

Международный реестр судов Украины: новая попытка

Недавно созданная «Морская палата Украины» среди своих первоочередных задач одной из важнейших обозначила создание Украинского международного реестра судов. Удастся ли в этот раз довести дело до конца?

Опубликовано сокращенно. Больше таблиц, графиков и комментариев участников рынка к этому материалу смотрите в печатной версии журнала [«Порты Украины» №5, 2018](#)

Инициативы «Морской палаты»

По словам исполнительного вице-президента «Морской палаты» Вячеслава Кисловского, Украина уже давно практически растеряла свой морской торговый флот. Речь идет о флоте под флагом Украины. Но при этом наша страна, с одной стороны, является одним из крупнейших поставщиков морских кадров на мировой флот (6-е место в мире), а с другой – имеет немалые объемы внешней торговли, проходящие через морские порты. В 2017 году суммарный грузооборот морских портов страны составил (с учетом Ильичевского рыбного) 136,35 млн тонн.

Кроме того, под флагом иностранных государств работают суда общим дедвейтом около 3 млн тонн, принадлежащие украинским судовладельцам. Все это создает объективные фундаментальные предпосылки для возрождения морского торгового флота под украинским флагом. А без такого флота все разговоры о морской державе применительно к нашей стране – просто пустой звук.

Торговый флот Украины

За годы независимости Украины выросло целое поколение молодых людей, которые даже не слышали, что их страна когда-то была

одной из заметных морских держав. По данным Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD), на 1 января 1993 года совокупный дедвейт торгового флота Украины насчитывал 6,177 млн тонн (учитывались суда вместимостью в 100 и более регистровых тонн). Доля украинского флота в мировом торговом флоте составляла 0,9%. И в рейтинге крупнейших морских стран мира по этому показателю наша страна занимала вполне солидное 25-е место.

Увы, в исторически кратчайшие сроки это немалое наследство было растрчено. В каком темпе в разные периоды истории шло сокращение флота под флагом Украины, показывает прилагаемая таблица. По ней видно, что самые масштабные сокращения происходили в период наиболее активного разбазаривания Черноморского пароходства. С начала 1995 года по начало 1996-й дедвейт флота страны уменьшился на 914 тыс. тонн, с 1996-го по 1997-й – на 1252 тыс. тонн, с 1997-го по 1998-й – на 1451 тыс. тонн, с 1998-го по 1999-й – на 652 тыс. тонн.

Здесь следует учесть, что масса судов переводилась под иностранные, прежде всего «удобные», флаги, дабы избежать арестов за долги украинских пароходств и воспользоваться льготными режимами, которые предоставляют «удобные» флаги. В то же время параллельно шел процесс смены собственников.

В итоге на начало 2017 года дедвейт морского торгового флота под флагом Украины упал до 384 тыс. тонн. Поштучно – это 419 судов. То есть за годы независимости Украины дедвейт флота сократился более чем в 16 раз.

Бегство от родного флага

Важный момент, что, по данным UNCTAD, украинские судовладельцы на 1 января 2017 года владели 383 судами валовой вместимостью 1000 и более регистровых тонн, которые работали как под иностранными флагами (подавляющее большинство), так и под национальным флагом. Их суммарный дедвейт – 3300 тыс. тонн. То есть теоретически украинские судовладельцы могли бы изменить

регистрацию многих своих судов, подняв над ними родной флаг Украины. Но они не хотят это делать. Почему?

Да потому, что, в отличие от многих «удобных» флагов таких стран, как Панама, Кипр, Мальта и так далее, наш флаг вполне можно отнести к категории крайне неудобных. Он практически не дает преимуществ морскому флоту, обрекает судовладельцев на несение тяжелого налогового бремени, на удушающие ограничения режима использования валюты, бесконечную борьбу с фискальными и другими контролирующими организациями, беспросветные кредитные перспективы и так далее.

И бегство от нашего флага продолжается. Яркий пример – информация из Украинского Дунайского пароходства, прозвучавшая в марте 2018 года, о том, почему нужно переводить часть флота пароходства под флаг Словакии

По утверждению представителей УДП, этот шаг позволит зайти на рынок перевозки грузов через порты Румынии. В этой стране суда под флагом государства, не являющегося членом Евросоюза, не имеют права на погрузку-выгрузку (в порту Констанца запрет действует только на погрузку). И это при том, что в украинских портах румынский флот обрабатывается беспрепятственно.

Этот еще один пример, что в нашей стране не поддерживают собственного морского перевозчика и не заботятся о собственном морском флоте.

Переломить эту тенденцию, по мнению представителей «Морской палаты Украины», и должен комплекс мер, среди которых создание Украинского международного реестра судов.

Немного истории

Стоит напомнить, что идея международного (второго) реестра судов в Украине, мягко говоря, не нова. Еще в 2001 году у нас был подготовлен проект закона об украинском международном судовом реестре. Тогда, по данным UNCTAD, дедвейт торгового флота Украины еще составлял 1,44 млн тонн. Проект прошел

обсуждения в министерствах, но был приторможен накануне рассмотрения в правительственном комитете и положен «под сукно».

Следующая серьезная попытка произошла в 2008 году. К этому времени у нас много говорилось о том, что именно создание в последнее десятилетие аналогичных реестров многими морскими державами (Норвегией, Данией, Великобританией, Нидерландами, Францией, Италией, Германией, Турцией, Китаем и другими) стало наиболее действенным средством государственной поддержки национальных судовладельцев. Причем средством поддержки, не требующим привлечения бюджетных средств.

В мае 2008 года СНБО рассмотрел вопрос о мерах по обеспечению развития Украины как морской державы. В решении СНБО отмечалось, что «вследствие практической утраты основного потенциала отечественного морского флота положение морских перевозок не отвечает потребностям экономики Украины».

В пакете принятых СНБО решений, который тотчас же был введен в действие указом президента страны, было и решение создать Украинский международный реестр судов.

Увы, гора родила мышь. Пункт о реестре остался лишь благим пожеланием. Как и все без исключения «морские» пункты в этом достаточно серьезном документе.

И сегодня очень обидно смотреть, как, например в России, где вопросом второго реестра стали заниматься позже, чем в нашей стране, идею второго реестра давно и вполне успешно реализовали.

Уроки Российского реестра

В 2003-2004 годах правительству РФ, как тогда писали СМИ, надоело наблюдать за тем, как отечественные морские суда, избегая налоговых платежей, уходят в офшоры под «удобные» и прочие флаги.

Минтранс РФ приводил тревожные данные, что суммарный дефлот морского торгового флота под российским флагом сократился с 10,6 млн тонн в 1992 году до 2,6 млн тонн в 2003-м, то есть более чем в 4 раза. И это при том, что российская грузовая база значительно выросла. Соответственно, увеличилась и стоимость фрахта на перевозку внешнеторговых грузов РФ: с \$4 млрд в 1998 году до \$7,8 млрд в 2003 году. Однако российские судоходные компании в 2003 году получили лишь около 5% общей суммы фрахта (\$350 млн).

Ключевым моментом программы возвращения судов под российский флаг определили создание собственного международного судового реестра, под «крышей» которого отечественные судовладельцы будут избавлены от чрезмерного фискального бремени, делающего неконкурентоспособным работу национального перевозчика.

Решающим шагом стало принятие нового федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части, касающейся создания Российского международного реестра судов», который был подписан в декабре 2005 года.

Для тех, кто регистрирует суда во втором реестре (РМРС), был предложен льготный налоговый режим. И первые суда в новом реестре были зарегистрированы в 2006 году.

Несмотря на все призывы и административный нажим на госпредприятия, судовладельцы поначалу в новый реестр не спешили. Как отмечалось в 2008 году на конференции «Российский международный реестр судов: практика, проблемы и перспективы», условия регистрации, как и уровень льгот, оказались куда менее привлекательными, чем в странах «удобного». Например, установленные пошлины в зависимости от валовой вместимости судна за регистрацию раз в десять превышали платежи в панамском или монгольском реестрах. Плюс сложности с внутрифирменным налоговым администрированием и т. д.

Определенным прорывом для РМРС стало принятие в 2011 году

федерального закона о поддержке судостроения и судоходства. Закон снимал ограничения, которые позволяли искусственно удерживать в международном реестре суда на срок до 10 лет, устранялось излишнее административное регулирование. И в короткие сроки после принятия закона количество судов в РМРС увеличилось в несколько раз.

По инициативе судоходных компаний, судостроителей принимались и другие нормативные акты в поддержку судоходства и судостроения, которые в России с ее великодержавными амбициями надолго никогда не выпадали из числа государственных приоритетов.

В итоге по состоянию на 5 февраля 2018 года в соответствии с данными системы регистрации судов общая численность судов морского транспортного флота под российским флагом составила 5006 единиц, в том числе в Российском международном реестре – 1141 судно (около 23% всей численности).

Но при этом, если суммарный дедвейт флота под российским флагом составил около 9,3 млн тонн, то из них более 4,6 млн тонн приходилось на суда, зарегистрированные в РМРС. То есть по дедвейту – половина всего флота. Причем флота самого молодого. Если средний возраст всех судов составил 35 лет, то средний возраст судов, зарегистрированных в РМРС, составил 17 лет.

И хотя, по данным Clarksons Research, в 2017 году флот российских судовладельцев совокупно под иностранными и национальным флагом насчитывал дедвейт 22 млн тонн (учитывались суда вместимостью 1000 и более р. т.), можно констатировать, что свою немалую положительную роль в привлечении флота под национальный флаг международный второй реестр в этой стране сыграл.

Почему же, пусть и с огромным опозданием, этим реальным инструментом возрождения национального флота не воспользоваться в Украине?

Есть другие примеры, когда «предприимчивые» государства на ровном месте зарабатывают и деньги, и престиж, привлекая под свой флаг суда владельцев из других стран. Самый, пожалуй, «вопиющий» пример – из Монголии. Абсолютно сухопутная страна, учредив в 2003 свой международный реестр судов, имела к 2017 году под монгольским флагом 261 судно общим дедвейтом 1355 тыс. Ну какие тут нужны комментарии?

Опубликовано сокращенно. Больше таблиц, графиков и комментариев участников рынка к этому материалу смотрите в печатной версии журнала [«Порты Украины» №5, 2018](#)

[Константин Ильницкий](#) <https://ports.com.ua/news>

Совет ИМО ожидает реформа

Совет Международной морской организации (International Maritime Organization – IMO) решил учредить рабочую группу, которая займется проработкой своей реформы.

Как сообщила пресс-служба Федерального Агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации (Росморречфлот), соответствующее решение принято на 120-й сессии Совета ИМО, которая состоялась в штаб-квартире организации в Лондоне 2-6 июля. В работе сессии приняли участие представители 40 государств-членов Совета ИМО, наблюдатели из числа других государств, межправительственные и неправительственные организации.

Согласно сообщению, в ходе сессии рассмотрен широкий круг вопросов, связанных с финансовыми и организационными аспектами работы Секретариата ИМО и организации в целом.

В частности, по предложению ряда государств одним из центральных вопросов повестки дня стал вопрос возможной будущей реформы Совета ИМО. Были подготовлены предложения по изменению состава Совета, принципов формирования, сроков полномочий. «Ввиду того, что подобные масштабные преобразования требуют серьезных обоснований и не менее серьезной проработки, Совет принял решение о создании на следующей сессии, которая пройдет в ноябре 2018 года, рабочей группы с задачей анализа поступивших предложений», – сказано в сообщении.

Обсуждая совершенствование схемы оценки эффективности работы ИМО (перечень так называемых показателей эффективности и порядок их обработки), Совет согласовал возможность включения нового показателя эффективности в отношении статистики аварийности судов. В этой связи представители России заявили, что количество аварий само по себе не может служить показателем эффективности или неэффективности международных конвенций и кодексов, разработанных ИМО. Необходим всесторонний анализ и учет причин аварий, и новый показатель эффективности должен учитывать должным образом соотношение причин аварий и роль инструментов ИМО.

Рассматривая организацию работы комитетов и подкомитетов ИМО, Совет обратил внимание на растущую нагрузку на некоторые рабочие органы, например Подкомитет по навигации, связи, поиску и спасанию. В этой связи Совет утвердил решение об увеличении продолжительности сессии этого Подкомитета с пяти до восьми дней для предстоящих сессий в 2019 и 2020 годах.

В сфере внешних связей ИМО Совет поддержал предложение об обращении в Арктический совет для получения статуса наблюдателя. Учитывая наличие общих вопросов в повестке дня обеих организаций, более тесное сотрудничество между Секретариатом ИМО и Арктическим советом признано обоюдным полезным.

Для продвижения роли морского транспорта и морской индустрии в

целом каждый год ИМО обозначает тему так называемого Международного морского дня, делая акцент на каком-либо важном аспекте работы морской отрасли. Само празднование Международного морского дня (25 июня) проходит в штаб-квартире ИМО, но к этому событию приурочены различные мероприятия по всему миру, проводимые государствами, а также т.н. параллельное мероприятие в одном из государств-членов ИМО – большая международная конференция на высоком уровне. Проведение параллельного мероприятия является очень престижным для государства, поскольку оно позволяет привлечь внимание к вопросам морской отрасли, как со стороны международного сообщества, так и национальных государственных органов, организаций и компаний. Очередь на проведение этого мероприятия расписана на несколько лет вперед.

Согласно сообщению, в следующем году в качестве темы для Международного морского дня выбран вопрос продвижения роли женщин в морской индустрии. Параллельное мероприятие пройдет в Колумбии.

«Совет уполномочен утверждать кандидатуру для ежегодно вручаемой ИМО награды за исключительное мужество на море. В этом году награда досталась представителю Китая – спасателю-водолазу, которому удалось лично спасти трех считавшихся пропавшими членов экипажа во время аварии судна в порту Гуанчжоу», – говорится в сообщении.

По информации пресс-службы, на этой сессии РФ представила предложения по снижению административной нагрузки на экипажи судов, судоходные компании, администрации, связанной с растущим количеством конвенционных свидетельств и документов, которые требуется иметь на борту. Совет, в целом, положительно воспринял российские предложения. Все выступившие делегации отметили имеющуюся проблему и важность поиска путей оптимизации как количества судовых документов, так и способов управления ими. В этой связи Совет призвал все заинтересованные стороны направить в рабочие органы ИМО конкретные предложения практического характера в этом

отношении.

ИМО (штаб-квартира – Лондон) – межправительственная организация, специализированное учреждение ООН, главной задачей которой является обеспечение безопасности международного торгового судоходства и предотвращение загрязнения морской среды. Организация основана 6 марта 1948 года. Сейчас членами организации являются 174 государства. Украина является членом ИМО с 1994 года. В Совет ИМО входят 40 государств.

В июне 2018 году Украина успешно [прошла](#) аудит ИМО. Аудит организации является обязательной процедурой для всех государств-членов ИМО. Целью аудита является проверка соответствия выполнения Украиной как государством порта, государством флага и прибрежным государством международных обязательств в сфере безопасности судоходства.

<https://ports.com.ua/news>

Дноуглубление акватории причалов №5-6 порта «Южный» выполнено на 68%

China Harbour Engineering Company (CHEC) по состоянию на 10 июля 2018 года извлекла 1,852 млн кубометров грунта в рамках проекта «Реконструкция морского подходного канала и внутренних водных подходов к глубоководным причалам морского порта «Южный». Об этом сообщила пресс-служба администрации порта.

По оперативным данным, СНЕС выполнила дноуглубительные работы в рамках проекта на 68,1%. При этом компания опережает план-график работ на 26,7%.

«Работу выполняет грейферный земснаряд Jinhangjun 407 в маневровой зоне причалов №№5, 6. Трюмно-рефулерный землесос Tongli завершил выполнение работ согласно договору. Отвоз изъятых грейферным земснарядом грунта на морской отвал выполняется самоходными шаландами Jinhangbo 48, Jinhangbo 49, Jinhangbo 51», – уточнила пресс-служба.

В мае 2017 года администрация порта «Южный» и СНЕС подписали два контракта на проведение дноуглубительных работ в рамках проектов «Реконструкция водных подходов, маневровых зон и операционных акваторий у причалов с учетом перспективного грузооборота морского порта «Южный» и «Реконструкция морского подходного канала и внутренних водных подходов к глубоководным причалам морского порта «Южный».

В рамках первого контракта СНЕС провела увеличение глубины подходного канала с 16 метров до 19 метров и создала операционную акваторию глубиной 16 метров возле причалов №23-25. Компания досрочно [завершила](#) работы в декабре 2018 года. Стоимость проекта составила 1,065 млрд грн. Реализация проекта обеспечит функционирование зернового терминала глобального сырьевого трейдера Cargill и компании MV Cargo.

В рамках второго контракта СНЕС выполняет дноуглубление морского подходного канала и операционной акватории причалов №5-6 морского порта «Южный» с 19 метров до 21 метра, реализуя два пусковых комплекса. Проект планируется завершить в 2019 году. Стоимость проекта – 586,045 млн грн.

В апреле 2018 года администрация порта «Южный» и СНЕС [подписали](#) два договора на проведение дноуглубления в порту «Черноморск». Один договор предусматривает проведение работ на морском подходном канале с увеличением глубин до 16 метров, второй – в акватории первого ковша Сухого лимана с

увеличением глубин до 15 метров.

<https://ports.com.ua/news>

На Николаевской верфи SMG состоялась закладка второго танкера по заказу VEKA Group

На Николаевской верфи Smart Maritime Group (SMG), судостроительного субхолдинга «Смарт-Холдинга», осуществлена закладка корпуса танкера-химовоза Nebraska, строящегося по заказу нидерландской компании VEKA Shipbuilding B.V. Об этом сообщила пресс-служба SMG.

Таким образом, стартовало строительство корпуса второго танкера-химовоза, предусмотренного контрактом SMG и VEKA Shipbuilding B.V. Закладка корпуса первого однотипного танкера-химовоза Nevada [состоялась](#) на Херсонской верфи SMG в июне.

Согласно условиям контракта, SMG изготовит корпуса, выполнит их окраску, проведет монтаж общесудовых систем трубопроводов и палубного насыщения. Длина корпуса составляет 110 метров, ширина – 13,5 метра, высота борта – 6,59 метра, масса – 1,2 тыс. тонн, грузопместимость – 5,32 тыс. тонн. Срок строительства одного судна достигает 11,5 месяца. Общая стоимость контракта – свыше 145 млн грн.

По словам генерального директора SMG Василия Федина, строительство танкера станет первым реальным судостроительным заказом Николаевской верфи с 2014 года. Успешная реализация проекта строительства танкеров откроет возможность заключения новых судостроительных контрактов. «Мы выполним этот заказ в срок и с высоким качеством», – заверил Федин.

SMG и VEKA Shipbuilding B.V. [заключили](#) контракт на строительство двух насыщенных корпусов танкеров-химовозов в мае 2018 года.

SMG объединяет херсонскую и николаевскую верфи, созданные на базе ПАО «Херсонский судостроительный завод» и ПАО «Черноморский судостроительный завод». Управляет Николаевским машиностроительным заводом. SMG в 2017 году сократил объем производства по сравнению с 2016 годом на 19,7% – до 317 млн грн.

Черноморский судостроительный завод располагает наибольшим судостроительным потенциалом в Украине. Для строительства судов и кораблей водоизмещением до 105 тыс. тонн завод имеет два наклонных стапеля «0» и «1». Поточно-позиционное производство специализировано для серийного производства судов дедвейтом до 9 тыс. тонн. Производственные участки и поточная линия строительства судов размещены в едином крытом сооружении длиной около 400 метров.

VEKA Shipbuilding B.V. входит в состав судостроительной группы VEKA Group (штаб-квартир – Веркендам, Нидерланды). Группа основана в 1988 году. Специализируется на строительстве и обслуживании судов внутреннего судоходства. В референс-листе компании – двухкорпусные химические и бункерные танкеры, LPG-танкеры, контейнеровозы, пассажирские и другие типы судов. VEKA управляет четырьмя верфями в Нидерландах: в Леммере, Хусдене, Роттердаме и Веркендаме, а также верфями в Восточной Европе и Азии.

<https://ports.com.ua/new>

Ставки на контейнерные перевозки в Европу продолжили падение

Общее значение фрахтового индекса Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) по итогам минувшей недели (29 июня – 6 июля) составило \$817,4 против \$821,18 недель ранее (22-29 июня). Спотовые фрахтовые ставки снизились на восьми индикативных маршрутах, на четырех – выросли, на одном – не изменились.

В частности, спотовые ставки на порты Европы (Гамбург, Роттердам, Антверпен, Феликстоу, Гавр) сократились по сравнению с позапрошлой неделей на 0,5% – до \$881 за TEU. Ставки на порты Средиземного моря (Барселона, Валенсия, Генуя, Неаполь) снизились на 1,1% – до \$903 за TEU.

Спотовые ставки на порты западного побережья США (Лос-Анджелес, Лонг-Бич, Окленд) увеличились на 0,6% – до \$1555 за TEU. Ставки на порты восточного побережья США (Нью-Йорк, Саванна, Норфолк, Чарльстон) выросли на 3,9% – до \$2623 за FEU.

Ставки на Персидский залив (порт Дубай) составили \$470 за TEU против \$482 за TEU недель ранее, на Австралию и Новую Зеландию (порт Мельбурн) – \$723 за TEU против \$713 за TEU, на Восточную и Западную Африку (порт Лагос) – \$2042 за TEU против \$2148 за TEU, на Южную Африку (порт Дурбан) – \$623 за TEU против \$697 за TEU, на Южную Америку (порт Сантос) – \$1737 за

TEU против \$1988 за TEU.

Кроме того, спотовые ставки на западные порты Японии (Осака, Кобе) соответствовали показателю позапрошлой недели – \$227 за TEU. Ставки на восточные порты Японии (Токио, Йокогама) составили \$224 за TEU против \$226 за TEU неделей ранее. Ставки на Сингапур составили \$152 за TEU против \$143 за TEU. Ставки на Южную Корею (порт Пусан) составили \$168 за TEU против \$180 за TEU.

Общее значение фрахтового индекса SCFI по итогам позапрошлой недели (22-29 июня) составило \$821,18 против \$751,13 неделей ранее (15-22 июня). Спотовые фрахтовые ставки [увеличились](#) на восьми индикативных маршрутах, на пяти – снизились.

<https://ports.com.ua/news>
