

МЕЖДУНАРОДНОЕ МОРСКОЕ ПРАВО

УДК 656.614

Ю. А. Арестова,
канд. экон. наук, доцент,
ФГБОУ ВПО «ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова»;

А. С. Погарская,
канд. экон. наук,
ФГБОУ ВПО «ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова»

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ МОРСКОГО ФЛОТА РОССИИ

MODERN CONDITION (CURRENT STATUS) AND THE PROBLEM OF MARINE SEA FLEET OF RUSSIA

В статье исследуется состояние морского торгового флота России и формулируются причины негативной тенденции его количественного и возвратного состава. Изучается понятие «удобный флаг», его история возникновения и развития. Уточняются факторы, обуславливающие преимущества регистрации флота под «удобными флагами» перед его регистрацией и эксплуатацией в Российском международном реестре судов. Намечены пути решения проблем морского флота России, способствующие повышению его уровня конкурентоспособности на мировом фрахтовом рынке.

In article the condition of trade marine sea fleet of Russia is investigated, and the reasons of a negative tendency of its quantitative and returnable structure are formulated. The concept "convenient flag", its history of emergence and development is studied. The factors causing advantages of registration of fleet under by "convenient flags" before its registration and operation in the Russian international register of vessels are specified. Solutions of problems of navy of Russia, promoting increase of its level of competitiveness in the world freight market are planned.

Ключевые слова: морской торговый флот, регистрация судов, «удобный флаг», «флот по странам регистрации», «контролируемый флот», Российский международный реестр, конкурентоспособность флота России.

Key words: trade marine sea fleet, registration of vessels, "convenient flag", "fleet over the registration countries", "controlled fleet", the Russian international register, competitiveness of fleet of Russia.



А сегодняшний день каждое морское судно согласно Конвенции ООН по морскому праву, Конвенции о регистрации судов и другим международным документам должно быть зарегистрировано в каком-либо государстве и вследствие чего получить право работы под флагом данного государства. В Конвенциях определены права и обязанности «государства флага», включающие: контроль со стороны «государства флага» судна за исполнением норм национального законодательства и международного права на судах под своим флагом, выдачу судовых документов и сертификатов, инспекцию судна и т. д.

Гражданские морские суда до Второй мировой войны практически всегда регистрировались под своими национальными флагами.

В целях увеличения своего бюджета некоторые страны третьего мира образовали «открытые реестры» и стали регистрировать в них суда иностранных компаний за небольшое вознаграждение. Таким образом в 1950-х гг. появился термин «удобные флаги», получивший широкое распространение в конце XX в.

В начале своего существования «удобные флаги» имели крайне негативную репутацию, так как использовались на старых изношенных судах. Однако развивающиеся страны, желающие также использовать данную офшорную форму судоходства, не снижая при этом качества морской пе-

ревозки, выработали специальные механизмы, поддерживающие необходимый уровень безопасности мореплавания и надежности транспортировки, используя «удобные флаги». Так, в случае даже если «государство флага» не ратифицировало какие-то международные конвенции, судно под флагом данного государства не освобождается от проверок на выполнение требований этих конвенций. Кроме того, появился Государственный портовый контроль, предполагающий контроль за всеми иностранными судами со стороны государства порта с правом требования устранения замечаний вплоть до задержки судна. Также были приняты конвенции Международной организации труда (МОТ) и минимальные базовые ставки оплаты труда Международной федерацией работников транспорта (ITF). В августе 2013 г. вступила в силу Сводная конвенция МОТ о труде в морском судоходстве.

Таким образом основными факторами массового мирового ухода судовладельцев под «удобные флаги» явились:

- 1) уход от жесткого национального законодательства, бюрократии, а также высоких национальных налоговых, социальных и других финансовых выплат в пользу государства;
- 2) возможность найма дешевой рабочей силы из стран третьего мира и стран Восточной Европы, бывшего СССР;
- 3) повышение уровня конкурентоспособности флота вследствие уравнивания условий конкурентоспособности;
- 4) получение денежного займа у западных банков, требующих обязательной регистрации приобретаемого в кредит судна под «удобным флагом»;
- 5) возможность «законодательной анонимности» (регистрация по принципу «одна компания — одно судно») для судовладельцев, что затрудняет их преследование в случае гражданских и уголовных исков;
- 6) возможность для государства «реального владельца тоннажа» в случае необходимости не показывать свой национальный флот.

Генеральный директор ЗАО «ЦНИИМФ» огласил, то на начало 2014 г. российский морской флот составил 1,447 тыс. судов, общим дедвейтом 20,6 млн т. При этом дедвейт флота в странах «открытой регистрации» (то есть под «удобными флагами») составил 74 % суммарного дедвейта мирового флота.

По официальным данным UNCTAD на 1 января 2012 г., наибольший тоннаж зарегистрирован под флагами острова Мэн (328,2 млн т), Мальты (189,9 млн т), Маршалловых островов (122,9 млн т), Панама (71,3 млн т), Багамских островов (69,1 млн т), Кипра (33, 0 млн т), Либерии (22,5 млн т), Антигуа и Барбуды (14,4 млн т), Бермудских островов (11, 6 млн т), Сент-Винсента (5,6 млн т).

Таким образом, в современном международном судоходстве флот под «удобными флагами» набрал критическую массу (56,6 %) суммарного мирового тоннажа, позволяющую ему (учитывая налоговые и иные льготы данных флагов) определять условия для конкурентной борьбы за груз между судовладельцами и операторами на мировом фрахтовом рынке. (Так, если судно зарегистрировано под национальным флагом с более высоким уровнем налогов и эксплуатационных затрат, оно заведомо обречено на проигрыш за груз судам под «удобными флагами» и вынуждено искать помощи государства или снижать эксплуатационные расходы за счет более дешевой рабочей силы, снижения расходов на техническую поддержку судна и т. п.) Так, за последние 20 лет отечественные судоходные компании практически полностью вытеснены из перевозок собственных внешнеторговых грузов. В 1992 г. они доходили до 34 %, однако уже в 2013 г. их объем составил менее 3 %.

Учитывая вышенаписанное, распределение мирового флота по флагам совершенно не отражает реальной картины, что является фактором необходимости использования таких понятий, как «флот по странам регистрации» (критерий флага судов) и «контролируемый флот» (критерий — реальные владельцы тоннажа).

Более реальную картину для определения крупнейших государств — владельцев тоннажа дает критерий «контролируемый флот» (см. табл. 1).

Таблица 1

Крупнейшие в мире Государства-«судовладельцы»

Государство-«судовладелец»	Контролируемый флот, млн т	Флот под иностранными флагами, %
1. Греция	224,1	71,0
2. Япония	217,1	90,6
3. Германия	125,6	86,2
4. Китай	124,0	53,5
5. Республика Корея	56,2	69,6
6. США	54,6	79,3
7. Гонконг	45,5	36,5
8. Норвегия	43,1	66,0

*По данным UNCTAD на 1 января 2012 г.

В данном списке Россия стоит в конце второго десятка с «контролируемым флотом» 19,6 млн тонн, из которых 73 % зарегистрировано под иностранными флагами. По данным журнала «Морской вестник России» (№ 3. 2013), динамика флота, контролируемого Россией за 2009–2013 гг. представлена в табл. 2.

Таблица 2

Морской транспортный флот, контролируемый Россией

Флот	На 01.01.2009		На 01.01.2010		На 01.01.2011		На 01.01.2012		На 01.01.2013	
	ед.	тыс. т дедвейта	ед.	тыс. т дедвейта	ед.	тыс. т дедвейта	ед.	тыс. т дедвейта	ед.	тыс. т дедвейта
Флот под российским флагом	1291	5625,4	1187	5398,1	1151	5262,4	1067	5167,7	1096	5309
Флот, кон- тролируемый Россией и зарегистри- рованный под иностранном флагом, в том числе:	190	11121,6	189	12312,0	332	13932,6	351	14447,1	345	15024,5
офшорные компании	117	6261,3	114	7072	253	8138,2	216	3160,0	205	3097,8
«Совкомфлот», «Новошип»	73	4860,3	75	5240	79	5794,4	135	11341,1	140	11926,7
Всего отече- ственный флот, контролируе- мый россий- скими судовла- дельцами	1481	16747,0	1376	17710,1	1483	19195,0	1418	19614,7	1441	20333,5
В сравнении с предыдущим годом	+0,5%	+3,1 %	-7,1 %	+5,8 %	+7,8 %	+8,4 %	-4,4 %	+2,2 %	+1,6 %	+3,2 %

Из таблицы видно, что на 1 января 2013 г. общее количество судов морского транспортного флота, контролируемого Россией, составляет 1441 судно общим дедвейтом 20,3 млн т, из которых 73,9 % тоннажа (345 судов) эксплуатируется под иностранными флагами. В 1992 г. эта величина составляла только 18,4 %, в 2009-м — 66,4 %. Большинство судов, а именно 1096 ед., зарегистрировано под российским флагом, однако это только 26,1 % (5,309 млн т) от общего дедвейта контролируемого Россией флота. В большей своей массе это малотоннажные суда, зачастую имеющие возраст, близкий к предельному.

Говоря о российском флоте под «удобными флагами», необходимо различать две группы судоходных компаний:

— небольшие российские компании, имеющие морально и физически устаревший флот, переведенный под «нижнюю» часть списка «удобных флагов» с целью получения максимальной прибыли даже ценой снижения безопасности мореплавания и защищенности экипажа, что является негативной практикой, требующей пресечения;

— крупные российские компании, изначально строящие новые суда под «удобные флаги» в связи с требованием зарубежных банков. Именно поэтому под «удобными флагами» таких компаний зарегистрирован молодой, современный, крупнотоннажный флот. Взятие кредита в отечественных банках не представляется возможным, в связи с резкой негативной разницей в условиях предоставления займа по сравнению с зарубежными коллегами.

Требование зарубежных банков о регистрации под «удобными флагами» обусловлено тем, что в случае невыплаты судовладельцем кредитных средств судно-новострой, а также другие суда компании, отданные в залог банку-заемщику, отойдут ему в качестве покрытия долга. Также согласно условиям кредитных соглашений до завершения выплаты кредита суда не могут быть переведены под российский флаг. Кроме того, такой перевод сопряжен со значительными финансовыми издержками и, как уже было сказано, суда под российским флагом окажутся на менее выгодных конкурентных позициях на мировом фрахтовом рынке.

Для сохранения флота под национальными флагами Россия, как и многие другие государства-судовладельцы, использует режим так называемого второго реестра — Российского международного реестра судов (РМРС), предполагающего упрощение юридических формальностей регистрации и снижение налогооблагаемой базы. Рассмотрим РМРС подробнее.

В связи со сложившейся проблемной ситуацией 20 декабря 2005 г. Президентом РФ был подписан Федеральный закон № 168-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с созданием Российского международного реестра судов».

Одним из документов, претерпевших значительные изменения, связанные с появлением РМРС, явился Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г., в котором отражены основные аспекты регистрации и исключения судов из Международного реестра.

Одновременно с этим соответствующие изменения были внесены и в Налоговый Кодекс РФ, которые в основном коснулись величины взимаемых налоговых выплат за регистрацию и ее ежегодное подтверждение, исчисляемых в зависимости от валовой вместимости судна.

В настоящее время согласно существующему законодательству судно может быть зарегистрировано в Российском международном реестре судов на определенный срок. При этом срок регистрации может устанавливаться либо с возможностью дальнейшего продления, либо не фиксироваться вообще. Одновременно с этим регистрация судна в РМРС подлежит обязательному ежегодному подтверждению.

В свою очередь отдельно регламентируется срок регистрации судов, которые предоставляются российскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру). В данном случае срок регистрации судна не должен быть больше периода действия договора фрахтования, а также не может превышать срок приостановления плавания под флагом иностранного государства. Вполне закономерно, что в подобной ситуации учитывается наименее продолжительный из указанных сроков.

Также существует ряд оснований, изложенных в ст. 47 КТМ РФ, в соответствии с которыми, судно, зарегистрированное в РМРС судов, подлежит обязательному исключению из него, в частности к ним относятся [1]:

— если судовладелец подает заявление, содержащее информацию по его исключению из Реестра;

— если истекает срок регистрации судна;

— в случае неуплаты судовладельцем государственной пошлины по подтверждению регистрации судна в Реестре.

Следовательно, стоит уточнить, что включению в Российский Международный реестр судов подлежат суда, используемые в определенных целях и при определенных условиях. Основные требования, предъявляемые к судам для их регистрации, содержатся в ст. 33 КТМ РФ, к которым, в частности, относятся [1]:

1) не подлежат государственной регистрации в РМРС суда, используемые для международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа, буксировки если они зарегистрированы в реестрах судов иностранных государств и их возраст на дату подачи заявления о государственной регистрации в Российском международном реестре судов превышает 15 лет;

2) суда, используемые для перевозок и буксировки в каботаже, при условии, что возраст этих судов на дату подачи заявления о государственной регистрации не превышает 15 лет;

3) суда, используемые для разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, гидротехнических и подводно-технических работ, а также для обеспечения указанных работ и видов деятельности;

4) самоходные суда с главными двигателями мощностью не менее 55 кВт, несамоходные суда вместимостью не менее чем 80 м³, построенные российскими судостроительными организациями после 1 января 2010 г. и используемые для следующих целей.

Безусловно, реализация рассматриваемого федерального закона напрямую направлена на достижение такой приоритетной цели, как возврат флота, который принадлежит российским судовладельцам, под национальный флаг.

Для реализации данной цели были разработаны достаточно существенное налоговое послабление, которое заключается в освобождении судов от уплаты следующих налогов:

— на имущество;

— на прибыль;

— транспортный налог;

— НДС.

Таким образом, в отношении **НДС можно отметить, что** суда, зарегистрированные в РМРС, не подпадают под данный вид налога. При этом порядок обложения НДС в отношении операций по реализации работ/услуг аналогичный, то есть ставка соответственно равно 0 %.

В свою очередь при определении базы налога на прибыль не учитываются доходы судовладельцев, которые были получены от эксплуатации зарегистрированных судов.

При этом под эксплуатацией судов в данном случае следует понимать выполнение следующих работ:

— перевозка груза, пассажиров и их багажа;

— оказание сопутствующих услуг, связанных с осуществляемой перевозкой;

— сдача судов аренду для оказания вышеперечисленных услуг.

Причем важным моментом выступает тот факт, что пункты назначения и/или отправления должны находиться за пределами РФ.

Одновременно с этим при формировании налоговой базы по налогу на прибыль расходы судовладельцев на обслуживание, ремонт и прочие цели, которые связаны с содержанием зарегистрированных судов, не учитываются.

Безусловно, анализируемый федеральный закон затронул изменения в отношении транспортного налога, который теперь не взимается с судов, прошедших регистрацию в РМРС.

В отношении налога на имущество можно отметить, что организации в отношении судов, зарегистрированных в Российском международном реестре, освобождаются от уплаты налога на имущество, что, безусловно, выступает немаловажным преимуществом.

Еще одним положительным аспектом выступает тот факт, что суда, регистрируемые в РМРС, освобождаются от уплаты таможенной пошлины, тем не менее подобное послабление требует обязательного выполнения ряда обязательных операций со стороны декларанта в строго установленные сроки.

А именно для освобождения от уплаты таможенной пошлины, декларант обязан предоставить в таможенный орган свидетельство о регистрации судна в РМРС. Помимо свидетельства, необходимо прилагать копию документа об уплате государственной пошлины за регистрацию судна в указанном реестре. При этом все необходимые документы должны подаваться в течение 45 дней с даты принятия таможенной декларации.

Таким образом, можно констатировать, что закон о Российском международном реестре судов позволяет судовладельцам значительно снизить затраты на эксплуатацию судов. Тем не менее, по сравнению с условиями регистрации в офшорах суда, зарегистрированные в РМРС, не освобождаются от уплаты единого социального налога, что, с одной стороны, обеспечивает социальную защиту моряков, а с другой — выступает ощутимым недостатком.

Бесспорно, принятие закона о Российском международном реестре судов стало важным шагом к привлечению отечественного флота под российский флаг, но регистрация судов в РМРС не получила достаточно большого распространения и для судовладельцев офшорные зоны по-прежнему оставались более привлекательными. Следовательно, было очевидно, что данного закона оказалось недостаточно для обеспечения более массового перехода судов под российский флаг.

Поэтому в целях расширения сферы действия РМРС на все типы судов в ноябре 2011 г. президентом был подписан еще один закон, направленный на государственную поддержку российского судостроения и судоходства.

Принятие данного закона явилось следующим важным этапом, способствующим развитию применения РМРС. Причем важной оговоркой выступает тот факт, что под действие данного закона попали только те суда, которые были построены после 1 января 2010 г. российскими судостроительными организациями, что, безусловно, напрямую направлено на создание благоприятных условий развития российского судостроения.

В частности, законом предусматривается освобождение от уплаты налога на прибыль в отношении доходов от каботажных перевозок, осуществляемых судами, построенными после 1 января 2010 г. на российских судостроительных верфях и зарегистрированными в РМРС.

Одновременно с этим вводится запрет на регистрацию в РМРС судов возрастом более 15 лет, состоящих в иностранных реестрах судов, а также судов, имеющих аналогичный возраст, которые используются для буксировки в каботажах.

При этом предусматривается освобождение судоходных компаний, производящих выплаты экипажам судов, зарегистрированных в РМРС, от уплаты страховых взносов во внебюджетные фонды с 2012 по 2027 г.

В свою очередь члены экипажей судов, зарегистрированных в РМРС, находящиеся за рубежом свыше 183 сут в году, по данному закону облагаются налогом на доходы физических лиц по более сниженной ставке 13 %, вместо ранее действующей ставки 30 %.

Принятые изменения также затронули налоговые и таможенные платежи, взимаемые при ввозе судна, по которым согласно РМРС предусмотрено полное освобождение. В соответствии с обновленным законодательством владельцы судов, зарегистрированных во втором реестре, будут платить лишь регистрационный взнос (1,3–4 тыс. долл. в год с судна в зависимости от тоннажа) и ежегодные потоннажные сборы (3–10 тыс. долл. с судна).

В свою очередь судовладельцы освобождаются и от обязательной продажи валютной выручки, доходы могут размещаться в иностранных банках без разрешения ЦБ РФ. Аналогично сни-

маются все ранее существующие ограничения в отношении валютных операций по финансированию покупки или аренды судов.

Таким образом, можно сделать вывод, что принятие Российского международного реестра судов направлено на изменение порядка регистрации в Реестре и призвано создать более благоприятные условия для развития российского судоходства.

При этом можно заключить, что закон направлен не только на предоставление более привлекательных условий для судовладельцев, учитывая освобождение от различных налогов и платежей, а также расширение перечня судов, имеющих возможность регистрации в Реестре, но и на установление более благоприятных условий работы членов экипажа.

Безусловно, закон разрабатывался с учетом того, что принятие РМРС должно повлиять на существенное увеличение российского флота, а также положительно сказаться на росте заказов на строительство и ремонт судов на российских верфях, что соответственно повлечет увеличение рабочих мест для плавсостава в судостроении и судоремонте.

Тем не менее на сегодняшний день статистика показывает, что отечественные судовладельцы по-прежнему в своем большинстве отдают предпочтение «удобным флагам», так как сумма налоговых выплат и платежей даже при условии регистрации в РМРС существенно превышает соответствующую сумму при регистрации в офшорах, что по-прежнему делает российский флот менее привлекательным по условиям работы на мировом фрахтовом рынке.

Таким образом, основными проблемами, препятствующими развитию морского флота России, являются:

- 1) отсутствие доступа к грузовой базе;
- 2) неблагоприятные условия национального законодательства;
- 3) необходимость реновации флота.

Для решения вопроса снижения объемов перевозки национальных грузов российским флотом, необходима государственная протекционистская политика, выраженная в установлении объёма отечественных судов (не менее 50 %), обязательного к привлечению при внешнеторговых перевозках.

В целях совершенствования национального законодательства следует продолжать упрощение процедуры регистрации судов в РМРС и условий ее ежегодного подтверждения в части налоговых выплат, а также доработать механизм выдачи федеральных субсидий на строительство отечественного флота.

Предлагаемые изменения положительно скажутся как на количестве судов, зарегистрированных под российским флагом, так и на обновлении флота.

Список литературы

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 марта 1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 28 июля 2012 г. № 261-ФЗ).

2. Об утверждении Устава федерального государственного учреждения «Российский морской регистр судоходства»: приказ Федерального агентства морского и речного транспорта от 13 апреля 2005 г. № 8, Москва [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: www.consultantplus.ru — официальный сайт компании «Консультант Плюс».

3. О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с созданием Российского международного реестра судов: федеральный закон Рос. Федерации от 20 декабря 2005 г. № 168-ФЗ [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: www.consultantplus.ru — официальный сайт компании «Консультант Плюс».

4. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства: федеральный закон Рос. Федерации от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: www.consultantplus.ru — официальный сайт компании «Консультант Плюс».