



САМОРЕГУЛИРУЕМАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
**РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ
МОРСКИХ И РЕЧНЫХ БУНКЕРОВЩИКОВ**

196247, Санкт-Петербург,
Пл. Конституции, д. 2, лит. А, офис-606
Тел.: +7 (812) 380-43-88, тел./факс +7 (812) 718-47-36
www.mrbunker.ru e-mail: info@mrbunker.ru
ИНН/КПП-7810032606/781001001
р/с № 40703810100200010680
в-ФКБ «Петрокоммерц» в-г. Санкт-Петербург
кор./счет 301018108000000000777, БИК 044030777
ОГРН-1057811563127, ОКПО-77661887, ОКВЭД-74.14

Председателю Правительства
Российской Федерации
Д.А. Медведеву

№ 239 от 11.11.2013
на № _____ от _____

Уважаемый Дмитрий Анатольевич!

В Саморегулируемую организацию «Российская Ассоциация Морских и Речных бункеровщиков» (далее – Ассоциация) поступило обращение из Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта (письмо исх. № 05-04-3804 от 17.10.2013г., копия прилагается) с уведомлением о том, что в Минтрансе России находится на исполнении поручение Председателя Правительства Российской Федерации от 23.09.2013г. № ДМ-П9-6790р о подготовке предложений по развитию инфраструктуры и рынка бункеровки по обращению президента ОАО «Нефтяная компания «РОСНЕФТЬ» И. И. Сечина (письмо исх. № ИС-795 от 23.09.2013г., копия прилагается) с предложением рассмотреть вышеуказанное поручение Председателя Правительства Российской Федерации, письмо президента ОАО «Нефтяная компания «РОСНЕФТЬ» И. И. Сечина (исх. № ИС-795 от 23.09.2013г.), а также позицию ФТС России изложенную в письмах руководителя ФТС России А. Ю. Бельянинова к Председателю Правительства Российской Федерации (исх. № 01-14/42935 от 26.09.2013г., копия прилагается) и в Минтранс России (исх. № 01-14/44863 от 09.10.2013г., копия прилагается) и представить в Минтранс России позицию Ассоциации по данному вопросу и свои предложения.

Ознакомившись с письмом исх. № 05-04-3804 от 17.10.2013г. и указанными приложениями к нему Ассоциация с тревогой констатирует, что доводы изложенные в обращении президента ОАО «Нефтяная компания «РОСНЕФТЬ» И. И. Сечина (письмо исх. № ИС-795 от 23.09.2013г.) и руководителя ФТС России А. Ю. Бельянинова (письмо исх. № 01-14/42935 от 26.09.2013г.) не основаны на реальных фактах и не соответствуют действительности, а предложения содержащиеся в указанных письмах направлены исключительно на незаконное ограничение конкуренции в сфере оказания услуг по бункеровке судов вплоть до полного ее устранения и создание условий для последующего передела рынка в интересах узкого круга дочерних бункеровочных структур вертикально интегрированных компаний (далее – ВИНК) неконкурентным путем, с использованием административного ресурса.

Деятельность по бункеровке судов является важнейшим видом портового сервиса непосредственно влияющего на привлекательность российских портов и их развитие. Это обусловлено тем обстоятельством, что стоимость бункерного топлива составляет до 70 (семидесяти) процентов от себестоимости перевозок водным транспортом. Возможность пополнить припасы судна качественным конкурентоспособным по цене по сравнению с другими

портами бункерным топливом является для судовладельцев существенным условием выбора портов захода судна при осуществлении рейса.

Ежегодная емкость российского рынка бункеровки судов ориентировочно оценивается в 8 – 9 миллионов тонн, при этом ежегодная емкость рынка бункеровки судов, например, одного только порта Сингапур ориентировочно оценивается в более чем 29 (двадцать девять) миллионов тонн, а порта Роттердам – в более чем 20 (двадцать) миллионов тонн. Таким образом, потенциал российского рынка бункеровки судов еще далеко не реализован, главным образом по причине действия в Российской Федерации избыточных необоснованных административных барьеров (особенно в таможенной сфере), но даже несмотря на это негативное обстоятельство он с каждым годом способен показывать прирост в среднем на 5 – 10 процентов.

В Российской Федерации бункеровочной деятельностью занимается более 100 (ста) бункеровочных компаний, при этом более 30 (тридцати) наиболее известных и крупных из них (включая дочерние бункерные компании ВИНК – «РН-Бункер», «ЛУКОЙЛ – Бункер», «Газпромнефть Марин Бункер»), являются членами Саморегулируемой организации «Российская Ассоциация Морских и Речных бункеровщиков».

Для занятия бункеровочной деятельностью в соответствии с действующим законодательством в настоящее время требуется наличие минимум 4 (четырёх) лицензий, в том числе лицензий на перевозку опасных грузов морским или внутренним водным транспортом и на погрузо-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам в морских портах или на внутреннем водном транспорте.

Процесс осуществления бункеровочной деятельности жестко регламентирован действующим законодательством и требует серьезной технической оснащенности, а также постоянных существенных материальных затрат бункеровочных компаний при ее осуществлении и регулярного инвестирования в развитие инфраструктуры и обновление технических средств (в том числе специализированных судов – бункеровщиков) необходимых для качественного осуществления бункеровочной деятельности.

Так по данным Ассоциации в настоящее время флот российских бункеровочных компаний эксплуатируемый в российских морских портах составляет чуть менее 200 (двухсот) специализированных судов – бункеровщиков (таблица с подробным перечнем указанных судов прилагается), из них трем дочерним бункеровочным структурам ВИНК, указанным в письме президента ОАО «Нефтяная компания «РОСНЕФТЬ» И. И. Сечина (исх. № ИС-795 от 23.09.2013г.), принадлежит всего 19 (девятнадцать) судов-бункеровщиков. На внутренних водных путях российские бункеровочные компании также эксплуатируют не менее 200 (двухсот) судов – бункеровщиков.

Для осуществления бункеровочной деятельности в обязательном порядке требуется наличие находящихся в непосредственной близости от мест бункеровки судов береговых нефтебаз (желательно с наличием причальных сооружений расположенных в портах), на которых осуществляется финальный этап предпродажного приготовления бункерного топлива. Связано это с тем, что бункерное топливо это не мазут, который выпускается на нефтеперерабатывающих заводах (далее – НПЗ) по техническим условиям или ГОСТам. Бункерное топливо имеет более 29 (двадцати девяти) параметров, которые необходимо проконтролировать, прежде чем использовать в качестве судового топлива в судовых силовых установках (далее - ССУ). Существуют различные типы ССУ, которые работают на различных типах топлива. Всего типов бункерного топлива 7 (семь) плюс 4 (четыре) типа бункерного топлива в зонах контроля выбросов серы. Держать на берегу, либо в судне-бункеровщике все 11 (одиннадцать) типов топлива очень накладно, а зачастую технически невозможно. Таким образом, финальное приготовление бункерного топлива в соответствии с общепринятой мировой практикой происходит на специализированных береговых нефтебазах, либо на судах-бункеровщиках путем блендирования (смешения) в определенных пропорциях различных видов исходного топлива.

При этом подавляющее большинство используемых для осуществления бункеровочной деятельности в российских морских портах нефтебаз, находящихся в прибрежной полосе (по данным Ассоциации более 90 (девяноста) процентов от общего количества), не принадлежат дочерним бункеровочным структурам ВИНК, а находятся в собственности главным образом у независимых бункеровочных компаний и дочерние бункеровочные структуры ВИНК пользуются их услугами для осуществления бункеровочной деятельности.

Таким образом, технического оснащения всех дочерних бункеровочных структур ВИНК, совершенно недостаточно, для того чтобы на существующем в настоящее время уровне осуществлять деятельность по бункеровке судов в российских морских портах и такое положение дел в обозримом будущем не изменится.

Явно преувеличена по информации содержащейся в письме президента ОАО «Нефтяная компания «РОСНЕФТЬ» (исх. № ИС-795 от 23.09.2013г.) суммарная доля продаж бункерного топлива приходящегося на «специализированные подразделения ВИНК». Наверное, имелись ввиду указанные в письме дочерние по отношению к ВИНК три бункеровочные компании. Так, по данным Ассоциации, в среднем за 2012 год и первую половину 2013 года суммарная доля продаж дочерних бункеровочных компаний ВИНК в основных российских морских портах составила ориентировочно 45 (сорок пять) процентов, в тоже время, например, в таком значимом российском морском порту как Новороссийск доля продаж дочерних бункеровочных компаний ВИНК за указанный период не достигала и 20 (двадцати) процентов (сравнительные данные по продажам бункерного топлива в основных российских морских портах за 2012 год и первую половину 2013 года прилагаются).

При этом совершенно недопустимо надуманное, без приведения каких-либо фактов, обвинение в недобросовестном ведении бизнеса всех без исключения независимых бункеровочных компаний руководителем крупнейшей российской нефтяной компании, дочерняя структура которой конкурирует с последними. А факты говорят об обратном.

В частности, в Саморегулируемой организации «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков» приняты и строго исполняются обязательные для всех ее членов стандарты и правила осуществления деятельности по бункеровке судов, соответствующие требованиям российского законодательства и международным стандартам. Некоммерческая организация «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков» 06.12.2011г. приобрела статус саморегулируемой организации в добровольном порядке, при этом единогласно голосуя за приобретение статуса саморегулируемой организации члены Ассоциации добровольно взяли на себя дополнительные по сравнению с требованиями действующего законодательства обязательства по поддержанию повышенного уровня качества осуществления деятельности по бункеровке судов. В соответствии с требованиями действующего законодательства с момента приобретения статуса саморегулируемой организации Ассоциация проводит обязательные плановые и внеплановые проверки своих членов на предмет соблюдения ими стандартов и правил осуществления бункеровочной деятельности. При этом еще ни разу в результате проводимых проверок Ассоциация не выявила сколь-нибудь значительных нарушений. Не выявлено в отношении членов Ассоциации нарушений действующего законодательства и государственными контролирующими органами.

Таким образом, очевидно, что желание руководителя крупнейшей российской нефтяной безосновательно разделить бункеровочное сообщество на добросовестных представителей ВИНК и недобросовестных независимых бункеровщиков продиктовано исключительно недобросовестной конкуренцией.

Безосновательны также утверждения президента ОАО «Нефтяная компания «РОСНЕФТЬ» приведенные в письме исх. № ИС-795 от 23.09.2013г. о том, что независимые бункеровочные компании «закупают топливо у мини заводов, так называемых «самоваров», выпускающих нефтепродукты сомнительного качества» и руководителя ФТС России А. Ю. Бельянинова в письме исх. № 01-14/42935 от 26.09.2013г. о том, что «до 30 % от общего объема продаж топлива на бункерном рынке Российской Федерации занимают нефтепродукты

сомнительного качества, произведенные на мини НПЗ, а зачастую на НПЗ не имеющих лицензии на производственную деятельность ».

И бесосновательны такие утверждения не только потому, что их авторы просто не использовали корректные источники информации и реальные статистические данные, на основе которых можно делать подобные заключения, а главным образом потому, что независимые бункеровочные компании стараются не заключать договоры поставки с небольшими НПЗ из-за нестабильного качества выпускаемой ими продукции. Основные проблемы возникающие при поставке топлива с мини НПЗ это низкая температура вспышки мазута в закрытом тигле, высокий показатель механических примесей (до 1% при норме 0,1%), низкая вязкость. Риски получения некачественного топлива с мини НПЗ крайне велики и чреваты многомиллионными убытками при простоях ж/д цистерн, порчей качественного топлива хранимого в резервуарах при смешении с некачественным, жесткими претензиями со стороны судовладельцев.

Кроме того, также не выдерживают критики утверждения авторов вышеуказанных писем о том, что покупая мазут на мини НПЗ независимые бункеровочные компании устанавливают демпинговые цены на бункерное топливо реализуемое в российских морских портах. Это экономически просто невозможно, так как цены на мазут производимый на мини НПЗ существенно выше цен на мазут производимый на НПЗ принадлежащих ВИНК из-за высокого содержания в нем дизельных фракций, его низкой плотности, прямогонности и вязкости. Такой мазут (производимый на мини НПЗ) выгодно поставлять на экспорт, при этом в данном случае премия по отношению к обычному мазуту (производимому на НПЗ принадлежащих ВИНК) составляет ориентировочно от 85 до 180 долларов за тонну.

Основой же для приготовления бункерного топлива для силовых судовых установок является мазут выпускаемый НПЗ принадлежащими ВИНК, в частности ОАО «Газпромнефть», НК «Роснефть», ОАО «ЛУКОЙЛ», НК «Альянс» и др. Мазут с заводов принадлежащих ВИНК приобретает независимыми бункеровочными компаниями по прямым договорам с указанными нефтяными компаниями, либо на топливной бирже. По информации Ассоциации в Российской Федерации для производства бункерного топлива приобретается не более 2% топлива произведённого на мини НПЗ, основная причина, по которой топливо с мини НПЗ попадает на бункерный рынок проста – недостаточно доступного и качественного топлива производимого на НПЗ принадлежащего ВИНК открыто продаётся на топливной бирже.

При этом следует также учитывать, что мини НПЗ также как и НПЗ принадлежащие ВИНК имеют соответствующие лицензии на производство нефтепродуктов, выданные им компетентными государственными органами в установленном действующим законодательством порядке, а следовательно, никто не вправе ограничивать усмотрение бункеровочных компаний по приобретению у мини НПЗ производимых ими нефтепродуктов.

С учетом вышеизложенного, из содержащихся в обращении президента ОАО «Нефтяная компания «РОСНЕФТЬ» И. И. Сечина и руководителя ФТС России А. Ю. Бельянинова к Председателю Правительства Российской Федерации предложений Ассоциация поддерживает единственное, которое заключается в том, что с учетом особой важности деятельности по бункеровке судов для обеспечения судоходной отрасли и в целях реализации высокого потенциала развития российского рынка бункеровки судов и повышения привлекательности российских портов требуется разработка и реализация долгосрочной программы по развитию российского бункерного рынка.

В тоже время поддержка Правительством Российской Федерации предложения президента ОАО «Нефтяная компания «РОСНЕФТЬ», заключающегося в нерыночном ограничении доступа на рынок бункеровки судов всех хозяйствующих субъектов, кроме трех дочерних структур ВИНК («РН-Бункер», «ЛУКОЙЛ – Бункер», «Газпромнефть Марин Бункер») будет означать поддержку государством грубого нарушения действующего антимонопольного законодательства и статьи 8 Конституции Российской Федерации.

При этом важно иметь ввиду, что реализация указанного предложения президента ОАО «Нефтяная компания «РОСНЕФТЬ» приведет к значительными негативными последствиями не только для всей российской бункеровочной отрасли, но и для привлекательности российских портов по сравнению с портами сопредельных государств, в частности:

- 1) неизбежно резкое уменьшение предложения бункерного топлива в российских портах, так как указанные три дочерние структуры ВИНК в среднем занимают не более 45 (сорока пяти) процентов российского рынка бункеровки судов и владеют всего лишь 19 (девятнадцатью) судами-бункеровщиками из общего числа приблизительно в 200 (двести) судов – бункеровщиков эксплуатируемых в российских морских портах и менее 10 (десяти) процентов от общего количества используемых для осуществления деятельности по бункеровке судов в российских морских портах нефтебаз;
- 2) неизбежно резкое повышение стоимости бункерного топлива предлагаемого в российских портах, а следовательно, снижение их привлекательности по сравнению с портами сопредельных государств, что в свою очередь повлечет снижение судозаходов в российские порты и приведет к потерям госбюджета;
- 3) независимые бункеровочные компании вынуждены будут прекратить свою деятельность, либо попробовать перепрофилироваться для осуществления других видов деятельности, в связи с чем неизбежны увольнения сотрудников указанных компаний, переоборудование или вывод из эксплуатации специализированных судов-бункеровщиков и перепрофилирование принадлежащих им расположенных в прибрежной полосе нефтебаз для иных нежели бункеровка целей;
- 4) три дочерние структуры ВИНК в кратчайшие сроки будут признаны ФАС России доминирующими на российском рынке бункеровки судов и будут вынуждены при регулировании цен на бункерное топливо согласовывать их в установленном порядке с Федеральной службой по тарифам, что в свою очередь негативно скажется на осуществлении ими деятельности на рынке бункеровки судов, который требует оперативного реагирования на изменения мировых котировок цен на топливо, а следовательно это также негативно отразится на привлекательности российских портов;
- 5) снижение привлекательности российских портов по сравнению с портами сопредельных государств приведет к переориентированию логистических цепочек в обход российских портов.

И наконец, в письме президента ОАО «Нефтяная компания «РОСНЕФТЬ» говорится о необходимости дополнительного государственного контроля за ведением бизнеса независимыми бункеровочными компаниями, поддерживает данное предложение и руководитель ФТС России. Но как уже указывалось, процесс осуществления деятельности по бункеровке судов жестко регламентирован действующим законодательством и непрерывно контролируется соответствующими государственными органами, а противоречивая правоприменительная практика (особенно в таможенной сфере) создает множество избыточных необоснованных административных барьеров существенно затрудняющих развитие бункеровочной отрасли. Таким образом, совершенно очевидно, что президентом ОАО «Нефтяная компания «РОСНЕФТЬ» и руководителем ФТС России предлагается повысить эффективность контроля самым «простым» способом, который заключается в неконкурентном незаконном выдавливании с помощью государственных органов подавляющего большинства контролируемых хозяйствующих субъектов с российского рынка бункеровки судов.

Но есть иной – рыночный способ повышения эффективности контроля за деятельностью по бункеровке судов и выполнения поручения председателя Правительства Российской Федерации, который одновременно позволит совершить качественный скачок в развитии российского рынка бункеровки судов. Он заключается в рациональном использовании накопленного в бункеровочной отрасли положительного опыта добровольного саморегулирования. При этом члены Ассоциации убеждены в том, что для распространения данного положительного опыта на всю бункеровочную отрасль необходимо законодательно ввести в ней обязательное саморегулирование.

Саморегулируемая организации «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков» ответственно заявляет, что российская бункеровочная отрасль готова для законодательного введения обязательного режима саморегулирования.

Так при проведении Общих собраний членов Ассоциации неоднократно обсуждался и ставился на голосование вопрос о полезности и необходимости законодательного введения в бункеровочной отрасли обязательного саморегулирования и неизменно члены Ассоциации (включая и дочерние структуры ВИНК («РН-Бункер», «ЛУКОЙЛ – Бункер», «Газпромнефть Марин Бункер») единогласно поддерживали данное предложение. При этом важным является то обстоятельство, что более 75 (семидесяти пяти) процентов объема продаж на российском рынке бункеровки судов приходится на членов Ассоциации.

Несомненно, полезным при законодательном введении в российской бункеровочной отрасли обязательного саморегулирования может стать опыт накопленный в Саморегулируемой организации «Российская Ассоциация Морских и Речных бункеровщиков», в которой уже разработаны, прошли подробное обсуждение и практически единогласно одобрены основные критерии членства для отраслевых саморегулируемых организаций, которые в полной мере учитывают специфику осуществления деятельности по бункеровке судов. Указанные критерии с одной стороны не ограничат доступ на рынок добросовестных ответственных участников, а с другой стороны будут гарантировать реальную материальную ответственность членов саморегулируемых организаций перед потребителями их услуг, третьими лицами и в случае загрязнения окружающей среды. Но главное, в российской бункеровочной отрасли будут последовательно внедрены обязательные для всех участников рынка бункеровки судов стандарты и правила цивилизованного осуществления деятельности по бункеровке судов, соответствующие требованиям российского законодательства и международным стандартам, которые позволят существенно сократить случаи предоставления судам некачественного бункерного топлива, нанесения ущерба окружающей среде и третьим лицам и создать условия необходимые для ускорения развития российской бункеровочной отрасли.

В свою очередь государству это позволит отказаться от очень затратного и несмотря на это, как утверждают президент ОАО «Нефтяная компания «РОСНЕФТЬ» и руководитель ФТС России, неэффективного контроля за осуществлением деятельности каждого хозяйствующего субъекта, поручив его саморегулируемым организациям, члены которых будучи материально заинтересованными в отсутствии в их саморегулируемой организации нарушителей принятых стандартов и правил смогут оперативно привлекать их к ответственности, вплоть до исключения из своих рядов, что само по себе при обязательном режиме саморегулирования означает запрет на осуществление деятельности соответствующей предмету саморегулирования. При этом государство также существенно повысит эффективность контроля за бункеровочной отраслью, так как будет с существенно меньшими затратами и существенно большей эффективностью контролировать саморегулируемые организации на предмет надлежащего исполнения ими своих обязанностей по контролю за деятельностью своих членов.

В заключении, следует отметить что положительный эффект от реализации предлагаемого Ассоциацией пути решения проблемы повышения эффективности контроля за российской бункеровочной отраслью и ускорения ее развития существенно усилится, если последовательно будет реализована инициатива Правительства Российской Федерации по неуклонному повышению доли обязательной продажи ВИНК производимого ими топлива через топливную биржу. Это позволит избежать довольно высоких в настоящее время рисков проявления недобросовестной конкуренции со стороны дочерних структур ВИНК и придать стабильность и предсказуемость процессу оборота энергоносителей как на российском рынке бункеровки судов, так и в Российской Федерации в целом.

С учетом вышеизложенного, во избежание нарушения антимонопольного законодательства и Конституции Российской Федерации при выполнении поручения Председателя Правительства Российской Федерации от 23.09.2013г. № ДМ-П9-6790р и в целях повышения эффективности контроля за осуществлением деятельности по бункеровке судов, прошу поддержать инициативу Саморегулируемой организации «Российская Ассоциация

Морских и Речных Бункеровщиков» по законодательному введению в сфере деятельности по бункеровке судов обязательного саморегулирования, а также оказать содействие по созданию при Министерстве транспорта Российской Федерации рабочей группы для разработки, с учетом мнения всех участников деятельности по бункеровке судов в российских морских портах, плана мероприятий по развитию российского рынка бункеровки судов и включению в ее состав представителей Саморегулируемой организации «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков», независимых и дочерних для ВИНК бункеровочных компаний, заинтересованных министерств и ведомств.

Приложение:

1. Копия письма из Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта (исх. № 05-04-3804 от 17.10.2013г.);
2. Копия письма исх. № ИС-795 от 23.09.2013г., с обращением к Председателю Правительства РФ президента ОАО «Нефтяная компания «РОСНЕФТЬ»;
3. Копия письма исх. № 01-14/42935 от 26.09.2013г., с обращением к Председателю Правительства РФ руководителя ФТС России А. Ю. Бельянинова;
4. Копия письма исх. № 01-14/44863 от 09.10.2013г., с обращением в Минтранс России руководителя ФТС России А. Ю. Бельянинова;
5. Таблица № 1 с подробным перечнем судов – бункеровщиков эксплуатируемых в российских морских портах;
6. Таблицы № 2, 3 со сравнительными данными по продажам бункерного топлива в основных российских морских портах за 2012 год и первую половину 2013 года.

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



В.А. Ковалев