



**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

№ 232 от 13.10.08

на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

**Министерство транспорта  
Российской Федерации  
Заместителю министра**

**Мишарину А.С.**

**Уважаемый Александр Сергеевич!**

По состоянию на конец августа 2008 года, по информации Российской Ассоциации Морских и Речных Бункеровщиков, в морских внутренних водах РФ эксплуатируется 356 судов-бункеровщиков, из которых 251 с дедвейтом от 600 до 5000 т.

Достаточно крупный в количественном отношении флот составляют суда различных проектов, при этом средний возраст российских судов-бункеровщиков составляет 30 лет и лишь 20 процентов судов от общей численности находятся в эксплуатации 25 и менее лет.

Рассматривая проблему эксплуатации стареющего российского бункеровочного флота, мы понимаем, что в настоящее время он отстает от требований применяемых Международной морской организации (ИМО) к судам, совершающим международные рейсы, в том числе требований правила 21 приложения 1 к конвенции МАРПОЛ 73/78. Так, по нашей информации, в настоящее время лишь 18 российских судов-бункеровщиков являются двухкорпусными и полностью соответствуют требованиям правила 21 приложения 1 к конвенции МАРПОЛ 73/78, но и эти суда находятся в эксплуатации более 15 лет, а следовательно, проекты по которым они строились уже не вполне соответствуют требованиям настоящего времени.

Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков занимается решением проблемы обновления бункеровочного флота в течение последних 2 лет. Бункеровщики России понимают необходимость и заинтересованы в строительстве современных судов - бункеровщиков 21 века, которые будут надежными, безопасными и привлекательными для наших клиентов. Однако, в тоже время, подавляющее большинство российских бункеровочных компаний во исполнение положений правила 21 приложения 1 к конвенции МАРПОЛ 73/78 вынуждены будут приобретать за границей устаревшие иностранные суда, находящиеся в эксплуатации более 15 лет (иных на рынке нет), конструкция которых формально соответствуют положениям правила 21 приложения 1 к конвенции МАРПОЛ 73/78.

Иначе решить вышеуказанную задачу в течение 1-2 лет невозможно. При этом, по оценке специалистов на иностранном рынке нет достаточного предложения судов соответствующих требованиям правила 21 приложения 1 к конвенции МАРПОЛ 73/78, не говоря уже о том, что у подавляющего большинства российских бункеровочных компаний попросту нет финансовой возможности купить такие суда за границей в столь сжатые сроки, так как это потребует выведения из оборота значительных денежных средств и неизбежно подорвет финансовую основу для повседневной деятельности.

По предварительной оценке нашей Ассоциации в настоящее время российские бункеровщики готовы вложить деньги в строительство, как минимум, 35-ти новых судов (по 2-3 современным проектам, которые могут быть разработаны по заказу бункеровочных компаний ведущими проектно-конструкторскими российскими организациями) и в строительство новых

судов с использованием элементов конструкции старых судов – не менее 50 единиц, причем для российских бункеровщиков принципиально разместить этот заказ на российских судостроительных предприятиях, что позволит использовать существенные преимущества лизинговой схемы в соответствии с Постановлением Правительства РФ № 383 от 22.05.2008г.

Представители нашей Ассоциации являются активными участниками созданной при Минтрансе РФ рабочей группы по обеспечению реализации проектов строительства судов гражданского флота, последнее заседание которой проведенное 26.08.2008г в г. Москве, было посвящено оценке реальных производственных возможностей российских судостроительных предприятий, в частности, ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» и предприятий объединенных Ассоциацией промышленных предприятий речного флота. К сожалению, результатом проведенной на этом заседании оценки явился неутешительный для бункеровщиков России вывод – по самому оптимистичному прогнозу заказ на строительство и модернизацию вышеуказанного количества судов – бункеровщиков не может быть выполнен российскими судостроительными предприятиями в полном объеме ранее 2013 года. Кроме того, на обращение нашей Ассоциации в вышеуказанные судостроительные объединения с просьбой изыскать возможности по строительству новых судов-бункеровщиков были получены ответы (копии писем с ответами прилагаются), содержание которых также подтверждает, что минимальный срок выполнения вышеуказанного заказа - не менее 5-ти лет с момента достижения договоренности о его исполнении. При этом, следует иметь ввиду, что рассматриваемый заказ соответствует потребностям лишь некоторой части российских бункеровочных компаний и не отражает потребности всей российской бункеровочной отрасли.

С учетом вышеизложенного приходится констатировать следующее:

**1. Подавляющее большинство судов российского бункеровочного флота (ориентировочно 95 процентов от общего числа) в настоящее время не соответствует требованиям правила 21 приложения 1 к конвенции МАРПОЛ 73/78 в части требования наличия 2-х корпусной конструкции бортов.**

**2. Подавляющее число российских судов осуществляющих бункеровочную деятельность (ориентировочно 80 процентов от общего числа) находятся в эксплуатации более 25 лет. Средний срок нахождения их в эксплуатации 30 лет.**

**3. По самому оптимистичному прогнозу судостроительная промышленность РФ, в сегодняшнем ее состоянии, способна решить задачу обновления российского бункеровочного флота в срок не менее 5 – ти лет.**

#### **НАШИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ:**

Учитывая то обстоятельство, что бункеровочная деятельность является одним из важнейших видов услуг портового сервиса и непосредственно способствует росту конкурентоспособности и привлекательности российских портов, прошу Вас ходатайствовать перед Министром транспорта РФ об освобождении в соответствии с возможностью предоставляемой пунктом 7.1 правила 21 приложения 1 к конвенции МАРПОЛ 73/78 до 2013 года однокорпусных российских бункеровочных танкеров дедвейтом от 600 до 5000 тонн, эксплуатирующихся на внутренних морских водах РФ и использующихся для перевозки топлива тяжелых сортов, от применения положений правила 21 приложения 1 к конвенции МАРПОЛ 73/78, при условии выполнения российскими бункеровочными компаниями, в целях предотвращения загрязнения окружающей среды, следующих нижеприведенных дополнительных требований:

**1. Наличие на судне, находящемся в классе Российского Морского Регистра Судоходства или Российского Речного Регистра и претендующем на получение освобождения, а так же у компании принявшей на себя ответственность за эксплуатацию судна, документа соответствия требованиям главы IX Международной Конвенции СОЛАС 74 (управление безопасной эксплуатацией судов).**

По информации, которой располагает наша Ассоциация и которая была подтверждена на заседании коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, состоявшимся 23.09.2008г в г. Москве, причиной подавляющего большинства случаев (более 90 процентов от общего числа) загрязнения нефтеналивными судами окружающей среды нефтепродуктами является так называемый «человеческий фактор», а не технические особенности конструкции данных судов.

Предлагаемая нами, дополнительно к уже существующему комплексу мероприятий по предупреждению и ликвидации разлива нефтепродуктов, мера призвана за счет повышения

организации эксплуатации судна, значительно снизить вероятность возникновения предпосылок к созданию аварийных ситуаций.

**2. Проведение на судне, претендующем на получение освобождения, комплекса технических мероприятий, обновляющих корпус судна на уровень 2 SS (для судов в классе РМРС), У-2 (для судов в классе РРР), что соответствует достижению состояния корпуса нового судна, находящегося в эксплуатации не более 10 лет.**

Предлагаемая мера позволит за счет замены, в случае выявления в процессе реновации, элементов корпуса снижающих прочностные характеристики значительно повысить прочностные характеристики корпуса судна в целом. При этом, по окончании 5-ти летней эксплуатации обновленных судов (до 2013 года) корпус такого судна будет соответствовать корпусу нового судна находящегося в эксплуатации не более 15 лет. По процедурам РМРС и РРР повышенные требования предъявляются к корпусам нефтеналивных судов после их 15-ти летней эксплуатации.

**3. Ограничение района плавания судна претендующего на освобождение портовым, рейдовым и прибрежным районом в границах установленных Регистром с учетом местных условий.**

Предлагаемая нами мера позволит исключить тяжелые последствия при возникновении сложных гидрометеорологических условий плавания и оперативного реагирования на возникающую ситуацию аварийно-спасательным формированиям, в том числе задействованным в планах ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов (далее по тексту – план ЛАРН).

**4. Наличие страхового покрытия ответственности судовладельца, судна претендующего на получение освобождения, за возможный ущерб окружающей среде на сумму эквивалентную максимально возможному разливу нефтепродуктов в объеме, предусмотренном планом ЛАРН.**

**5. Наличие у судовладельца плана замены или переоборудования эксплуатируемых судов на суда соответствующие требованиям правила 21 приложения 1 к конвенции МАРПОЛ73/78 в срок до 2013 года, с указанием связанных с этим мероприятий и ориентировочных сроков их исполнения.**

С учетом вышеизложенного и с целью решения вышеприведенной проблемы, прошу Вашего содействия в организации и проведении в Минтрансе РФ совместного совещания с участием представителей Российской Ассоциации морских и речных бункеровщиков, представителей российских бункеровочных компаний и представителей всех заинтересованных организаций и ведомств.

Приложение:

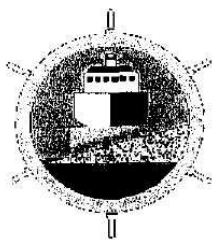
1. Письмо № Пр-1-41 от 01.09.2008 г. от Ассоциации промышленных предприятий речного флота («РЕЧПРОМ»)
2. Письмо № 183 от 04.09.2008 г. от ОАО «Объединенная судостроительная корпорация»
3. Справочная информация по вышеописанной проблеме.

**С уважением,  
Президент Российской Ассоциации  
Морских и Речных Бункеровщиков**



**В.А.Ковалев**

*Вх. №57 от 01.09.2008*



**АССОЦИАЦИЯ  
ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ  
РЕЧНОГО ФЛОТА  
(“РЕЧПРОМ”)**

---

115407, Москва, ул. Судостроительная 46. т/ф (499) 617 74 30. e-mail: goncharov@mssz.ru

.Пр-1-41 от 01.09.2008г.

Российская Ассоциация морских  
и речных бункеровщиков

президенту Ковалеву В.А.

**Уважаемый Виталий Александрович!**

На Ваш запрос от 28.08.2008г. сообщаю, что даже по предварительной оценке подобный заказ не может быть выполнен в полном объеме на предприятиях нашей ассоциации до 2013г. Более подробную информацию я смогу дать после изучения Вашего запроса непосредственно с руководителями предприятий.

С уважением,

Президент Ассоциации

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A.A. Goncharov', written in a cursive style.

Гончаров А.А.

Вх. № 058 от 04.09.08

Открытое акционерное общество  
«ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ  
КОРПОРАЦИЯ»

Департамент перспективного  
развития

196135, г. Санкт-Петербург, ул. Фрунзе, д.18  
115324, г. Москва, Овчинниковская наб. д.18/1  
т. 950-94-91  
ф. 950-15-61

Президенту Российской Ассоциации  
Морских и Речных Бункеровщиков  
г-ну Ковалеву В.А.  
Факс: (812) 380-43-88

04.09.08 № 183  
На 191 от 11.08.08 г.

Переоборудование и новое  
строительство бункеровщиков

Уважаемый Виталий Александрович!

Информируем, что проектными организациями ОАО «ОСК» и отрасли проработаны концептуальные проекты танкеров-бункеровщиков, универсальных судов снабжения, танкеров снабжения, бункеровщиков портовых грузоподъемностью 800, 1100-1450, 2320, 2400, 3000, 3100, 3330, 3360т, по которым может быть разработана проектная документация для постройки судов. Сроки разработки и согласования технических проектов судов после утверждения технического задания составят от 4-х до 6-ти месяцев.

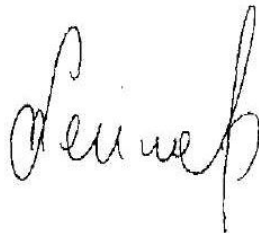
Строительство судов возможно на предприятиях ОАО «Западный центр судостроения» (ОАО «ЗЦС»), ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (ОАО «ДВЦСС») и ОАО «Северный центр судостроения и судоремонта» (ОАО «СЦСС»). Ориентировочные сроки постройки головных судов ок. 14-18 месяцев, каждое последующее судно серии – через 3-5 месяцев.

Выполнение проектов переоборудования и модернизация существующих судов принципиально возможны в проектных организациях ОАО «ОСК» и предприятиях ОАО «ДВЦСС» и ОАО «СЦСС». Сроки выполнения проектных работ и переоборудования судов будут связаны с конкретным объемом работ по переоборудованию и сопутствующих работ, обеспечивающих получение классификационных документов с учетом перезакладки киля.

Считаем, что для выполнения работ по модернизации могут быть привлечены также предприятия «Речпрома».

ОАО «ОСК» готово оказать содействие в размещении заказов на разработку проектов и постройку судов.

С уважением,  
Руководитель департамента



Р.В. Венков

Контактный телефон:  
(812) 378-64-47

## СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

На сегодняшний день уже существуют примеры решения вышеуказанной проблемы правительствами других государств присоединившихся к конвенции МАРПОЛ73/78, которые, по-видимому, объединяет стремление защитить свои национальные рынки и своих налогоплательщиков. Так, в частности, в Сингапуре правительством было принято решение об освобождении своего однокорпусного танкерного флота от применения положений правила 21 приложения 1 к конвенции МАРПОЛ 73/78 до 2015 года и одновременно с целью ускорения внедрения нормативов Международной морской организации (ИМО), предписывающих вывод из эксплуатации однокорпусных танкеров, в 2005 году была введена в действие система снижения портовых сборов для новых двухкорпусных бункеровочных танкеров. Реакция бункеровочной отрасли была ожидаемо позитивной, и по информации журнала World bunkering, в течение трех последних лет в Сингапуре были введены в эксплуатацию 19 новых двухкорпусных бункеровочных танкеров.

Не торопятся запрещать эксплуатацию однокорпусных бункеровочных танкеров, например, Греция, Италия, США и другие государства - участники конвенции МАРПОЛ73/78. При этом, по нашей информации, средний срок отсрочки вступления в силу положений правила 21 приложения 1 к конвенции МАРПОЛ73/78 в вышеуказанных государствах составляет от 5 до 7 лет, что продиктовано, по-видимому, реально необходимыми сроками строительства нового танкерного флота.

При этом, немаловажным, является то обстоятельство, что действующие на сегодняшний день в РФ для российской бункеровочной отрасли требования к экологической безопасности гораздо жестче, чем где-либо в мире.

Российские бункеровочные танкеры эксплуатируются в акваториях портов, а судовладельцы и судовой персонал имеют достаточный опыт и знания для работы в этой ограниченной акватории. Кроме того, в настоящий момент все бункеровочные компании, осуществляющие деятельность в российских портах, в обязательном порядке имеют разработанные планы ЛАРН, реально обеспеченные специальными силами и средствами, находящимися в режиме постоянной готовности к ликвидации аварий. В тоже время, в случае возникновения аварийных ситуаций, с угрозой разлива нефтепродуктов, специализированные аттестованные Ространснадзором аварийно-спасательные формирования, базирующиеся в портовых зонах, способны развернуть необходимые силы и средства в самые кратчайшие сроки. Администрациями портов, совместно с судовладельцами и фрахтователями российских бункеровочных танкеров, постоянно проводятся мероприятия по предупреждению аварийных ситуаций с разливом нефтепродуктов.