



## АЛЕКСЕЙ КЛЯВИН:

«Главная задача –

эффективная и

безопасная работа

отечественного флота»

**«МФ»:** Алексей Юрьевич, как вы оцените динамику численности российского торгового флота?

**А. Клявин:** К сожалению, за последние двадцать лет российский торговый флот демонстрировал отрицательную динамику: сократилось количество судов под российским флагом, средний возраст флота увеличился до 28 лет.

Сегодня появилась обнадеживающая тенденция. После принятия закона о поддержке судостроения и судоходства (Федеральный закон от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства») количество судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов (включая Международный бербоут-чартерный реестр), выросло. По состоянию на 31 декабря 2012 года количество судов, зарегистрированных в РМРС, составило 566 судов, причем в течение 2012 года в реестр пришло 230 судов, или 68%. В этом списке есть теплоходы, которые ранее ходили под флагами Азербайджана, Антигуа и Барбуды, Багамских островов, Бермудских островов, Камбоджи, Дании, Индии, Испании. Средний возраст судов в РМРС составляет 17 лет.

**«МФ»:** И какая доля грузовой базы приходится на отечественный флот?

**А. Клявин:** Если говорить про обслуживание внешней торговли, то сегодня не более 5% всех российских внешнеторговых грузов перевозятся судами под российским флагом. И наблюдается негативная тенденция – даже этот скромный процент сокращается.

**«МФ»:** Может, имеет смысл ввести законодательные ограничения на

&

В начале этого года произошло знаковое событие: объединение двух ведущих общественных организаций в области судоходства – Союза российских судовладельцев (СОРОСС) и Ассоциации судоходных компаний (АСК) – в Союз «Национальная палата судоходства». О том, какие проблемы стоят перед отечественным флотом и какую помощь в их разрешении может оказать новая организация, – в интервью «Морскому флоту» президента Союза «Национальная палата судоходства» (СНПС).

**перевозку грузов иностранным флотом? Скажем, закрепить за отечественным флагом определенный процент российской грузовой базы?**

**А. Клявин:** В 1994 г. было заключено соглашение о партнерстве и сотрудничестве, учреждающее партнерство между Российской Федерацией с одной стороны и европейскими сообществами и их государствами-членами с другой стороны (далее — СПС). Статьей 39 СПС предусмотрено, что стороны с момента вступления соглашения в силу не применяют в своей взаимной торговле любые положения двусторонних соглашений относительно деления перевозок грузов и не включают договоренности о делении перевозок грузов в будущие двусторонние соглашения с третьими странами, касающиеся перевозок насыпных и наливных грузов и линейных перевозок.

Основной качественной характеристикой свободного фрахтового рынка, определяющей его состояние, является его конъюнктура — соотношение спроса, предложения и цен на перевозки. Главными формирующими элементами конъюнктуры открытого фрахтового рынка, как любого свободного рынка, являются спрос, предложение и размер ставки фрахта. Проще говоря, груз забирает тот, кто может увезти его дешевле остальных. Отсюда и возникает проблема обострения конкуренции с судами под «удобным флагом», точнее флагом стран «открытой регистрации», привлекающих судовладельцев невысокими налогами и заниженными требованиями к техническому состоянию судов. Судовладельцы, регистрируя флот в реестрах таких стран, получают возможность экономить на зарплате экипажа, техническом состоянии судна, мерах безопасности и т.д. В результате они могут обеспечить более низкую цену фрахта. А у судовладельцев, эксплуатирующих суда под национальным флагом, расходы на порядок выше.

Сегодня законодательно установлена лишь одна мера защитного характера для российских морских перевозчиков. Статьей 7 Феде-

рального закона «О соглашениях о разделе продукции» (от 30 декабря 1995 г. № 225-ФЗ) российским юридическим лицам предоставлено преимущественное право на участие в работах по соглашению в качестве перевозчиков на основании договоров (контрактов) с инвесторами.

И АСК, и СОРОСС неоднократно поднимали вопрос о законодательном закреплении перевозок стратегических и военных грузов за флотом под российским флагом, но пока подвижек в этом направлении нет.

И потом, хотел бы отметить, что лишь резервированием грузовой базы всех проблем не решить! Прежде всего нужен конкурентоспособный флот под российским флагом.

**«МФ»: Существуют ли какие-то международные соглашения у России с другими государствами о разграничении доступа национальных торговых флотов к грузам?**

**А. Клявин:** Таких соглашений не существует — рынок морского судоходства практически полностью либерализован, за исключением каботажных перевозок, разумеется, которые традиционно резервируются за судами под национальным флагом.

В настоящее время в отношениях России с иностранными государствами действует более 50 соглашений по морскому транспорту, но они не затрагивают прав доступа к грузам внешней торговли. Данные соглашения способствуют участию судов договаривающихся сторон в перевозках морем между портами двух стран и устранению препятствий, которые могли бы затруднить развитие таких перевозок. Они определяют правовой режим пребывания судов в портах договаривающихся сторон, а также охватывают широкий круг вопросов, таких как признание судовых документов и удостоверений личности моряков; визовый режим для членов экипажей судов, когда они направляются на свое судно, переезжают на другое судно или направляются в свою страну; механизм проведения двусторонних консультаций и т.д.

**«МФ»: Как же убедить грузовладельцев пользоваться услугами флота под российским флагом?**

**А. Клявин:** Только рыночными методами. Необходимо экономическое и законодательное стимулирование развития флота под российским флагом.

Судовладелец должен предложить привлекательные условия: повысить качество своей работы за счет хорошего технического состояния судов, подготовки экипажа, уровня обеспечения безопасности. Но выполнение этих условий должно укладываться в выгодную для грузовладельца фрахтовую ставку.

Наша задача — повысить конкурентоспособность флота под российским флагом. И шаги в этом направлении уже предпринимаются, я уже упоминал принятие закона о поддержке судоходства и судоходства. Этот закон снял многие проблемы, и можно сказать, что решил часть вопросов обеспечения конкурентоспособных условий для судов под российским флагом.

Но деятельность морского флота регулируется как международным законодательством, так и множеством национальных актов. Ряд требований национального законодательства несет в себе дополнительные, избыточные или дублирующие требования для судов под российским флагом. Такие требования, каких нет в международном законодательстве. К примеру, это законы об энергосбережении, о транспортной безопасности, о защите окружающей среды, о техническом регулировании. На суда под иностранными флагами такие требования национального законодательства не распространяются, таким образом, суда под российским флагом проигрывают в конкурентной борьбе. Надо устранить выявленные противоречия, и ситуация исправится.

Задача палаты — отслеживать ситуацию, анализировать ее и предпринимать адекватные действия для того, чтобы обеспечить нормальный законодательный режим для нашего флота без излишних административных барьеров и дополнительных обременений, обеспечивающий



конкурентоспособность на международном рынке.

**«МФ»:** Какие основные проблемы стоят сегодня перед российским торговым флотом?

**А. Клявин:** Назову две важнейшие. Первая — это обеспечение конкурентоспособности российского флота, о чем я уже рассказывал, а вторая — это, конечно, острая необходимость обновления флота. Необходимо на государственном уровне предпринять соответствующие меры для стимулирования нового судостроения.

Как известно, одним из основных факторов, влияющих на конкурентоспособность флота, является его техническое состояние. И вопрос его обновления для российских судовладельцев остается одним из главных.

За последние годы государством был принят ряд мер, направленных на стимулирование судовладельцев к строительству нового флота: федеральный закон о поддержке судостроения и судоходства и постановление Правительства Российской Федерации от 22 мая 2008 г. № 383.

Льготы, предусмотренные федеральным законом от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ, в совокупности с предоставляемыми субсидиями по кредитным и лизинговым договорам

в рамках постановления Правительства РФ № 383 от 22 мая 2008 г. создали экономические предпосылки для принятия судовладельцами инвестиционного решения о размещении заказов на российских верфях. С 2008 по 2012 год судоходными компаниями размещены заказы на строительство порядка 70 грузовых речных судов и судов смешанного «река-море» плавания на российских верфях. Общий размер инвестиций превысил миллиард долларов, созданы и сохранены тысячи рабочих мест, как в пароходствах, так и на верфях, а также в конструкторских бюро. С 2013 года субсидирование по вновь заключенным договорам не предусмотрено. Поэтому полагаем, что в первую очередь необходимо пролонгировать действие постановления Правительства РФ № 383 от 22 мая 2008 г. И палата сейчас ведет активную работу, чтобы возобновить эту практику.

**«МФ»:** Какие меры палата может предложить для развития российского судостроения?

**А. Клявин:** Палата выступила с инициативой о введении судового утилизационного гранта — единовременной выплаты из федерального бюджета при утилизации старого флота. По экспертным оценкам, для

компенсации судовладельцу суммы выпадающих доходов между стоимостью при продаже судна на вторичном рынке и стоимостью судна при сдаче на металлолом судовой утилизационный грант должен составлять не менее 10% от стоимости нового судна.

Условиями для получения такого гранта должны стать: утилизация судна, возраст которого составляет более 30 лет и которое находится в собственности не менее 3 лет, судовой утилизационный грант и средства, полученные от утилизации старого судна, должны быть использованы исключительно на строительство нового флота.

Считаем, что такая мера позволит обновить российский флот и повысить его конкурентоспособность, придать импульс для загрузки российских судостроительных предприятий.

По нашим оценкам, общий размер отчислений в бюджет и внебюджетные фонды от строительства нового судна, в том числе от поставщиков и подрядчиков, превышает предоставляемые государством средства в виде судового утилизационного гранта.

Необходимо отметить, что предоставление судоходным компаниям судового утилизационного гранта —

это краткосрочные инвестиции для федерального бюджета, а не государственные дотации или государственные субсидии.

**«МФ»:** Как вы оцените ситуацию с кадрами в российском судоходстве, каков уровень профессиональной подготовки экипажей?

**А. Клявин:** Мы всегда заслуженно гордились нашим профессиональным морским образованием. Существующая система подготовки кадров охватывает все сферы работы на морском и речном транспорте: флот, порты, судоремонтные предприятия. Росморречфлотом уже проделана большая работа по поддержке российского морского и речного образования, создано семь вертикально интегрированных учебных комплексов.

Судоходные компании не остаются в стороне от процесса дальнейшего совершенствования системы профессионального образования. Например, несколько судоходных

компаний, входящих в состав палаты, принимают активное участие в разработке новых учебников.

По-прежнему острой и на морском, и на речном флоте остается проблема нехватки квалифицированных кадров. Варианты решения могут быть разными. Например, сегодня продолжается дискуссия о том, стоит ли вводить обязательную отработку на судах под российским флагом окончивших бюджетное отделение молодых специалистов в качестве компенсации затрат государства на их обучение. Полагаю, что имеет смысл в определенной степени вернуться к системе распределения, которая существовала в советские времена. Кроме того, служба на флоте сопоставима со службой в вооруженных силах, поэтому мы не раз вносили предложения о внесении изменений в закон об альтернативной военной службе.

Престиж флотских профессий падает, и это общемировая про-

блема. Поэтому на большинстве судов под иностранными флагами работают выходцы из стран третьего мира.

**«МФ»:** Каковы ближайшие планы работы Национальной палаты?

**А. Клявин:** Много вопросов решено, но еще очень многое предстоит решить.

Приоритетные направления нашей деятельности — разработка и продвижение мер, направленных на обновление флота, обеспечение безопасности мореплавания и судоходства, улучшение имиджа российского судоходства. Будущее палаты — в максимальном объединении усилий морского и речного сообщества в целом. Нам хотелось бы, чтобы голос российского судоходства был слышен отчетливо как на национальном, так и на международном уровне.

**«МФ»:** Спасибо, Алексей Юрьевич, за ваше интервью. **МО**



Судоходная компания  
**ООО «В.Ф.Танкер»**

приглашает на работу



## СТАРШИЙ КОМАНДНЫЙ СОСТАВ

(капитанов, старших помощников капитана, старших механиков, вторых механиков) и электромехаников, а также 2-х помощников капитана, 3-х помощников капитана для работы на нефтеналивных судах заграничного плавания проекта 19614, 2011 года постройки, и проектов RST 25, RST 27, 2012-2013 годов постройки.

**Основное требование к кандидатам:** соответствующий занимаемой должности уровень подготовки, знание английского языка и наличие рабочих документов, позволяющих работать на судах танкерного флота. Особый интерес Компания проявляет к специалистам, имеющим опыт работы на судах заграничного плавания при наличии полного пакета морских и речных документов.

**Предлагаем** трудоустройство по ТК РФ, гарантируем стабильную заработную плату, полный социальный пакет, карьерный рост и достойные условия труда. Компания заинтересована в долгосрочном сотрудничестве.

Отдел Управления персоналом  
603116 г.Н.Новгород ул.Гордеевская д.5а

**+7 (831) 277 26 47**

**E-mail: personal@vftanker.ru**