

## О НАЦИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК



ОФИЦИАЛЬНЫЙ РАЗДЕЛ

Морской флот №2, 2007 \* Управление и экономика

**Вопросы, связанные с реализацией положений национальной морской политики РФ в сфере морских перевозок, вытекающие из Морской доктрины России, были рассмотрены 26 января 2007 г. в Москве на Общем собрании членов Союза российских судовладельцев (СОРОСС).**

Формирование нормативной правовой базы для защиты интересов российских судовладельцев и создания условий развития отечественного флота остается главным направлением в деятельности СОРОССа. Сюда входит разработка законов о морских портах России, о транспортной безопасности, о Северном морском пути, об организации страхового дела в России, Водного и Таможенного кодексов РФ, Технического регламента «О безопасности морского транспорта и связанной с ним инфраструктуры», ряда международных конвенций.

Большая работа была проведена по реализации закона, связанного с созданием Российского международного реестра судов (РМРС), принятого в конце 2005 г.

Работа Союза была направлена на создание условий, обеспечивающих привлекательность отечественных портов для российских судовладельцев, конкурентоспособность портов и отечественного флота.

Во исполнение положений Морской доктрины в сфере морских перевозок судоходными компаниями — членами СОРОССа проведена большая работа по строительству нового флота.

В 2005 г. флот пополнился 18 судами общим дедвейтом 1614 тыс. т. Основной объем строительства судов осуществлен ОАО «Совкомфлот», «Новошип», «Приморское морское пароходство», «Дальневосточное морское пароходство».

В 2001 — 2005 гг. построены 63 судна общим дедвейтом 4673 тыс. т. При указанном объеме поставок судов удалось сохранить тенденцию роста тоннажа флота членов СОРОССа (в 2006 г. дедвейт составил свыше 11 млн т против 9,5 млн т в 2002 г.; при этом дедвейт флота, построенного за счет иностранных кредитов, составил порядка 9 млн т против 6,6 млн т в 2002 г.).

Российские судоходные компании осуществили комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности морских перевозок, в том числе по реализации положений международных кодексов по безопасности и охране судов, оснащению судов современным навигационным оборудованием, совершенствованию системы управления в сфере безопасности мореплавания, повышению профессионального уровня подготовки кадров, внедрению на судах компьютерных программ, усилению аналитической работы по аварийным случаям и принятию по результатам соответствующих мер.

Велась также работа по развитию судоходства в Арктике, совершенствованию морского образования.

В соответствии с Морской доктриной СОРОСС занимался вопросами двойного взимания корабельного сбора с судов в портах со смежными акваториями, организацией круглосуточного режима при таможенном оформлении судов, неправомерного взимания экологического сбора в порту Магадан, лоцманского сбора в порту Корсаков, сертификации запчастей, ввозимых по импорту, таможенного оформления контейнеров, навигационных карт, вывоза лекарственных средств, пиротехники, судовых припасов, аварийных сигнальных средств в портах Архангельск, Мурманск.

Проведен ряд консультаций по запросам членов СОРОССа, касающимся регистрации судов, налоговых платежей, правил перевозок опасных грузов, агентского обслуживания и др.

В решении вопросов развития отечественного судостроения, реализации положений Морской доктрины РФ, формирования нормативной правовой базы морского транспорта, совершенствования деятельности портов, реализации закона, связанного с созданием Российского международного реестра судов, пересмотра портовых сборов, а также таможенного контроля и социальной сферы. СОРОСС активно взаимодействовал с органами власти, ассоциациями, союзами и другими организациями

Позитивными результатами деятельности СОРОССа в 2006 г. являются: принятие Правительством РФ распоряжений, направленных на реализацию закона, связанного с созданием Российского международного реестра судов, в частности, касающихся установления перечня портов, капитаны которых осуществляют регистрацию судов в РМРС, и предоставления Минтрансу России права от имени Правительства РФ осуществлять действия по наделению иностранных классификационных обществ полномочиями по проведению освидетельствования судов, зарегистрированных в РМРС; утверждение министром транспорта РФ Правил регистрации судов; подписание закона «Водный

кодекс РФ», в котором учтены интересы российских судовладельцев; внесение изменений в постановление Правительства РФ № 404 в части выдачи разрешений на перевозку, буксировку в каботаже судами под иностранным флагом; разработка предложений по пересмотру сборов с судов в морских портах РФ и др.

В целом работа СОРОССа была направлена на реализацию главных целей и задач, определенных Уставом СОРОССа. Их выполнение осуществлялось на фоне происходящих изменений в стране и проведения первого этапа административной реформы в федеральных органах исполнительной власти.

СОРОСС активно взаимодействует с Минтрансом России в рамках Координационного совета по законотворческой деятельности, принимает участие в деятельности Коллегии Минтранса России, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Совета Федерального агентства морского и речного транспорта, ряда рабочих групп в соответствии с Соглашением о сотрудничестве и Планом совместных действий на 2006 — 2007 гг.

Морской коллегией при Правительстве РФ по предложению СОРОССа с его участием рассмотрены вопросы подготовки кадров, спасания на море.

Деятельность СОРОССа в 2004 — 2006 гг. свидетельствует о его возросшем потенциале, позволяющем результативно вести диалог с властью, заинтересованными организациями в интересах отечественного судоходства и выполнения задач национальной морской политики.

Реализованные СОРОССом задачи создали определенные условия для повышения экономических результатов работы судоходных компаний. Этому, в частности, способствуют:

ранее принятые постановления Правительства РФ №№ 517, 524, 448 в части отмены таможенных пошлин и налогов;

отмена приказа ГТК России № 1166 и его замена распоряжением № 419-р;

снижение пошлины по ипотеке с 1,5 до 0,3 %;

введение круглосуточного режима таможенного оформления судов, позволяющего снизить непроизводительные простои флота;

отмена ГТД при таможенном оформлении и обоснование применения ставки НДС в размере 0 % при перевозке внешнеторговых грузов;

введение в новом ТК РФ отдельного блока режимов и процедур для транспортных средств;

принятие законов, связанных с созданием Российского международного реестра судов, Водного кодекса РФ и др.

Вместе с тем, наряду с достигнутыми результатами, остаются и нерешенные проблемы.

В последние годы активно растет флот российских судоходных компаний. Но он регистрируется под иностранными флагами, так



В порту Санкт-Петербург

как поступающие в эксплуатацию суда строятся за счет иностранных кредитов, а механизм финансирования предусматривает указанное условие регистрации. В результате доля судов под иностранными флагами увеличивается (в настоящее время она составляет по морским судоходным компаниям 77 %) при снижении доли судов под российским флагом. Основной причиной сложившейся ситуации является неучастие российских банков в кредитовании строительства отечественного флота.

Для изменения сложившегося положения необходимо стимулирование со стороны государства участия российских банков в строительстве национального флота. В совокупности с условиями Российского международного реестра судов это поможет реализации положения Морской доктрины, согласно которому строительство флота является приоритетной задачей для государства.

Второй принципиальной проблемой является грузовая база. В последние годы она неоднократно обсуждалась на всех уровнях власти. «Пиком» этого обсуждения стало представление СОРОССом при поддержке Минтранса России предложений в проект закона «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности». К сожалению, они не были приняты в связи с активными действиями по вступлению России в ВТО.

С принятием закона, связанного с созданием 2-го Российского реестра, указанная проблема вновь обострилась, так как российские судоходные компании, регистрируя суда в Реестре, должны иметь базовую гарантию наличия отечественной грузовой базы, прежде всего во внешнеторговых перевозках. Государственная поддержка в этом вопросе, в комплексе с другими мероприятиями, будет содействовать решению задачи Морской доктрины по увеличению доли флота российских судоходных компаний в общем объеме национальных внешнеторговых

перевозок (сегодня эта доля составляет 5 — 6 %). Существующие условия продажи товаров на экспорт, предусматривая перевозку их иностранным флотом, противоречат экономической безопасности страны.

В рамках СОРОССа ведется подготовка предложений по этой проблеме для представления в органы законодательной и исполнительной власти.

Крайне важным для российских судоходных компаний является применение положений введенного в действие нового Таможенного кодекса РФ. Практика показывает, что российские перевозчики постоянно сталкиваются с трудностями во время таможенных процедур, что вызывает простои судов, увеличивает расходы судовладельцев и в конечном итоге снижает конкурентоспособность флота.

Отдельное место занимает проблема образования. Необходимо провести принципиальные изменения в системе морского образования с целью обеспечения судоходных компаний высококвалифицированными кадрами рядового и командного состава. На сегодняшний день в силу ряда причин морские учебные заведения не обеспечивают потребности в кадрах, что вызывает особую тревогу в условиях роста строительства судоходными компаниями нового флота.

Генеральной задачей СОРОССа на 2007 г. станет продолжение целенаправленной деятельности по защите интересов российских судовладельцев. Она должна содействовать созданию условий для нормального функционирования и развития отечественного флота, реализации положений Морской доктрины РФ в сфере морских перевозок. Особое внимание будет обращено на подготовку специалистов плавсостава. За последний год уровень аварийности из-за навигационных ошибок увеличился на 24 %. Причина здесь не в качестве подготовки кадров, а в отсутствии должного контроля за про-



Участники Общего собрания СОРОССа

цессом обучения и особенно тренажерного практикума. В России сегодня 67 юридических лиц, которые занимаются тренажерной подготовкой. К сожалению, нет единого подхода как к организации обучения на тренажерах, так и к контролю на выходе. Необходимо обеспечить единство требований по качеству обучения ко всем учебно-тренажерным центрам, включая и негосударственные.

Еще одна серьезная проблема — то, что на командных должностях в экипажах транспортных судов оказываются люди, проходившие подготовку в разных ведомствах (ВМФ, морского флота и рыбной промышленности). Недавняя трагедия с теплоходом «Синегорье» показала, что бывший военный моряк не смог справиться с обязанностями капитана транспортного судна. Представляется целесообразным проработать вопрос о введении единой системы подготовки специалистов плавсостава при Министерстве транспорта и обсудить его на заседании Госсовета РФ.

Будет продолжена совместная работа с органами законодательной и исполнительной власти, ассоциациями, союзами по дальнейшему формированию нормативной правовой базы, внесению поправок в проекты федеральных законов и совершенствованию иных нормативных актов, относящихся к организации страхового дела в России, Таможенному кодексу РФ, высшему и послевузовскому профессиональному образованию (включая ведомственные нормативные акты, направленные на совершенствование морского образования), государственному регулированию внешнеторговой деятельности российских судоходных компаний, Техническому регламенту «О безопасности морского транспорта и связанной с ним инфра-

структуры», реализации положений закона, связанного с созданием РМРС, сборам с судов в морских торговых портах, безопасности торгового мореплавания, выдаче разрешений на перевозку, буксировку в каботаже судами под иностранным флагом и т.д.

В собрании приняли участие представители российских судоходных компаний и организаций — членов СОРОССа и его филиалов, Министерства транспорта РФ, Росморречфлота, Государственной Думы Федерального собрания РФ, Морской коллегии при Правительстве РФ, Торгово-промышленной палаты РФ, Союза транспортников России, Ассоциации судоремонтных заводов, средств массовой информации.

Собравшиеся заслушали доклады управляющего директора СОРОССа В.Туреева, директоров секретариата и филиалов Союза, представителей Росморречфлота и Минтранса РФ.

Перед участниками выступили президент СОРОССа М. Романовский, руководители подразделений Минтранса — А. Клявин, В. Попов, Б. Новосельцев, секретарь Морской коллегии при Правительстве РФ А. Балыбердин, заместитель председателя Государственной думы ФС по энергетике, транспорту и связи В. Ключ, председатель Совета директоров ОАО «Приморское морское пароходство» А. Кириличев, президент Союза транспортников России В. Ефимов, представители Торгово-промышленной палаты, ассоциаций и страховых компаний. По наиболее острым проблемам безопасности на морском транспорте выступил заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта В. Попов (печатается с сокращениями в разделе «Мореплавание»).

Президентом СОРОССа вновь избран М. Романовский.