

Меры поддержки участников российского рынка бункеровки судов

При анализе причин значительного роста цен на низкосернистое судовое топливо в 2021 году и проявившейся тенденции по значительному сокращению предложения низкосернистого судового топлива на российском рынке бункеровки судов на фоне восстановления деловой активности по мере выхода из ограничений, продиктованных пандемией вируса COVID-19, стоит прежде всего иметь ввиду, что судовое (бункерное) топливо представляет из себя как минимум 11 (одиннадцать) типов судовых топливных смесей, особенности состава каждой из которых обусловлены конструктивными особенностями и потребностью силовых установок существующих водных судов и именно по причине такого многообразия спроса производителям судового топлива, как правило, нерентабельно производить всю требующуюся судовладельцам линейку типов судового топлива.

Важно также учитывать, что в 2020, 2021 годах и за прошедший период 2022 года низкосернистое судовое топливо практически не продавалось на существующих в Российской Федерации профильных биржевых площадках - Акционерное общество «Санкт-Петербургская Международная Товарно-сырьевая Биржа» и Акционерное общество «Биржа «Санкт-Петербург» (копии писем с ответами указанных бирж на запрос Саморегулируемой организацией «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков» (далее – Ассоциация) имеются).

Таким образом, значительная часть спроса как российских, так и иностранных судовладельцев в судовом топливе традиционно удовлетворяется поставщиками (бункеровочными компаниями) судовым топливом, полученным смешением нефтепродуктов, как с использованием специально предназначенных для этого установок (блендеров), так и без использования последних, при этом смешение зачастую происходит в местах хранения и(или) реализации топлива, что при определенных условиях указанных в пункте 3 статьи 182 НК РФ не является производством и акциз по данным операциям не исчисляется. По оценке Ассоциации доля продаваемого на российском рынке бункеровки судов судового топлива, полученного смешением, колеблется ориентировочно - от 30 до 40 процентов от общего количества продаваемого судового топлива.

При этом существенное влияние на итоговую цену судового топлива оказывает внутреннее нормативное регулирование, и в том числе, порядок налогообложения акцизом операций, с использованием средних дистиллятов. Положениями федерального закона от 15.10.2020 № 321-ФЗ «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации в части введения обратного акциза на этан, сжиженные углеводородные газы и инвестиционного коэффициента, применяемого при определении размера обратного акциза на нефтяное сырье», были внесены изменения в определение «средних дистиллятов» в части требования по кинематической вязкости и содержания ароматических, непредельных и (или) кислородсодержащих соединений, фактического исключения мазутных групп из состава средних дистиллятов. Кроме того, законодатель внес существенные изменения в порядок администрирования акциза в части применения вычетов. При этом, для получения вычета по акцизу при осуществлении операций с использованием средних дистиллятов (пп. 29-31 п. 1 статьи 182 НК РФ) налогоплательщик обязан предоставить документы (договоры, счета-фактуры с выделенным акцизом) от производителя среднего дистиллята. Т.е. в настоящее время, право налогоплательщика на применение вычета по акцизу с коэффициентом 2 по операциям с судовым топливом, являющимся средним дистиллятом, зависит от происхождения среднего дистиллята и

от желания производителя предоставить налогоплательщику необходимые документы. Исходя из вышеизложенного, указанные поправки в НК РФ привели на практике к невозможности получения вычета по судовому топливу, полученному путем смешения, которое фактически составляло и составляет существенную долю в общем объеме низкосернистого топлива на российском рынке.

Вместе с тем следует также иметь ввиду, что размер акциза рассчитывается в соответствии со специальной законодательно закрепленной формулой, в зависимости от существующей на момент такого расчета экспортной альтернативы. Что не позволяет хозяйствующему субъекту предусмотреть размер подлежащего возмещению акциза на дату расчета в каждом налоговом периоде, а это создает дополнительную негативную неопределенность при планировании хозяйственной деятельности организаций, имеющих по закону право на возмещение акциза, так как по опыту предыдущих лет в абсолютном выражении акциз на средние дистилляты составлял ориентировочно от 12 до 21 тысяч рублей на тонну, а процесс возмещения указанного акциза по практике может занимать до полугода. Важно также учесть, что в соответствии с действующим законодательством, если в качестве судового топлива используется дизельное топливо, равно как и при получении судового топлива путем смешения, в качестве одного из компонентов такого смешения, возмещение начисленного при получении дизельного топлива акциза не предусмотрено, что существенно снижает возможности получения низкосернистого судового топлива.

Таким образом, поэтапное обнуление экспортной пошлины наряду с отменой принятых в 2018 году налоговых вычетов на темное судовое топливо при реализации в бункерном канале и расширением перечня подакцизных дистиллятов, невозможность получения вычета по полученному путем смешения (блендирования) судовому топливу привели к росту цен на судовое (бункерное) топливо и полностью ликвидировали ценовое преимущество бункеровки в российских портах как для российских, так и для иностранных судовладельцев. Это наряду с повышенной фискальной нагрузкой на бункеровочную отрасль негативно отразилось на объеме реализации бункерного топлива судовладельцам, так в 2020 году объем реализации судового топлива в портах и на внутренних водных путях Российской Федерации снизился с 11 до 7,9 млн. тонн (т. е. на 29% по сравнению с 2019 годом), а по Дальнему Востоку снижение за 2020 год по сравнению с 2019 годом составило беспрецедентные 48 процентов (с 4,6 млн. тонн в 2019 году до 2,4 млн. тонн в 2020 году).

Вместе с тем, несмотря на постепенное восстановление международной деловой активности в результате поэтапной отмены связанных с пандемией ограничений, сокращение объема рынка продаж судового топлива на российском рынке в 2021 году продолжилось, о чем свидетельствуют следующие сравнительные данные об объемах продаж на российском рынке бункеровки судов за 5 месяцев 2019г. / 2020г. / 2021г. – 4,7 млн. тонн / 2,9 млн. тонн / 1,9 млн. тонн, в российских портах на Дальнем Востоке за 5 месяцев 2020г. / 2021г. – 1,2 млн. тонн / 0,74 млн. тонн. А по результатам 2021 года в целом в сравнении с 2020, на Дальнем Востоке 2020г. / 2021г. – 2,4 млн. тонн / 1,94 млн. тонн, по всей Российской Федерации - 7,9 млн. тонн / 7,1 млн. тонн.

При этом важно иметь ввиду, что с учетом конкуренции российских портов с портами сопредельных государств, значительное повышение цены на судовое топливо в российских портах существенно снижает их привлекательность по сравнению портами сопредельных государств, в которых судовое топливо дешевле и значительно проще регулирование, например - российских портов на Дальнем Востоке по сравнению с портами КНР, рынок бункеровки в которых не

сокращается как в Российской Федерации, а напротив, стремительно растет (см. публикацию по ссылке: [China: Bonded LSFO Monthly Export Data Shows Rise - Ship & Bunker \(shipandbunker.com\)](#)).

Следствием существенного повышения цены на судовое топливо в российских портах является не только значительное снижение количества заходов иностранных судов в российские порты, которое приводит к мультиплекативному эффекту накопления недополученных доходов, вследствие сокращения уплаты портовых сборов, доходов от портовых услуг и эксплуатации портовой структуры, обеспечивающих развитие морской портовой инфраструктуры России, но и значительное снижение занятости населения в стратегически значимой отрасли (по состоянию на 2021 год численность работников непосредственно в бункеровочной отрасли насчитывает до 15 тыс. человек, а занятость в смежных с бункеровочной отраслях – до 50 тыс. человек.).

В тоже время **по причине значительного повышения цены на судовое топливо в российских портах с 2019 года российские судовладельцы также предпочитают бункероваться за рубежом**, так как именно расходы на потребляемое судовое топливо преимущественно и непосредственно влияют на себестоимость перевозки (*доля судового топлива в себестоимости перевозок водным транспортом составляет ориентировочно 30-40%*), а следовательно на конкурентоспособность российских судоходных компаний и на привлекательность российских морских портов.

Вызывают также обеспокоенность уже принятые и реализуемые решения которые оказывают негативное влияние на деятельность судоходной и бункеровочной отрасли.

Завершение налогового маневра, поэтапное снижение экспортных пошлин на нефтепродукты с одновременным повышением НДПИ увеличивают себестоимость реализуемых в российских портах судовых топлив, что приводит к потере ценовой привлекательности портов РФ и снижению объемов бункеровок в сравнении с зарубежными рынками.

Рост глубины переработки нефти на российских НПЗ, при одновременном повышении маржинальности экспорта нефтепродуктов, привели к сокращению перерабатывающими предприятиями производства судовых топлив и отсутствию его ассортимента, востребованного судовладельцами. Ситуация в бункеровке усугубляется еще тем, что отсутствует необходимая инфраструктурно-цифровые решения в российских портах при повышении требований покупателей к уровню и стоимости сервиса, что также непосредственно влияет на себестоимость топлива.

Следствием указанных факторов является потеря российской бункеровочной отраслью рыночных позиций и исчерпание возможностей для дальнейшего развития бункерного рынка.

Вместе с тем, судовое топливо и мазут, обращающиеся на рынке, должны соответствовать техническому регламенту Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей, мазуту» (далее - ТР ТС 013/2011), утвержденному решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 № 826.

В соответствии с Решением Совета ЕЭК от 19 декабря 2019 г. № 108 установлено, что производство и выпуск в обращение судового топлива с массовой долей серы не более 1,5% допускается для судов, участвующих во внутренних водных перевозках, до 2024 года.

Таким образом, с 2024 года вступит в силу запрет на производство и выпуск в обращение судового топлива с массовой долей серы более 0,5%, что с учетом сокращения предложения низкосернистого судового топлива в российских портах (в том числе и в связи с модернизацией НПЗ приводящей к снижению доли остаточных темных видов топлив, являющихся основой для

производства судового топлива) неизбежно негативно повлияет на перевозки водным транспортом в Российской Федерации.

Следует также учитывать, что негативные последствия для российских судоходных и бункеровочных компаний по мере завершения налогового маневра будут нарастать.

И наконец, на российский рынок бункеровки судов в настоящее время оказывает негативное влияние санкционное давление со стороны ряда недружественных Российской Федерации государств.

В связи с изложенным, Саморегулируемая организация «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков» считает необходимым, с целью сдерживания роста цен на низкосернистое судовое топливо и во избежание дальнейшего сокращения предложения низкосернистого судового топлива в российских портах, **принять следующие меры поддержки участников российского рынка бункеровки судов:**

1) Внесение следующих изменений в налоговое законодательство:

- либо в части исключения судового топлива из под требования о начислении акциза в отношении средних дистиллятов, либо в части изменения порядка налогового администрирования предусматривающего как существенное сокращение сроков возмещения акциза и применение вычета акциза при осуществлении операций с использованием средних дистиллятов, получаемых путем смешения нефтепродуктов для получения низкосернистого судового топлива, соответствующего требованиям Правила 14 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (*что даст возможность российским судоходным и бункеровочным компаниям, участвующим в обороте полученного смесением низкосернистого судового топлива, применять вычет по акцизу на вовлеченные в смешение при получении судового топлива средние дистилляты, снижая стоимость судового топлива и увеличивая его предложение на рынке*);
- в части закрепления возможности применения вычета по акцизу на дизельное топливо, при его вовлечении в смешение наряду со средними дистиллятами при получении судового топлива (*что даст возможность российским судоходным и бункеровочным компаниям, участвующим в обороте полученного смесением низкосернистого судового топлива, применять вычет по акцизу на вовлеченное в смешение при получении судового топлива дизельное топливо, снижая стоимость судового топлива и увеличивая его предложение на рынке*);
- в части установления ускоренного возврата НДС (не дожидаясь трехмесячного периода, отведенного на проведение камеральной проверки) для компаний, благонадежность которых соответствует определенным критериям.

2) Предоставление за счет средств бюджета субсидирования железнодорожного тарифа при перевозках судового топлива ж/д транспортом (в том числе и мазуты и средние дистилляты являющиеся основой для получения судового топлива путем смешения) в Дальневосточный федеральный округ и арктические регионы России из других регионов, по аналогии с постановлением правительства РФ от 28 декабря 2021 года № 2508 (возможно путем внесения изменений в указанное постановление в части его дополнения

перечнем нефтепродуктов, перевозка которых субсидируется и существенного увеличения размера таких субсидий по сравнению с указанными в данном постановлении транспортом).

Примечание: Данная мера дополнительно позволит снизить стоимость судового топлива в указанных регионах, поскольку указанные регионы находятся на значительном расстоянии от большинства нефтеперерабатывающих производств, а железнодорожные тарифы на перевозку нефтепродуктов в указанные регионы из других регионов РФ значительно удороожают судовое топливо (например, размер ж/д тарифа на перевозку нефтепродуктов из Ачинского НПЗ (ст. Новая Еловка, Вост. Сибирь, Красноярский край) в настоящее время составляет до ст. Владивосток – 11368,89 рублей за тонну, из Омского НПЗ (ст. Комбинатская, Зап. Сибирь, Омская область) составляет до ст. Владивосток – 13603,00 рублей за тонну, ТАНЕКО (ст. Биклянь, респ. Татарстан, г. Нижнекамск) составляет до ст. Владивосток – 16742,90 рублей за тонну).

3) Снижение негативного воздействия от увеличения ключевой ставки ЦБ:

- фиксация, по состоянию на 23 февраля 2022 года, условий кредитования бункеровых компаний, судовладельцев и др. организаций по кредитам выданным до 23 февраля 2022 года на цели, связанные с пополнением оборотных средств, ремонтами и строительством судов, строительством, модернизацией, реконструкцией причалов, предназначенных для перевалки нефтепродуктов, нефтетерминалов и перегрузочных комплексов нефтепродуктов (путем субсидирования процентной ставки по кредитам);
- обеспечение возможности получения организациями кредитов по льготным ставкам на финансирование строительства танкерного флота, как на территории РФ, так и за ее пределами, строительства/модернизации/реконструкции причалов, предназначенных для перевалки нефтепродуктов, нефтетерминалов и перегрузочных комплексов нефтепродуктов. Предоставление льготных кредитов лизинговым компаниям для приобретения и строительства наливных судов.

Примечание: Производители в настоящее время продают нефтепродукты (включая судовое топливо и используемые для смешения компоненты) только при условии полной предоплате. Общее количество судов-бункеровщиков (суммарно во всех портах) по данным за 2020 год – 218. Средний возраст судов - 34 года. За последние 10 лет построен толь один специализированный бункеровый танкер (СПГ – бункеровщик «Дмитрий Менделеев» ГПНМБ), несколько танкеров было введено в эксплуатацию, но все они куплены за рубежом на вторичном рынке. При осуществлении деятельности по бункеровке судов, наряду с судами-бункеровщиками, как правило, используются причалы, предназначенные для перевалки нефтепродуктов, нефтетерминалы и перегрузочные комплексы нефтепродуктов.

- 4) Перенос в ТР ТС 013/2011 срока вступления в силу требования для внутренних перевозок и/или в целом исключения требования по норме содержания массовой доли серы в судовых топливах на уровне не более 0,5 %, до 2029 года;**
- 5) Увеличение разрешенного объема бункеровок путем внесения соответствующих изменений в Решение ЕЭК № 131 с 2024 года;**

Примечание: В фискальных целях Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 1 ноября 2016 года N 131 (далее - Решение ЕЭК 131) были определены количественные нормы бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу ЕАЭС. В связи с отменой вывозных пошлин на нефтепродукты необходимость в установлении количественных норм топлива, вывозимого в качестве припасов, требуется исключительно в целях его таможенного оформления, т.е. для определения того, какое количество судового топлива может быть оформлено в качестве припасов и перемещено за пределы Союза без помещения под таможенную процедуру. Для наполнения рынка реализации бункерного топлива в портах РФ представляется целесообразным инициировать отмену указанных в пп. «б» п. 1 Решения ЕЭК 131 ограничений по вывозу топлива в качестве припасов с 01.01.2024 года при условии погрузки топлива в специальные емкости судов, предназначенные для бункера.

- 6) Получение господдержки при инвестициях в бункеровочную инфраструктуру, в том числе на Дальнем Востоке и СМП, в соответствии с Федеральным законом от 01.04.2020 N 69-ФЗ «О защите и поощрении капиталовложений в Российской Федерации».

Примечание: Возможность получения господдержки путем заключения соглашения о защите и поощрении капиталовложений. В соответствии с требованиями Федерального закона от 01.04.2020 N 69-ФЗ «О защите и поощрении капиталовложений в Российской Федерации» одним из условий заключения соглашения является размер инвестиций более 5 млрд. руб. (без учета кредитных средств, бюджетных дотаций и расходов на ПИР). Таким образом снижение предполагаемого размера капиталовложений до приемлемого уровня, обычного при строительстве бункерной инфраструктуры будет являться основанием для заключения соглашения. При этом одним из дополнительных оснований для заключения соглашений с пониженным порогом капиталовложений может быть их инвестирование в строительство инфраструктуры СМП (в том числе и бункеровочной).

- 7) Предоставление льгот по портовым сборам для судов-бункеровщиков.

Примечание: Освободить суда-бункеровщики от портовых сборов, взимаемых при переходе из порта в порт для осуществления бункеровых операций. В настоящее время могут устанавливаться следующие виды портовых сборов: 1) корабельный; 2) канальный; 3) ледокольный; 4) лоцманский; 5) маячный; 6) навигационный; 7) причальный; 8) экологический; 9) транспортной безопасности акватории морского порта; 10) инвестиционный. Пп. 7 п. 1.12 Правил применения портовых сборов предусмотрено освобождение от уплаты портовых сборов (кроме лоцманского сбора) судов, осуществляющих операции по обслуживанию и снабжению судов, объектов инфраструктуры морского порта и работающих в акватории одного морского порта или смежных акваториях морских портов. Предлагается освободить (предоставить льготы) указанные суда (суда-бункеровщики) от уплаты всех портовых сборов (кроме лоцманского сбора) во всех портах, в которых они осуществляют бункеровые операции.

- 8) Перенос бремени расходов на несение постоянной готовности к ликвидации разливов нефтепродуктов в морских портах с бункеровочных компаний на портовые власти, через достаточное бюджетное финансирование несения такой готовности.

Примечание: Необходимость обеспечения централизованного и единоличного несения аварийно-спасательной готовности, в том числе к ликвидации аварийных разливов нефти

и нефтепродуктов на акватории портов, портовыми властями, финансируемыми из бюджета, давно назрела. Необходимость перенести расходы на несение аварийно-спасательной готовности в морских портах на портовые власти, финансируемые из бюджета, и исключение такой обязанности для бункеровых компаний и морских терминалов обусловлена общепринятой мировой практикой, в соответствии с которой каждое заходящее в порт судно платит целевой аварийно – спасательный сбор на обеспечение в порту готовности к ликвидации аварийной ситуации (включая разливы нефти и нефтепродуктов) силами финансируемых из накопленных таким способом средств профессиональных аварийно-спасательных формирований (служб). Вместе с тем, в настоящее время администрации портов по законодательству обязаны разрабатывать портовые планы ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов для каждого порта и заключать договоры с профессиональными аварийно-спасательными формированиями (службами), что ими и делается. Однако, под предлогом недостаточности государственного финансирования на несение такой готовности, в реальности в соответствии с законодательством все бремя расходов на обеспечение в порту готовности к ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов профессиональными (либо собственными нештатными) аварийно-спасательными формированиями (службами) возложено на осуществляющие деятельность в порту бункеровые компании (при этом ежемесячная стоимость несения готовности к ликвидации разливов нефти для средней бункеровой компании составляет ориентировочно от 1,5 - 2 млн. рублей, причем если случается разлив нефтепродуктов, то стоимость ликвидации такого разлива оплачивается отдельно от указанной оплаты за несение готовности).

- 9) Обнуление ввозных таможенных пошлин и ставки налога на добавленную стоимость на приобретаемый судовладельцами судовой ЗИП, оборудование и суда. Отмена таможенных сборов, ввозной антидемпинговой пошлины на запасные части и расходные материалы для восстановительного ремонта судов, при условии подтверждения целевого использования от импортера к каждой таможенной декларации.
- 10) Введение, в порядке предусмотренном постановлением Правительства РФ от 12 марта 2022 года № 353, минимум на 12 месяцев моратория на проведения очередных и внеочередных освидетельствований судов российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствования судов.
- 11) Отмена обязательного одобрения российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствования судов, материалов и изделий, применяемых при ремонте судов.
Примечание: В связи с возросшим качеством продукции и материалов, выпускаемых для внутреннего рынка, а также значительной зависимостью российского флота от поставок проводящих в отношении Российской Федерации санкционную политику европейских и американских компаний, особенно в части запчастей для двигателей, кранового оборудования, гидравлики и т. д. (при условии обязанности судовладельца предоставить сертификаты на запасные части, которые невозможно получить при отказе производителя) необходимо отменить обязательное одобрение российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствования судов, материалов и изделий, применяемых при ремонте судов.

12) Освобождение эксплуатирующих суда-бункеровщики судоходных компаний от уплаты таможенных и налоговых платежей по аналогии с РМРС (создание аналогичного реестра судов-бункеровщиков).

Примечание: В целях уменьшения себестоимости услуг по бункеровке возможно рассмотреть освобождение оперирующих судами-бункеровщиками судоходных компаний от уплаты таможенных и налоговых платежей в отношении судов-бункеровщиков по аналогии с судами, внесенными в Российский морской регистр судоходства (далее - РМРС).

На данный момент, регистрация судов в РМРС предоставляет судовладельцу право: - на использование таможенных и налоговых льгот: - освобождение от уплаты таможенных платежей (пошлины и НДС) при ввозе судна на таможенную территорию ЕАЭС; - освобождение от уплаты транспортного налога; - освобождение от уплаты налога на имущество; - освобождение от уплаты страховых взносов в ФСС и ПФР; - освобождение от уплаты налога на прибыль доходов, полученных при осуществлении международных перевозок грузов (сдаче судна в аренду для осуществления таких перевозок).

Представляется, что если такие льготы будут предоставлены судовладельцам, эксплуатирующими суда-бункеровщики, то данное обстоятельство будет являться позитивным с точки зрения поддержания участников рынка бункеровки судов.