



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, e-mail: info@mrunker.ru
www.mrbunker.ru
ИНН/КПП 7810032606/781001001
Р/с № 40703810032180000039
к/с № 30101810600000000786, БИК 044030786
Филиал «Санкт-Петербургский» АО «АЛЬФА-БАНК»
ОГРН 1057811563127, ОКПО 77661887. ОКВЭД 74,14

**Первому заместителю Председателя
Правительства Российской
Федерации
Д. В. Мантурову**

№ **005** от **14.01.2026**
на № _____ от _____

Уважаемый Денис Валентинович,

В Правительстве Российской Федерации, экспертном сообществе и СМИ активно обсуждаются различные предложения по административным мерам, направленным на ускоренное обновление гражданского флота в России и уже разработан проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – законопроект, Приложение 1), предусматривающий внесение изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации ...» и в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, которым предусматривается введение следующих, наиболее значимых для судовладельцев, ограничительных мер:

- введение запрета на заход в морские порты судов возрастом 40 лет и более;
- ежегодное проведение в отношении судов в возрасте 30 лет и более классификации и освидетельствования;
- уплата за заход в морские порты судов в возрасте 30 лет и более портовых сборов с повышающим коэффициентом в размере 1/10 от величины портового сбора за каждый год, превышающий возраст судна 30 лет;
- увеличение по КВВТ РФ в 10 раз для всех судов независимо от их возраста минимальных страховых сумм при обязательном страховании ответственности судовладельца за вред, причиненный имуществу физических лиц или юридических лиц.

Бункеровка судов (снабжение судов бункерным топливом и смазочными материалами) является важнейшим портовым сервисом, непосредственно влияющим как на себестоимость перевозки грузов водным транспортом и на конкурентоспособность российских судоходных компаний (доля стоимости судового топлива в себестоимости перевозок водным транспортом составляет ориентировочно 30-40%), так и на привлекательность российских морских портов в целом по сравнению с морскими портами сопредельных стран. Емкость российского рынка бункеровки судов в морских портах по оценкам 2024 года составила ориентировочно 7 (семь) млн. тонн.

Саморегулируемая организация «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков» (далее по тексту - Ассоциация), в целом поддерживая необходимость поэтапного обновления гражданского флота, сообщает следующее.

Бункеровочные компании осуществляют бункеровку судами–бункеровщиками, которые являются танкерами в подавляющем большинстве малого и среднего дедвейта (полная

грузоподъёмность судна), специально оборудованными для бункеровки (заправки) судовым топливом других судов. Общее количество эксплуатируемых в Российской Федерации судов-бункеровщиков ориентировочно 370 (триста семьдесят), при этом количество морских судов-бункеровщиков 193 (сто девяносто три) суммарным дедвейтом 537 000 тонн. Ряд бункеровочных компаний наряду с бункеровкой судов также осуществляют перевозку танкерами нефтепродуктов в российских регионах.

Основу российского бункеровочного флота составляют суда постройки советского периода (построены на судостроительных заводах СССР и стран-членов СЭВ) и приобретенные в постсоветский период в зарубежных странах. Средний возраст российских морских судов-бункеровщиков 38 (тридцать восемь) лет, речных судов-бункеровщиков 49 (сорок девять) лет.

При этом общее количество судов-бункеровщиков, потенциально подпадающих на данный момент времени под предусмотренные указанным законопроектом запреты и жесткие административные ограничения, составляет не менее **275 (двухсот семидесяти пяти), т. е. более 74 (семидесяти четырех) процентов от общего количества.**

Предложенные в законопроекте ограничения приведут к одномоментному выводу из эксплуатации ориентировочно 30 (тридцати) процентов дедвейта морского бункеровочного флота, что в свою очередь приведет к невозможности покрытия существующего спроса на бункеровку обеспечивающих морской экспорт и импорт грузов судов (потери на рынке бункеровки судов в российских морских портах могут составить ориентировочно более 2 (двух) млн. тонн судового топлива).

Таким образом, вывод из эксплуатации одномоментно такого количества судов-бункеровщиков без преувеличения сорвет на неопределенный продолжительный срок предоставление судового топлива судам в необходимом количестве в большинстве российских морских и речных портов и неизбежно повлечет значительное повышение его цены.

Кроме того, в течение 10 (десяти) лет произойдет выбытие из эксплуатации еще ориентировочно 33 (тридцати трех) процентов дедвейта морского бункеровочного флота с ориентировочными потерями до 2,5 (двух с половиной) млн. тонн предоставляемого в российских морских портах судового топлива.

Недополучение указанных объемов предоставляемого в российских морских портах судового топлива, в свою очередь, приведет к потере бюджетом Российской Федерации прямых и косвенных налогов, собираемых с участников рынка, а судовладельцы вынуждены будут пополнять бункерное топливо в иностранных бункеровочных хабах за пределами Российской Федерации по более высоким ценам, снижая в конечном счете конкурентоспособность российского экспорта.

В тоже время, перевозящим из Российской Федерации нефть и нефтепродукты судам, попавшим под западные рестрикции, крайне затруднительно или невозможно пополнить запасы судового топлива за пределами Российской Федерации.

Вместе с тем, предусмотренные законопроектом административные ограничения и запреты в отношении танкеров старше 30 (тридцати) и 40 (сорока) лет неизбежно повлекут значительные негативные последствия для транспортной логистики снабжения нефтепродуктами удаленных от основных центров нефтепереработки и альтернативных морскому пути транспортных артерий российских территорий (таких как Камчатский край, Чукотка, Магаданская область, Сахалинская область с Курильскими островами, северные территории Хабаровского края, Калининградская область), куда нефтепродукты доставляются исключительно или преимущественно морским транспортом (танкерами) в силу географических и геополитических условий.

Примечательно, что целевым сценарием Стратегии развития судостроительной промышленности (утверждена распоряжением Правительства РФ от 28 октября 2019 г. № 2553-р,

с корректировками от 12 мая 2025 г.) **предусмотрено построить до 2035 года одно (!) судно-бункеровщик.**

Не лучше обстоят дела и в других сегментах российского гражданского флота. Так по имеющимся в открытых источниках данным **под предусмотренные указанным законопроектом ограничения попадают не менее 2 100 самоходных речных судов и судов класса «река-море», работающих сейчас в Российской Федерации (учтены пассажирские, сухогрузные и наливные суда во всех бассейнах, работающие под всеми флагами).** При этом запланировано до 2035 года построить только **276 транспортных судов** класса «река-море» и пассажирских судов, если сценарий Стратегии развития судостроительной промышленности будет реализован в полном объеме (утверждена распоряжением Правительства РФ от 28 октября 2019 г. № 2553-р, с корректировками от 12 мая 2025 г.).

Важно также учитывать, что с учетом действующих в настоящее время мер государственной поддержки по обновлению флота срок окупаемости эксплуатации вновь построенных судов портового и вспомогательного флота (к которым относятся суда-бункеровщики) в Российской Федерации составляет ориентировочно 30 - 35 лет.

При этом для сравнения строительство аналогичных по техническим характеристикам судов, например, в Китае примерно в 2,5 - 3 раза дешевле с учетом стоимости перехода, что непосредственно влияет на срок окупаемости построенных судов.

Вместе с тем, на ситуацию с обновлением российского гражданского флота с 1 марта 2026 года также негативно повлияют вступающие в силу изменения законодательства, предусматривающие запрет на использование в каботаже (перевозках водным транспортом на территории Российской Федерации) судов, построенных за пределами территории Российской Федерации и не соответствующих установленным в Российской Федерации требованиям к промышленной продукции, предъявляемым в целях ее отнесения к продукции, произведенной на территории Российской Федерации (в соответствии с пунктом 4.1 статьи 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и Постановлением Правительства РФ от 02.11.2022 № 1964 "Об определении отдельных видов деятельности, предусмотренных пунктами 1 и 3 статьи 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, которые осуществляются с использованием судов, построенных на территории Российской Федерации и соответствующих установленным в Российской Федерации требованиям к промышленной продукции, предъявляемым в целях ее отнесения к продукции, произведенной на территории Российской Федерации").

Таким образом, с 1 марта 2026 года, например, доставка бункерного топлива из порта «Санкт-Петербург» в порт «Усть-Луга» или порт «Калининград» и бункеровка судов указанными судами окажется под запретом.

В тоже время в настоящее время существуют проверенные временем и практикой механизмы технического наблюдения, признанные на международном уровне и обеспечивающие комплексный контроль безопасности, в частности:

1. Система ТОиР - регламентированный порядок технического обслуживания и ремонта судов, установленный компанией, эксплуатирующей суда;
2. Классификационное освидетельствование - непрерывный контроль технического состояния судов Классификационным обществом (Российский Морской Регистр Судоходства или Российское Классификационное Общество);
3. Государственный надзор - инспекционный контроль со стороны государства флага (Flag State Control);

4. Портовый контроль - надзор со стороны администраций портов захода (Port State Control);
5. Освидетельствование МКУБ - проверки соответствия судов требованиям Международного кодекса управления безопасностью;
6. Прохождение в соответствии с требованиями Классификационного общества плановых проверок и ремонтов на судоремонтных предприятиях;
7. Программа SIRE inspection - Программа отчёта об инспекциях судов, инициированная Международной организацией консультативных компаний в области нефти и газа (OCIMF). Это стандартизированная оценка, проводимая для нефтяных и химических компаний с целью проверки безопасности и эксплуатационной готовности судов, используемых для перевозки их продукции. Отчеты инспекций служат надежным источником информации для принятия решений о фраговании и оценке рисков.

При этом суда-бункеровщики также находятся под постоянным дополнительным контролем портовых властей (Морских Администраций и Службы капитанов портов).

Указанная многоуровневая система постоянного контроля, надзора, освидетельствования и ремонта судов позволяет эксплуатировать суда-бункеровщики без серьезных чрезвычайных происшествий на акваториях морских портов и внутренних водных путях Российской Федерации. Важно так отметить, что суда-бункеровщики эксплуатируются в защищенной от погодных катаклизмов (шторм, ураган и т.п.) среде и имеют ограничения в своем классе на работу по высоте волны, как и любое иное судно.

Кроме того, требует надлежащего обоснования предложенный в указанном законопроекте критерий запрета на заход (эксплуатацию) судов в морские порты - исключительно по возрасту судов (старше 40 лет), без учета их типов, условий эксплуатации и технического состояния, проведения реновации. Представляется, что такой упрощенный подход не учитывает требования ст. 4 Федерального закона от 31.07.2020 N 247-ФЗ "Об обязательных требованиях в Российской Федерации", определяющей принципы установления и оценки применения обязательных требований (а именно, обоснованность и исполнимость обязательных требований).

Исходя из экспертной оценки, проведенной на основании ежегодной статистики Ространснадзора по аварийности судов на море и внутренних водных путях Российской Федерации, не прослеживается прямая связь между безопасностью судоходства и возрастом судна, при этом основным фактором, влияющим на аварийность судов из года в год является человеческий фактор (данное утверждение подтверждается Международной морской организацией, которой в рамках Подкомитета по человеческому фактору, подготовке и несению вахты разработаны дополнения к Кодексу ИМО по проведению расследований аварий и инцидентов на море в отношении роли человеческого фактора в морских авариях и происшествиях).

Вместе с тем, указанным законопроектом не учитывается важное обстоятельство, что среди судов старше 40 лет имеется значительное количество прошедших реновацию в рамках государственных программ, которые были освидетельствованы классификационными обществами в объеме первоначального освидетельствования, однако год их постройки остался неизменным. Такие обновленные суда должны быть освобождены от новых административных требований и запретов.

Стоит также иметь ввиду невыполнимость предусмотренного законопроектом проведения ежегодного классификационного освидетельствования для судов старше 30-ти лет в связи с отсутствием производственных судоремонтных мощностей для докового обследования в рамках освидетельствования такого количества судов, особенно для бассейнов внутренних водных путей, где характерен короткий срок навигации (в настоящее время российская судоремонтная отрасль характеризуется устаревшей инфраструктурой – 46 (сорок шесть) российских судоремонтных компаний владеют 81 (восемьдесятю одним) доком (89 процентов из которых

плавучие), 38 (тридцать восемь) доков старше 50 (пятидесяти) лет, средний износ оборудования превышает 70 (семьдесят) процентов).

Таким образом, представляется, что спроектированный в указанном законопроекте подход, направленный на стимулирование ускоренного обновления флота, надлежаще **не просчитан**, так как законопроект предусматривает немедленное (без поэтапности) введение исключительно административных запретов и ограничений (требующих обоснования) и не только не учитывает реальное техническое состояние российских судов-бункеровщиков, с учетом условий их эксплуатации и многоуровневой системы постоянного контроля их технического состояния (наличия двойных бортов и двойного дна), но и **практически нереализуем в течение ориентировочно 15 (пятнадцати) лет**, с учетом беспрецедентного общего количества потенциально подпадающих под запрет на эксплуатацию в соответствии с законопроектом судов всех типов, которые необходимо будет построить на отечественных верфях взамен выпадающих, существующего в настоящее время положения дел в сфере отечественного судостроения (*при текущем состоянии судостроительных мощностей в Российской Федерации невозможно заменить в среднесрочной перспективе (15 лет) попадающий под запреты и ограничения бункеровочный флот, на отечественных судовых верфях, при условии их полной загрузки и бесперебойной работы, возможно построить максимум 24 судна в год*), а также в связи с недоступностью для подавляющего большинства судоходных и бункеровочных компаний финансирования, необходимого для строительства новых судов.

Следует также иметь ввиду, что **указанный законопроект разработан Минтрансом России во исполнение решений**, принятых на состоявшемся 06.08.2025 г. совещании у Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д. В. Мантурова по выработке мер стимулирования судостроения в Российской Федерации (Протокол № МД-П50-120пр от 06.08.2025 г., Приложение 2).

Однако, положения законопроекта не учитывают указанные в пункте 4 Протокола № МД-П50-120пр от 06.08.2025 г. принятые решения, которыми предусмотрены как **поэтапность введения запрета на заход в российские морские порты судов старше 40 лет**, так и **поручение о разработке мер стимулирования обновления российского флота** (а именно, - п. 4.1. Минтрансу России, Минпромторгу России, Минэнерго России, Минсельхозу России совместно с заинтересованными организациями в срок до 15 сентября 2025 года разработать программу замещения «ветхого флота» на период до 2035 года; п. 4.3. Минпромторгу России совместно с Минтрансом России в срок до 30 сентября 2025 года представить в Минфин России и в Правительство России предложения по программе льготного лизинга гражданских судов водного транспорта, подлежащих строительству до 2035 года...»).

Кроме того, предлагаемые законопроектом для судов возрастом от 30 (тридцати) до 40 (сорока) лет дополнительное освидетельствование, прогрессивная шкала портовых сборов и иные ограничительные меры **указанным протокольным поручением не предусмотрены**.

С учетом изложенного, в соответствии с принятым 11 декабря 2025 года решением Совета Ассоциации, в целом поддерживая необходимость поэтапного обновления гражданского флота, в целях недопущения невосполнимого в среднесрочной перспективе ущерба стратегически значимой для обеспечения перевозки грузов внутри Российской Федерации и осуществления экспорта водным транспортом бункеровочной отрасли и значительных потерь для бюджета в части налогов и сборов, просим оказать содействие в:

- 1) обеспечении разработки, законодательном закреплении и реализации дополнительных комплексных мер стимулирования строительства нового флота (в рамках соответствующей государственной программы), включая меры по значительному наращиванию производственных мощностей и восстановлению компетенций в сфере судостроения, а также мер по обеспечению доступности для судоходных и бункеровочных компаний финансирования строительства новых судов, которые позволят добиться окупаемости построенных на российских верфях судов в срок - ориентировочно 10 – 15 лет;

- 2) установлении обоснованной поэтапности обновления российского гражданского флота (по каждому типу судов) в разумные сроки в зависимости от возраста судов, условий их эксплуатации и иных влияющих на безопасность эксплуатации факторов, с обязательным учетом возможностей российской судостроительной отрасли и сроков по постройке необходимого количества новых судов каждого типа взамен выводимых из эксплуатации, а также результатов реализации новых мер по обеспечению доступности для судоходных и бункеровочных компаний финансирования строительства новых судов;
- 3) установлении и законодательном закреплении отдельных (помимо надлежаще обоснованного предельного возраста судов) критериев безопасной эксплуатации судов портового и вспомогательного флота (включая суда-бункеровщики), с учетом условий их эксплуатации, технического состояния, прохождения реновации и многоуровневой системы постоянного контроля за их техническим состоянием;
- 4) законодательном закреплении отсрочки введения предусмотренных законопроектом новых административных ограничений и невыполнимых в обозримом будущем для большинства судоходных и бункеровочных компаний запретов и требований на срок, который позволит в полной мере реализовать разработанные дополнительные комплексные меры по обеспечению строительства в Российской Федерации нового флота взамен выводимых из эксплуатации судов каждого типа (в рамках соответствующей государственной программы);
- 5) законодательном закреплении освобождения от предусмотренных законопроектом новых административных ограничений и запретов судов, прошедших реновацию и освидетельствованных классификационными обществами в объеме первоначального освидетельствования.

Саморегулируемая организация «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков» готова принять участие в обсуждении безопасной эксплуатации отдельных критериев для судов портового и вспомогательного флота (включая суда-бункеровщики), обеспечивающих обслуживание и снабжение судов в российских морских портах и внутренних водных путях, по мерам стимулирования обновления флота и в проводимой работе по доработке законопроекта.

Примечание: Саморегулируемая организация «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков» с 2005 года объединяет российские бункеровочные компании из всех российских судоходных регионов, на долю которых приходится более 75 (семидесяти пяти) процентов продаж судового топлива на российском рынке бункеровки судов и ориентировочно 78 (семьдесят восемь) процентов от общего дедвейта судов-бункеровщиков, используемых при бункеровке в российских морских портах (члены Ассоциации оперируют 144 (сто сорока четыре) судами, совокупным дедвейтом 421 908 тонн).

Просим сообщить о принятом решении по эл. адресу Ассоциации: info@mrbunker.ru.

Приложение:

1. Законопроект;
2. Протокол № МД-П50-120пр от 06.08.2025 г.

С уважением,

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

В.А. Ковалев