



Государство и море



Ханин М. С. Международное морское торговое судоходство. Экономика. Политика. – М.: ТрансЛит, 2011. – 128 с.

Морской торговый флот и его деятельность всегда носили международный характер, но не менее существенны для них и национальные интересы своих стран. Наличие собственных ресурсов судоходства обеспечивает экономике каждого государства независимость внешней торговли, свободу от конъюнктуры фрахтового рынка. Различные аспекты этой темы раскрывает и иллюстрирует рецензируемая книга.

***Ключевые слова:* международное судоходство, торговый флот, государственное участие, национальные интересы.**

Прочитав и закрыв эту книгу, хочется отойти от традиции и свой отзыв о ней начать не с введения или первой главы, а с конца. В последних ее абзацах содержатся принципиальные для российской вузовской общественности выводы-призывы. Впрочем, имеющие не меньшее значение и для общепрофессиональных интересов, относящихся к морскому торговому судоходству в стране.

Автор монографической по своему характеру книги М.С. Ханин, полагаю, совершенно не случайно акцентирует внимание на вопросах реформирования морского образования и поддержки отраслевой науки. По его мнению, морское образование является сегодня единственным среди прочих видов образования, требования к которому определены международной конвенцией.

Российский опыт подготовки морских специалистов одобрен ИМО (международной морской организацией) и получил признание в ведущих морских странах. Однако это не значит, что такой контекст освобождает отечественные учебные заведения от естественных в их положении задач развития. В расширении нуждаются не только перечень специальностей, которым они обучают, но и количество получающих в них подготовку специалистов, предназначенных для иностранных компаний.

Еще более важны для отрасли научное сопровождение и отслеживание процессов, связанных с морским (водным) бизнесом, выработка стратегических прогнозов в отношении российского участия в международном торговом судоходстве. Целесообразно, утверждает концовка книги, сосредоточить основной научный потенциал на выполнении первоочередных задач в рамках

федеральных и региональных программ, восстановить утраченную в значительной мере специализацию вузов по направлениям, тематике и объемам исследования, усилить формирование внебюджетного фонда развития отраслевой науки, привлекающая в том числе и средства приморских регионов.

Четко выраженная позиция по двум этим аспектам с очевидностью подчеркивает роль, отводимую науке и образованию, подготовке специалистов торгового морского дела. Неслучайность же самой темы, и это уже не авторский ракурс, — двойка. Складывается впечатление, что потеряна не столько специализация вузов, сколько управляемость перспективой, стратегией роста всей отрасли. Поясню, в чем именно видятся слабости организующего начала и экономики, и политики государства.

Во-первых, содержание книги не скрывает, что состояние отечественного торгового флота вызывает серьезное беспокойство, поскольку до сих пор не удается преодолеть последствия системных разрушений 1990-х годов. Подавляющая часть судов ходит под чужим флагом, зарегистрирована в других странах и катастрофически стареет, количественно не воспроизводится, а исправить положение при существующей раздробленности эксплуатирующих транспортные средства собственников, тотальном превалировании сугубо коммерческих интересов, отстраненности государства от управления отраслью вряд ли сейчас возможно. И получается, что меры в сфере морского образования, благие пожелания относительно научного сопровождения реанимационных процессов могут лишь помочь временно залатать многочисленные пробоины на едва держащемся на плаву корабле.

Во-вторых, сделанный в книге анализ косвенно намечает возможный путь к исправлению ситуации на основе международного опыта (в частности, опираясь на выводы, касающиеся общемировых тенденций в торгово-морском секторе экономики), и здесь прежде всего важен выбор приоритетов — с чего и как начинать.

Необязательно, разумеется, все сводить к условной дилемме: выбирать именно этот путь или предпочесть другой. Наверняка понадобятся кооперативные решения, со-

вмещение курсов, форм собственности и сотрудничества, поэтапной дифференциации эволюционных программ и т.д. Однако для общей стратегической линии стоит прислушаться к следующим обозначенным автором оценочным суждениям.

Международный опыт показывает, что морской транспорт не в состоянии полноценно развиваться только через механизм рынка и на базе исключительно частной собственности, без участия государственного регулирования. В разных странах мера такого участия различна, но само оно имеет устойчивый характер и вполне определившиеся формы. Существуют государственные сектора на торговом флоте и в портовых хозяйствах, государственное регулирование кредитования частных компаний-перевозчиков, гибкая налоговая политика, административно-правовое регулирование при предоставлении финансовых средств.

Отдельного внимания заслуживает культивируемый в ряде стран институт субсидирования морского транспорта, в том числе довольно распространена бонификация процентной ставки на кредит (государство берет на себя всю плату или ее часть за использование судовладельцем кредитных сумм). В книге достаточно ясно характеризуются особенности субсидий: а) для строительных объектов; б) для стимулирования сдачи отработавших свое судов на слом и создания новых плавсредств; в) на эксплуатацию судов перевозочными компаниями на необходимых государству направлениях; г) на научные исследования; д) на улучшение благосостояния моряков /с. 39-46/.

Полезность подобного субсидирования непосредственно вытекает из понимания самой потребности в разумной кредитной политике для целей развития морской торговой сферы. Принимая на себя риск потерь (или, по меньшей мере, деля его с судовладельцами), государство способствует привлечению капитала в строительство кораблей, расширяет потенциал национального торгового флота.

Со стороны государства осуществляется и нефинансовое регулирование хозяйственной деятельности судоходных компаний. Это касается, помимо прочего, резервирования перевозки грузов за национальным флотом, определения порядка приобретения судов национальным бизнесом, правил





фрахтования и нефрахтования национального тоннажа.

Подчеркивая, что наличие государственного флота типично для Италии и Франции, а во многих других странах картина противоположная, автор исследования напоминает, тем не менее, об иных совсем соотношениях государственного и частного секторов в портовых хозяйствах, где превалирует национальная доля собственности.

Государственные, национальные интересы в морском судоходстве – тема более чем актуальная в нынешних российских условиях. Когда подавляющая списочная часть отечественных судов ходит под чужими флагами и зарегистрирована в других странах, ни с экономической, ни с политической точек зрения это однозначного ответа не получает. А ссылки на то, что потенциал флота страны все больше привыкают оценивать не по факту флага, а по реальному контролю отечественных судовладельцев за тем или иным количеством действующих транспортных единиц, вряд ли помогает до конца пролить свет на истинное положение дел.

Анализ статистики и некоторых наблюдаемых в 2000-е годы тенденций /с.94-109/ приводит автора к выводу, что ситуация с международным реестром судов стала весьма многоплановым явлением, за которым нужен более сильный и заинтересованный контроль государства. Здесь и технический контроль, проверки, лицензирование и классификация морского транспорта, возможность оперативно и эффективно принять и ввести в оборот новые положения той или иной международной конвенции, обеспечить на должном уровне морское образование в учебных заведениях или разработку проектов, связанных с улучшением управления отраслью.

Но при всем том главное – мотивация для перевода (возвращения) кораблей под отечественный флаг. И вот как раз тут не просто какие-то очередные трудности. При отсутствии должной стабильности, устойчивости в экономике и политике ослабляются конкурентные силы наших перевозчиков. Они или проигрывают иностранным фирмам, лучше оснащенным технически, рыночные заказы на транспортировку российских внешнеторговых грузов, или уходят в чужие порты искать подпадающие своим способностям/возможностям условия. В итоге упущенная выгода отечественных компаний, по экспертным оценкам, составляет ежегодно порядка 240 млрд рублей /с.111/.

Поиск вариантов решения такой комплексной проблемы, какие бы частные промежуточные компромиссы не рассматривались, надо полагать, зависят от того, какую в конце концов позицию (принципиальную или соглашательско-нейтральную) займет государство. Ресурсы рыночной саморегуляции призрачны или их нет вообще, и коли в стране, судя по всему, растет число сторонников восстановления ее морского престижа, надо как можно быстрее определяться с национальной стратегией, чтобы наконец от слов переходить к делу.

Уверен, мало кто откажет себе в солидарности с книгой, когда она утверждает за Россией историческое право оставить великой морской державой, способной отстаивать свою национальную и экономическую безопасность. И понятно, что такой тезис имеет в виду не одну только всепланетную торговлю на морях. Успешная внешняя торговля олицетворяет нечто большее, чем просто реализацию национального продукта вне родных земель. За ней системный мультиэффект, который подразумевает налаженность и мощь умеющего продать товар государства.

Александр ВОЛКОВ ●

THE STATE AND THE SEA

Hanin M.S. International Merchant Shipping. Economics. Politics. – Moscow, Transport literature: TransLit publications, 2011. – 128 pp.

International aspect has always been an inherent feature of mercantile marine and of its operation, nevertheless national interests of the respective states (non necessarily those of the flag) have also been of great importance. The own shipping resources ensure for national economics an independence of foreign trade, a certain autonomy regarding freight market situation. The reviewed book describes different aspects of this topic.

Key words: international shipping, mercantile marine, public participation, national interests.