

## Приоритет – обновление флота



Автор: В.  
Лобов -  
обозреватель  
газеты  
["Транспорт  
России"](#)

Собрание  
прошло с  
участием  
заместителя  
министра  
транспорта РФ  
Виктора

**Олерского. В ходе заседания были рассмотрены результаты работы союза в 2013 году и определены приоритетные направления деятельности СНПС на 2014 год. Напомним, что палата основана в 2013 году путем объединения Ассоциации судоходных компаний (АСК) и Союза российских судовладельцев (СОРОСС). В настоящее время деятельность членов СНПС осуществляется в 35 субъектах Российской Федерации.**

Члены СНПС занимают доминирующие позиции в объеме морских и речных перевозок страны, осуществляя более половины перевозок по внутренним водным путям России, включая основные объемы завоза грузов в районы Крайнего Севера и арктические районы страны. Также судоходные компании, входящие в состав СНПС, осуществляют около 90% экскурсионных круизных перевозок российских и иностранных туристов по Волге, Каме, Дону, Иртышу, Лене, Неве и другим рекам России.

Открывая собрание, Виктор Олерский отметил, что очень важна работа по совершенствованию нормативной правовой базы. Продуманная нормативная база – это залог успеха. «Поэтому мы в силу наших возможностей стараемся сделать все, чтобы база, над которой мы работаем, помогала вам в вашем нелегком труде», – сказал замминистра.

Виктор Олерский рассказал также об итогах нормативно–правовой деятельности Минтранса в области морского и речного транспорта в минувшем году. Он отметил, в частности, что в 2013 году были приняты 118 нормативных правовых документов, 159 документов находятся на рассмотрении в Правительстве РФ.

Среди приоритетов в развитии транспортной системы страны замминистра назвал развитие крупных транспортных узлов. По мнению Виктора Олерского, самое главное – это приведение транспортной инфраструктуры в нормативное и безопасное состояние.

Однако основной приоритет, считает Виктор Олерский, – это обновление флота. Определенная позитивная тенденция наметилась. Средний возраст, по крайней мере судов, зарегистрированных в международном реестре, за два года правоприменения закона о поддержке отечественного судостроения и судоходства изменился: было 24 года, стало 18 лет. «Это очень неплохой результат», – констатировал Виктор Олерский и поблагодарил судоходное сообщество за поддержку законопроекта.

Он напомнил, что в декабре 2013 года в рамках Транспортной недели было подписано соглашение между Министерством транспорта РФ и союзом «Национальная палата судоходства» о сотрудничестве в сфере морского и внутреннего водного транспорта. Соглашение носит рамочный характер, и задача в том, чтобы наполнить его практическими мероприятиями. Замминистра высоко оценил потенциал СНПС и выразил уверенность, что Национальная палата судоходства станет эффективной площадкой для реализации диалога бизнеса и власти.

С докладом о результатах деятельности союза в 2013 году и утверждении приоритетных направлений деятельности на 2014 год выступил президент СНПС Алексей Клявин. Он, в частности, отметил, что принятые в последнее время законодательные меры поддержки судоходства дали результаты – негативные тенденции сокращения российского морского флота и роста

среднего возраста судов приостановлены. Негативная динамика сокращения флота под флагом России переломлена – за последние два года зафиксирован небольшой прирост количества судов под российским флагом.

Однако, несмотря на позитивные тенденции, доля перевозки грузов флотом под российским флагом продолжает сокращаться – в прошлом году было перевезено всего 2,6% от объема грузов, переработанных в российских морских портах. Поэтому первоочередной задачей остается, по мнению Алексея Клявина, снижение зависимости экономики от импорта морских транспортных услуг. Сегодня более 11 млрд долларов, по экспертным оценкам, составляет фрахт, выплачиваемый иностранным судовладельцам за перевозку российских внешнеторговых грузов.

По мнению российских судовладельцев, основной проблемой остается доступ к российской грузовой базе. По существу, в связи с полной либерализацией судоходства и с учетом того, что подавляющее большинство экспортных грузов продаются на условиях FOB, российские судовладельцы вынуждены конкурировать с флотом под иностранным флагом на рынке грузов иностранных фрахтователей. Необходимы конкретные шаги со стороны государства по закреплению за российским перевозчиком приоритетного права на перевозку определенных видов грузов. Это возможно в таких секторах, как перевозка государственных, военных, гуманитарных и стратегических грузов, что не противоречит обязательствам России в рамках ВТО.

Среди проблем, которые снижают конкурентоспособность флота под российским флагом, Алексей Клявин выделил излишние требования национального законодательства, в частности, это требования законов об энергосбережении, об охране окружающей среды, о транспортной безопасности, о техническом регулировании и некоторых других. Кроме того, наличие административных барьеров по-прежнему препятствует активному развитию российского флота. Сейчас появилась новая проблема – это сокращение учетного периода при суммированном учете рабочего времени с 12 до 3 месяцев, что означает, что после 3 месяцев работы судовладелец будет должен предоставить членам экипажа отдых. Между тем сроки навигации на реке составляют около полугода, и рейсы морских судов часто тоже превышают установленные сроки. На практике это приведет к значительному повышению расходов судовладельцев на смену экипажей и оплату сверхурочных работ.

В своем докладе Алексей Клявин ознакомил собравшихся с основными

приоритетами деятельности союза. Главная задача СНПС неизменна – защита интересов отечественного судоходного сообщества как внутри страны, так и за рубежом.

В ходе дальнейшего обсуждения Виктор Олерский обратил внимание на изменения в законодательстве по реформе управления администрациями морских бассейнов, вступившие в силу с января 2014 года. Внесены изменения в Кодекс торгового мореплавания (КТМ) и в закон о морских портах Российской Федерации, касающиеся института капитана порта. «Наши наблюдения показали, что, к сожалению, в последнее время капитаны портов стали общественными фигурами. Это касается не всех портов, только крупных, – отметил Виктор Олерский. – А мы и, очевидно, вы ожидали и ожидаем от них беспрекословного исполнения тех обязанностей, которые установлены КТМ». Поэтому Минтранс России вышел с инициативой разделения хозяйствующих и административных функций, вследствие чего был принят 225–ФЗ. Теперь капитан порта выполняет административные функции, а руководитель администрации – хозяйственные.

Для того чтобы минимизировать зависимость капитанов портов от руководителей АМП, законодатель ввел прямые нормы в 225–ФЗ. В частности, законом предусмотрено, что в части, касающейся исполнения своих непосредственных функций, капитан порта подчиняется не руководителю бассейновой администрации, а напрямую Росморречфлоту. Руководитель администрации морского порта не вправе вмешиваться в деятельность капитана морского порта и должностных лиц службы капитана морского порта при осуществлении ими функций капитана морского порта. По итогам общего собрания членов СНПС Алексей Клявин переизбран президентом Национальной палаты судоходства на трехлетний срок.

**Вячеслав ЛОБОВ,**  
обозреватель «ТР»

20.03.2014

Collection by gagarinalg.ru

