Садыкова Эсмира Фирудиновна
соискатель кафедры экономики и менеджмента, Государственный морской университет имени адм. Ф.Ф. Ушакова, г. Новороссийск
esmi_sadykova@mail.ru

развитие морских пассажирских сообщений в азово-черноморском бассейне

Аннотация

Рассматриваются проблемы и направления развития морских пассажирских сообщений в Азово-Черноморском бассейне. С целью улучшения их качества и эффективности, предлагается создание нового органа – Единого логистического центра сбора и выдачи документации, что позволит ускорить оформление пассажирских потоков через российские порты и повысить конкурентоспособность российских участков мультимодальных транспортных коридоров.

Ключевые слова: морские пассажирские перевозки, рекреационная зона международного уровня, Кодекс торгового мореплавания, судовая роль, Конвенция по облегчению международного морского судоходства

Устойчивое развитие морских пассажирских сообщений сталкиваются с множеством проблем, в связи с этим проблематика и направления развития морских пассажирских сообщений в Азово-Черноморском бассейне является весьма актуальной.

Транспортный потенциал Азово-Черноморского бассейна в сфере морских пассажирских перевозок

Транспортный комплекс Краснодарского края имеет прямой выход к международным морским путям. Перспективой развития Краснодарского края является развитие международного морского пассажирского сообщения между странами Азово-Черноморского бассейна, а так же между курортными городами края. В Краснодарском крае находятся крупнейшие в России порты: Новороссийск, Сочи, Ейск и Туапсе. Развитие морского пассажирского может стать реальным фактором создания новых рабочих мест, притока инвестиций, обновления морского транспорта. Край имеет богатейшие потенциальные возможности для при-

влечения туристов, создание рекреационной зоны международного уровня. Краснодарский край – это все российское Черноморское побережье. Необходимо создать все условия, чтобы в край пришли частные инвесторы и вложили средства в создание морских пассажирских сообщений. Россия, богатая судоходными морями, реками и озерами, не должна остаться в стороне от развития морского туризма.

Нормативно-правовые документы, регулирующие перевозку пассажиров

Перевозки пассажиров и багажа морским транспортом регулируются документами международного и национального законодательства, среди которых можно выделить:

– ИМО – Международную морскую организацию;

– Конвенцию ООН 1982 г. – Конвенция об Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г.;

– Закон РФ от 1 апреля 1993 г. № 4730-I «О Государственной границе Российской Федерации»;

– Федеральный закон от 16 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»;

– Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

– КВВТ – Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации;

– Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ;

– Таможенный кодекс Таможенного союза (ТК ТС) (приложение к Договору о Таможенном кодексе таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества от 27 ноября 2009 г. № 17) (с изменениями и дополнениями).

Одной из международных организаций, занимающихся вопросами морского судоходства, является международная морская организация IMO (International Maritime Organization), созданная в 1958 г. (6). Она разрабатывает международные акты в области морских перевозок, в том числе, связанные с безопасностью мореплавания и с защитой морской среды от загрязнения. В результате деятельности этой организации был подписан ряд конвенций, регулирующих международные морские перевозки, среди них:

– «Международная Конвенция об охране человеческой жизни на море» (1974);

– «Международная Конвенция об унификации некоторых правил перевозки морем багажа и пассажиров» (1967);

– «Международная Конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем» (1981);

– «Международная Конвенция о поиске и спасении на море» (1979);

– «Конвенция о предотвращении загрязнения моря сбросом отходов и других материалов» (1972) и др.

перспективой развития Краснодарского края является развитие международного морского пассажирского сообщения

Россия, богатая судоходными морями, реками и озерами, не должна остаться в стороне от развития морского туризма

При морских перевозках в территориальных водах РФ, водах открытого моря, при заходе российских судов в иностранные морские порты, действует правовой документ национального законодательства «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (КТМ) (1). Этот документ регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания, под которым понимается деятельность, связанная с использованием судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа и т.д. Если морская перевозка носит круизный характер, то договор о морской перевозке пассажира сопровождается рядом дополнительных соглашений, касающихся сферы обслуживания клиента: питания, развлечения, экскурсионной программы.

Одной из важных глав КТМ является глава о договоре фрахтования судна на время (тайм-чартер). Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (с изменениями и дополнениями) интересен турфирмам и другим организациям, использующим морские суда для массовых перевозок в туристских и иных целях. По договору фрахтования судна на время (тайм-чартер) судовладелец обязуется за установленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозки пассажиров, грузов и иных целей торгового мореплавания. При оформлении такого договора в обязательном порядке указываются: наименование сторон; цель фрахтования; название судна, его технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, скорость и др.); район плавания; время и место передачи и возврата судна; стоимость фрахта; срок действия тайм-чартера.

Поддержание судна в исправном состоянии в течение всего периода тайм-чартера является обязанностью судовладельца. Фрахтователь обязан – своевременно внести плату за пользование судном обычно плата вносится авансом за определенный срок (полмесяца, месяц). В случаях несоблюдения сроков оплаты судовладелец имеет право расторгнуть договор и отозвать судно (4).

По договору тайм-чартера капитан и другие члены экипажа должны подчиняться распоряжениям судовладельца, относящимся к управлению судном, внутреннему распорядку на нем и составу экипажа. Распоряжения, касающиеся коммерческой эксплуатации судна, отдает фрахтователь. При этом фрахтователь не имеет права использовать судно для целей, не предусмотренных договором, либо в районе плавания, не предусмотренном соглашением.

Конкурентоспособность отечественных морских пассажирских перевозок

Создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов и совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства, является стратегией развития морской пор-

товой инфраструктуры России до 2030 года (6). Чтобы пассажирские перевозки были экономически привлекательными необходимо подойти к этой проблеме с государственной поддержкой в виде субсидирования частных предпринимателей на открытие пассажирских перевозок.

Так же по нашему мнению необходимо создать условия для внедрения международных грузопассажирских перевозок, так как это поднимет привлекательность данного вида деятельности.

В решении Общественной палаты Российской Федерации отмечается, что Россия, являясь участником Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года, взяла на себя обязательства принимать все надлежащие меры для облегчения и ускорения международного морского судоходства и предотвращения неоправданных задержек судов (2). Однако подзаконные акты и инструкции российских государственных контрольных органов не соответствуют международной конвенции по облегчению международного морского судоходства (Конвенции ФАЛ-65) в части ограничения списка требуемых для оформления судозаходов документов (3).

В настоящее время основным документом, требуемым государственными властями и содержащим данные о количестве и составе экипажа при приходе и отходе судна является судовая роль. Судовая роль в соответствии с формой 5 ФАЛ ИМО Дополнения 1 к Конвенции представляется капитаном судна по прибытии судна в морской порт (далее - порт) или выходе судна из порта портовым властям, органам пограничного контроля, а также органам, осуществляющим контроль за входом (выходом) членов экипажей судов на территорию порта.

При выходе судна из порта допускается предъявление судовой роли, представленной по прибытии судна в порт, если не произведены изменения в составе экипажа судна (5).

Правила ведения судовой роли разработаны в соответствии с пунктом 1 статьи 32 Федерального закона от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» и стандартом 2.6 Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года.

Единый логистичесий центр сбора и выдачи документации

На наш взгляд, все эти процедуры можно было упростить путем создания нового органа - «Единого логистического центра сбора и выдачи документации». В данный центр морской агент заблаговременно предоставлял бы все необходимые документы на открытие новых морских пассажирских перевозок для контрольных служб морских портов и также различных сторонних организаций, связанных с логистическими процедурами. В дальнейшем вся поступившая документация из центра автоматически переправлялась по месту требования. Все операции по документообороту, возможно, осуществлять через всемирную сеть интернет.

поддержание судна в исправном состоянии в течение всего периода тайм-чартера является обязанностью судовладельца

создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов, является стратегией развития морской портовой инфраструктуры

С данными «Единого логистического центра сбора и выдачи документации», должны работать все контрольные службы. Для этого необходимо создать единую сеть для взаимообмена всей необходимой документацией. Следует отметить, что контрольные службы как правило, запрашивают все документы завизированные печатями организаций и подписями руководителей. Как правело, для выполнения всех этих процедур может понадобиться длительное время. Для упрощения и экономии времени следует ввести в практику заверение всех документов электронными подписями, печатями руководителей организаций и капитанов морских судов.

Создание «Единого логистического центра сбора и выдачи документации» способствовало бы своевременному обмену необходимой документацией между судовладельцами, контрольными службами морских портов и аналогичными организациями других государств. Внедрение такой схемы упростило бы взаимообмен информацией и занимало бы минимальное количество времени.

Следует выделить и проблему, связанной с техническим состоянием и оснащенностью морских портов. Рассмотрим ее на примере порта в г. Новороссийске. Так в настоящее время в порту г. Новороссийска, отсутствуют причалы, оборудованные для приема грузопассажирских морских судов. Как правило, существуют временные схемы осуществления пограничного и таможенного контроля морских грузопассажирских судов, прибывающих в РФ из-за границы. К сожалению, на данный момент используются грузовые причалы. Стоимость перешвартовки судна из одного причала (грузового) к другому (пассажирскому – морской вокзал Новороссийск), специально оборудованному для приема пассажиров прибывших морским транспортом из-за границы, составляет в среднем 10000 долл. США. В связи с этим судовладельцам экономически не выгодно осуществлять перевозки пассажиров, что требует активизации внимания государства и частных инвесторов к решению проблемы восстановления и строительства пассажирских причалов.

Вывод

Предложенные нами меры будут способствовать: сокращению непроизводительных задержек и простоев судов в морских портах Российской Федерации вследствие упрощения рудиментарных административных процедур; ускорению движения пассажирских потоков через российские порты; повышению привлекательности российских участков мультимодальных транспортных коридоров и эффективности работы государственных контрольных органов в морских пунктах пропуска; открытию новых морских пассажирских и грузопассажирских перевозок; притоку инвестиций и созданию новых рабочих мест.

Литература

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // Информационно-правовой портал Гарант (Электронный ресурс). – Режим доступа: http://base.garant.
2. Конвенция по облегчению международного морского судоходства Лондон, 9 апреля 1965 г. // Информационно-правовой портал Гарант (Электронный ресурс). – Режим доступа: http://base.garant.
3. Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г., с поправками. –СПб: ЦНИИМФ, 2002. – 212 с.
4. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. – М.: Академия, 2006. – 384 с.
5. Приказ Минтранса РФ от 2 мая 2012 г. № 122 «Об утверждении Правил ведения судовой роли» // Информационно-правовой портал Гарант (Электронный ресурс). – Режим доступа: http://base.garant.
6. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030г. версия от 08.09.2011г. (Электронный ресурс). – Режим доступа: http://rosmorport.ru.

рп

Esmira F. Sadykova
Applicant of the Academic Department of Economics and Management, Admiral Ushakov Maritime State University, Novorossiysk

Development of Maritime Passenger Services in the Azov-Black Sea Basin

Abstract

Following issues such as problems and development directions of the marine passenger messages in the Azov-Black sea basin are going to be considered. With a purpose to improve quality and efficiency, they have to establish new body The uniform logistic center of collecting and issuing of documentation, that will allow to accelerate registration of passenger streams through the Russian ports and to increase competitiveness of the Russian sites of multimodal transport corridors.

Keywords: sea passenger transportation, recreational area of the international level, the Code of trade navigation, crew list, Convention on facilitation of international Maritime traffic