

Закон о ВВТ подтвердит статус Днепра как международного транспортного коридора

Юрий Скичко <http://ports.com.ua>

Принятие Закона о ВВТ – это подтверждение статуса Днепра как Международного Транспортного коридора, открытого для судов под разными флагами, а также важный шаг на пути к евроинтеграции, пишет генеральный директор «Гермес-Трейдинг» Юрий Скичко для сайта «Порты Украины»

Во время недавней дискуссии вокруг законопроекта 2475а «О внутреннем водном транспорте», приводились практики США и Канады, которые запрещают работу иностранного флота на своих реках, упоминались интересы судостроителей, неплатежи в бюджет и т.д. Но все не так однозначно, как говорят критики законопроекта. Поэтому мы хотим перенести обсуждение этих рисков в публичную плоскость.

Иностранный флот

Если равняться на опыт США и Канады, следует открыть атлас, ведь их реки не являются международными – они проходят по территории исключительно этих стран. Днепр же идет по территории РФ, Беларуси и Украины, и имеет сообщение с Припятью и в перспективе – Вислой.

Днепр признается **МЕЖДУНАРОДНОЙ** транспортной артерией под номером E-40. И **ВСЕ** без исключения участники рынка выступают за эту инициативу. Так что мы выберем: международный транспортный коридор E-40 с конкурентной средой или же советскую модель – закрытую реку на которой доминирует одна-две компании?

Примеры регулирования допуска флота на МЕЖДУНАРОДНЫХ реках мы приведем в двух нормативных актах основных рек Европы: **Дунай (COUNCIL REGULATION (EEC) No 3921 / 91 of 16 December 1991)** и **Рейн (Конвенция о судоходстве по Рейну)**

Каботаж разрешен всем судам под флагами стран-членов ЕС, в том числе удобных флагов Мальты, Кипра и Греции. Запрещена любая дискриминация по признаку флага, судам под иными флагами дается такой же режим, как и национальным перевозчикам.

Если мы действительно хотим сделать реки Украины транспортными артериями – необходим либеральный подход к допуску иностранного флота, протекционизм в виде тарифных и нетарифных барьеров недопустим и нелогичен.

Как мы можем себе это представить? Судно спускается вниз по Припяти к Днепру и при переходе в Днепр груз перегружается на украинское судно? Судно меняет флаг и команду? Нонсенс.

Как происходит сейчас согласование захода иностранного флота?

Иностранный перевозчик за 10 рабочих дней подает заявку, с описанием груза, рейса, (иначе говоря о коммерческой тайне для заказчика и перевозчика мы уже можем забыть, об этом узнает весь рынок). После чего подается объявление с деталями заявки на сайте, фрахтователь ждет, получится ли работать с перевозчиком, с которым ты договорился, документы на предприятие и судно которого проверил твой отдел комплаенса, и может быть уже заключил договор. Или же твой рейс «перехватит» перевозчик под украинским флагом, за которым значится судно. Которое неизвестно готово ли взять твой груз в перевозку в техническом и юридическом смысле, **неизвестно возьмет ли в работу это судно финансирующий тебя банк**, неизвестно не остановят ли его в порту ввиду несоответствия документов или иному поводу вместе с твоим грузом.

Рынок фрахта – это не такси, которое можно вызвать со смартфона за 10 дней до перевозки.

Рынок фрахта – это не такси, которое можно вызвать со смартфона за 10 дней до перевозки. Чтобы завести так необходимый тоннаж на реку в количестве хотя-бы 1-2 сухогрузов, нужны рамочные договоренности о перевозке не менее 50 тыс. тонн за сезон. А какие договоренности можно утверждать, если флот в Украине может перехватить ЛЮБУЮ из твоих поставок в процессе получения одноразового разрешения на заход в речной порт Украины? И придется заплатить украинскому перевозчику, который еще непонятно как этот рейс выполнит, и **заодно – штрафные санкции за мертвый фрахт/время найма иностранному перевозчику по заключенному контракту?**

Что касается неплатежей в бюджет и неравных условиях для украинского и иностранного флага:

Ввиду непринятия изменений в таможенный кодекс (2713д), судно под иностранным флагом для захода в внутренние водные пути Украины и последующего использования в каботажном сообщении будет оформляться в режиме временного ввоза с таможенными платежами. А это уже дополнительный налог для судна под иностранным флагом в сравнении с судном под украинским флагом, напрямую в бюджет Украины в следующем размере:

Режим временного ввоза					
Судно	Таможенная стоимость	НДС	Подлина 3% от суммы таможенного платежа в месяц	Сумма 9 месяцев	Расход на тонну груза
Самоводное 3000 тонн	1 500 000\$	0	2250\$	20250\$	0,385
БС 5000 тонн	2 500 000\$	0	4500\$	40500\$	0,455

9 месяцев навигации
6000 тонн в месяц/перевозки самоводной или 12 000 тонн БС
30 000 тонн в сезон самоводной или 60 000 тонн БС.

Судостроители и Судовладельцы

Пытаться закрыть внутренние водные пути от иностранного флага для того, чтобы защитить отечественное судостроение – нонсенс. Закрытие внутренних водных путей от иностранного флага с целью якобы защиты судостроения, это на самом деле закрытые границы, закрытая экономика. В то же время открытая граница – это новые возможности, это интеграция в мировое судостроение и

грузоперевозки.

Причина проблем судостроения и перехода под иностранный флаг не в том, что иностранный флот выполняет перевозки, не в удобном флаге, а пренебрежение со стороны государства тенденциями развития морской отрасли, создание негативных условий для работы под флагом Украины. Налоговое давление, давление со стороны регуляторных органов приводит к переходу в «удобный флаг» и вывода судов из эксплуатации из-за убыточности работы.

И ярые критики законопроекта, в том числе из рядов судостроителей, не предлагают никаких позитивных изменений в состоянии судостроения и судоремонта взамен существующей ситуации, кроме общих стратегических планов. Те красиво смотрятся и говорят о правильных направлениях работы, но не отвечают на конкретные вопросы: как поднять сектор? На какие средства? Каким образом мы можем сделать сектор прибыльным и привлекательным для инвестиций?

Мы считаем, что решение проблемы заключается в установлении льготного налогового режима для судовладельцев под украинским флагом, для судостроительных и судоремонтных предприятий в виде:

- Пониженного налога на прибыль
- Отмена рентной платы
- Отмена платы за радиочастотный ресурс
- Снижение акциза на топливо для нужд речного транспорта
- Налоговые каникулы для судостроительных и судоремонтных предприятий по налогу на землю, таможенных платежей при импорте оборудования для модернизации производства, НДС.

Мы не должны защищать себя, не пуская остальных, мы должны сделать для украинской судостроительной промышленности и флота условия более комфортные чем у конкурентов. Тем самым перетягивая заказы на украинские верфи, обеспечивая загруженность заводов, рабочие места и зарплаты, а судовые

компании под украинским флагом – работой не только с отечественным грузопотоком, но и с иностранным.

Тем более, что уже есть и работал с 2000 года специальный закон 1242-14 «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні», который нужно просто подогнать под современные реалии и тем самым дать мощный импульс развитию всего сектора.

Также стоит позаимствовать новый опыт программ по льготным кредитным ставкам при сдаче старого судна на металл и одновременного строительства нового судна из украинского металла и на украинских судостроительных верфях.

Безопасность на реках

Обязательным документом для захода во внутренние воды Украины является судовое свидетельство регистра страны регистрации судна или за неимением регистра – регистр, признаваемый этой страной.

Вопрос контроля технического состояния судна регистров стран и предположения о **«мусорном флоте»** мы предлагаем рассмотреть в следующей статистике:

Страна	Требования по флоту
Украина	Отсутствуют!!!
Ангилья и Барбуда	Возраст судна должен быть не старше 25 лет. Все суда, завершенные на регистрацию, подлежат освидетельствованию инспектором.
St. Kitts & Nevis	Суда старше 20 лет должны пройти инспекцию на пригодность регистрации.
Белиз	Максимальный возраст 30 лет. Более старые суда не регистрируются, за исключением для одного рейса на металлоторы.
Гренада	Максимальный возраст 30 лет. Более старые суда не регистрируются, за исключением для одного рейса на металлоторы.
Доминика	Возраст судна до 20 лет.
Либерия	Только морские суда в возрасте до 20 лет.
Маршалловы острова	Регистрирует морские суда любого тоннажа, но не старше 20 лет.
Мальта	Возраст судов от 20 до 24 лет требует проверки инспектором Мальты в течение 5 месяцев после регистрации.
St. Vincent & The Grenadines	Ограничение по возрасту 18 лет.
Панама	Ограничение по возрасту 20 лет.

Украинский флаг находится в сером списке парижского договора, хотя так часто упоминаемая как мусорный флаг Панама – в белом.

Состояние дел с контролем за техническим состоянием судов под украинским флагом и в украинском регистре, к сожалению, находится в состоянии худшем, нежели у других юрисдикций. Это видно из участвовавших за последние два года негативных результатов инспекций на украинских судах в иностранном плавании. И речь идет о заграничном рейсе, где есть риск инспекции, как дела обстоят в каботаже – другой вопрос.

Статистика ИМО показывает, что контроль технического состояния основных флагов находится на высоком уровне и соответственно заход судов под такими флагами угрозы экологии и безопасности не несет.

И последнее: «Укртрансбезпека» имеет полное право досмотра судна на предмет соответствия технических параметров судна и обязана это делать.

Работа через представительство

Как известно, согласно статьи 3 закона «О внешнеэкономической деятельности» нерезидент не может оформить временный ввоз судна на территорию Украины, предоставлять здесь услуги по перевозке грузов/пассажиров, пользоваться услугами

судоремонтных предприятий и оформлять на работу людей. Все вышеуказанное и собственно хозяйственную деятельность по перевозке можно вести только через оформленное в Украине представительство – компанию, зарегистрированную в Украине.

Такое представительство будет работать согласно законодательства Украины и будет наравне с украинскими компаниями уплачивать в местные и городские бюджеты:

1. ЕСВ на зарплаты сотрудникам
2. Акциз на топливо, который уже включен в стоимость топлива, которым будет бункероваться судно в каботажном плавании.
3. Налог на прибыль
4. НДС
5. Налог на землю

Другими словами, иностранный флот будет платить налоги в бюджет. Вопрос не наполнения бюджета за счет иностранного флота не имеет под собой оснований.

Команда судна

Как становится понятно из предыдущих тезисов, работать иностранный флот сможет только через представительство в Украине. Учитывая этот факт, предлагаем рассмотреть риск использования моряков-иностранцев на реках Украины и лишения украинских моряков рабочих мест.

Единственный способ обойти регистрацию и получение разрешения на работу – безвылазно на всем протяжении контракта (**напоминаем, что это скорее всего будет рамочный контракт на 50-150 тысяч тонн перевозки**) не покидать судно, что весьма маловероятно.

Итак, для получения разрешения на работу иностранца необходимо:

1. **Заявление о выдаче РНТ (разрешение на трудоустройство)**

2. Отчет о вакансиях

Основным аргументом для получения разрешения на работу будет служить отсутствие в Украине работников, квалификация которых отвечает формальным признакам, указанным в поданном отчете о вакансиях. По данным Manpower report, в Украине 69 000 моряков, и обосновать замену украинского моряка иностранным будет сложно.

И последнее, что стоит добавить и закрыть тему неуплаты ЕСВ и потери рабочих мест украинскими моряками из-за наплыва иностранных моряков – это небольшая статистика зарплат на судах заграничного плавания и речных судах на сайтах круинговых агентств. Здесь мы можем увидеть, что украинские моряки значительно интереснее для наполнения команды.

Должность	Заграничное плавание	Каботажные перевозки
Капитан	3630\$	1230\$
Старпом	2930\$	975\$
Второй помощник капитана	2500\$	800\$
Старший механик	3500\$	1100\$
Второй механик	2500\$	800\$
Электрик	1700\$	600\$
Боцман	1500\$	500\$
Матрос	1300\$	420\$
Моторист	1100\$	350\$
Повар	910\$	300\$

Декларирование топлива

Согласно международному законодательству и Приказу министерства Финансов Украины № 308 от 10.03.2015 на каждое судно, проходившее таможенный контроль в Украине ведется его судовое дело. В нем вместе с прочими документами в оригинале хранится документ, предусмотренный Конвенцией «О облегчении международного морского судоходства» от 1965 года, а именно – декларация о судовых припасах. Данный документ оформляется представителем судна и свидетельствует о фактическом наличии припасов. **В нашем случае особое внимание уделим топливу – объем которого на судне отображается в документе.** Итого – таможенные органы точно знают количество топлива, с которым судно зашло во внутренние воды Украины. Все время, которое судно находится в внутренних водах Украины, оно находится под таможенным контролем, как и припасы согласно его декларации.

При выходе из вод Украины, судно также подает декларацию о припасах. Таможенный инспектор вправе проверить соответствие наличия припасов на судне (Предусмотрено ст. 4 п. 3 Приказу министерства Финансов Украины № 308 от 10.03.2015) и в случае несоответствия заявленным ведомостям наступает ответственность, предусмотренная ст. 201 Уголовного Кодекса Украины.

Мы предлагаем МИУ, Экспертам и рынку всерьез задуматься о инициировании режима контроля за декларированием, вплоть до покраски топлива при продаже в Украине и при оформлении границы иностранным судном для исключения возможности контрабанды и спекуляции таким топливом.

В плюс к этому, уже сейчас необходимо провести дискуссию о том, чтобы ввести сниженный акциз на топливо для нужд речного транспорта и создания специального фонда, который аккумулировал бы такой акциз и использовал его на нужды речного транспорта взамен речного сбора в перспективе 2-4 лет.

Администрация водных путей

Относительно создания отдельных органов для обеспечения безопасности и содержания речного пути:

1. Рынок, эксперты и советники говорят об одном – то, что уплачено на реке, должно уйти на ее финансирование. И все с этим согласны. Речной сбор – не идеальный вариант, но это возможность ЦЕЛЕВЫМ образом финансировать именно реку, обеспечивать судовой ход и навигацию. Его размер закреплен выводом комитета Парламента по вопросам транспорта, и может быть изменен только в порядке внесения изменений в закон в стенах Парламента. Другого варианта в условиях воюющей страны, постоянного недофинансирования в краткосрочной перспективе попросту нет. Акциз из топлива – идеальный вариант, который, к сожалению, слишком далек в реализации от сегодняшних реалий. **Начинать работу по переходу на этот источник**

нужно уже сейчас, но это более чем среднесрочный проект.

2. Как и каждый государственный орган, АВВП будет руководствоваться законом «О публичных закупках». А работы по дноуглублению и т.д. – сомнительно, что будут до пороговыми, и соответственно, закупки будут публичными и конкурентными. На наш взгляд это сильно снижает коррупционный риск в деятельности АРВШ.
3. Совет операторов, создаваемый при АВВП будет действенным ревизионным органом уже в существующей редакции закона, **но мы предлагаем пойти дальше и во втором чтении принять правки относительно увеличения роли совета вплоть до обязательного согласования плана работ на ВВП на год и заслушивания отчетов о текущей деятельности.**

Местные власти

Критика относительно неучастия местных властей и органов самоуправления имеет под собой действенное обоснование. **В законопроект во втором чтении и вправду необходимо прописать согласование строительства новых объектов местными советами,** что позволит совместно развивать проекты инфраструктуры, планировку города и перспективы развития.

Но заявляемое несоответствие принципу децентрализации видится не совсем понятным. Что имеется ввиду? Согласовать строительство терминала, причала или базы/стоянки яхт, перегородить судовой ход и не согласовать строительство с ответственным за судовой ход госорганом – это не очень хорошая идея, которая навредит даже тем, кто ее продвигает.

Также добавим, что вместе с прямыми доходами от строительства объектов на территории городов и населенных пунктов в виде налога на землю, части налога на прибыль предприятия, бюджеты городов также будут пополняться за счет создания рабочих мест, инвестиций в инфраструктуру, роста сопутствующих секторов, обслуживающих речной транспорт и малого и среднего бизнеса за счет все тех же новых рабочих мест.

В связи с вышесказанным, считаем что рост городского благосостояния от принятия нормативной базы и полноценного развития речного транспорта только ускорится, и комментарии об опасности для местных бюджетов безосновательны.

Итог

Дальнейшее затягивание принятия законопроекта наносит все больше ущерба, и критика без конструктивных предложений приведет нас в еще не один маркетинговый год неэффективного использования речной логистики, потерь экспортеров, товаропроизводителей и экономики в целом. Заговаривание проблематики и затягивание отдельными компаниями принятие закона и осуществления реформ в транспортной инфраструктуре – это откровенное вредительство. Это еще один год для бюджета и экономики страны с потерянными миллиардами гривен не сэкономленных логистических затрат, затрат на содержание и ремонт железных и автомобильных дорог, это потерянные миллиарды гривен инвестиций в инфраструктуру, усугубление и так задыхающейся от транспортного коллапса экономики.

Страна критически нуждается в перезагрузке транспортной инфраструктуры: авто, жд, авиа, морской и речной отрасли, судостроения, судоходства, сбалансированной тарифной политики, перераспределения грузопотоков, обеспечения эффективной, быстрой и безопасной перевозки грузов и пассажиров по всей стране, а не только от Борисполя до Киева, открытия транспортных и транзитных коридоров, понятных и защищенных законом инвестиционных условий для развития всех видов транспорта, после чего придут инвестиции на дороги, в судостроение. А мы уже который год топчемся на месте и только заговариваем проблематику, играя в политику, защищая интересы тех или иных бизнес-групп.

Реформа транспортной инфраструктуры – это ключевые стратегические вопросы нормальной жизни страны, которые находятся в программах реформ обозначенных Президентом, Премьером и партиями, которые представлены в Парламенте. Эти

реформы уже не первый год ждет бизнес, ждут простые граждане страны.

Принятие законов №2475а «О внутреннем водном транспорте» и законов-спутников №2712,2713Д, 2476а приведет к реальным реформам и возрождению речных транспортных артерий Украины, даст толчок к развитию судостроения и судоходства.