложение: 1. Резолюция V Всероссийского Форума «Современное состояние и перспективы развития российского рынка бункеровочных услуг» - на 2 листах;
2. Анализ существующих способов решения «проблемы 2015 года» - на 3 листах.

**Президент Саморегулируемой
организации «Российская Ассоциация
Морских и Речных Бункеровщиков»**

Сукачев


В.А. Ковалев