

УДК 339.13.027.2
DOI: 10.37890/jwt.vi76.381

Российский международный реестр судов как фактор развития экономики страны

С.Г. Митрошин

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9880-6720>

В.И. Минеев

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5079-7922>

Ю.Н. Уртминцев

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-4534-4347>

А.А. Лисин

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8607-9263>

*Волжский государственный университет водного транспорта,
г. Нижний Новгород, Россия*

Аннотация. Для России возврат флота под национальный флаг имеет стратегическое значение. В начале 2000-х годов сокращение количества судов, зарегистрированных под российским флагом, приняло угрожающий характер для транспортной и экономической безопасности государства. Российский морской транспортный флот в большинстве своем работал под иностранными флагами. При этом в оффшор выводились относительно новые суда, а под российским флагом оставались малоэффективные возрастные суда. В этих условиях иностранные фрахтователи перехватили значительную часть перевозок российских грузов, вытеснив тем самым российский флот. Изменить ситуацию в судоходстве и вернуть флот под российский флаг стало возможным в результате регулирования кредитно-денежных отношений, таможенного и налогового законодательства. Рассмотрены особенности и причины популярности «удобных» флагов. Проанализированы меры государственной поддержки судоходства и судоходства, способствующие возврату российских судовладельцев под национальный флаг в контексте функционирования Российского международного реестра судов (РМРС). Проведен анализ структуры флота в Реестре и тенденций её изменения. Определена эффективность мер государственной поддержки отечественного судоходства и судоходства.

Ключевые слова: судоходство, система «удобных» флагов, меры государственной поддержки, повышение конкурентоспособности водного транспорта, Российский международный реестр судов, эффективность государственных мер поддержки судоходства.

Russian International Register of Vessels as a Development Factor country's economy

Sergei G. Mitroshin

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9880-6720>

Valery I. Mineev

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5079-7922>

Yuri N. Urtmintsev

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-4534-4347>

Alexander A. Lisin

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8607-9263>

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. For Russia, the return of the fleet under the national flag is of strategic importance. In the early 2000s, the reduction in the number of ships registered under the Russian flag became threatening to the transport and economic security of the state. The Russian maritime transport fleet, for the most part, operated under foreign flags. At the same time, relatively new vessels were taken offshore, and inefficient age-old vessels remained under the Russian flag. Under these conditions, foreign charterers intercepted a significant part of the transportation of Russian cargo, thereby displacing the Russian fleet. It became possible to change the situation in shipping and return the fleet under the Russian flag as a result of the regulation of monetary relations, customs and tax legislation. The features and reasons for the popularity of "convenient" flags are considered. Measures of state support for shipbuilding and shipping are analyzed, which contribute to the return of Russian shipowners to the national flag in the context of the functioning of the Russian International Register of Ships (RMRS). The analysis of the structure of the fleet in the Register and the trends in its change was carried out. The effectiveness of state support measures for domestic shipping and shipbuilding has been determined.

Keywords. Shipping, flags of convenience, state support measures, increasing the competitiveness of water transport, the Russian International Register of Vessels, the effectiveness of state measures to support shipping.

Введение

История возникновения регистрации судов под флагом не своей страны уходит своими корнями аж в XVI век. И несмотря на ограничительные меры, принимаемые как отдельными государствами, так и мировым сообществом в целом система «удобных» флагов продолжает развиваться, позволяя судовладельцам выбирать флаг той страны, законы которой их устраивают в плане предоставления преференций и налоговых льгот.

Необходимо отметить, что на начальных этапах возникновения регистрация судов под флагом другой страны преследовала лишь одну цель – создание благоприятных условий для их работы на рынках, находящихся под контролем другой страны. И только с 20-30 годов XX века открытая регистрация стала массовой и получила современную направленность.

Начало XXI века ознаменовано новым этапом функционирования офшорного бизнеса, характеризующегося уменьшением межстрановых барьеров. Офшоры остаются привлекательными для многих судоходных компаний и корпораций, что способствует росту флотов под «удобными» флагами. По данным ЮНКАД доля судовладельцев, предпочитающих регистрацию компаний в третьих странах из года в год увеличивается [1]. В итоге к 2014 году лидерами среди стран, имеющих флот с точки зрения флага регистрации, оказались Панама, Либерия, Маршалловы Острова, Гонконг (Китай) и Сингапур. В этих странах сосредоточено 56,5% мирового флота (Рис.1), и зачастую флаг, который несет судно никакого отношения к национальности судовладельца не имеет, а определяет национальность лишь самого судна. Судовладелец и тем более его компания, могут находиться под юрисдикцией разных стран. Конференция ООН по торговле и развитию в своем обзоре отмечает, что почти 12% мирового флота принадлежит лицам, чьи национальности не совпадают с национальностями их компаний [1].

Анализ флота, зарегистрированного в офшорных компаниях, позволяет сделать вывод о том, что есть определенная приверженность стран к тем или иным «удобным» флагам. Так Япония, Китай, Республика Корея предпочитают Панамский флаг, в то время как Германия, Греция, Россия, Саудовская Аравия предпочитают Либерийский флаг. При этом под Панамским флагом сосредоточены в основном балкеры, а под Либерийским контейнеровозы.

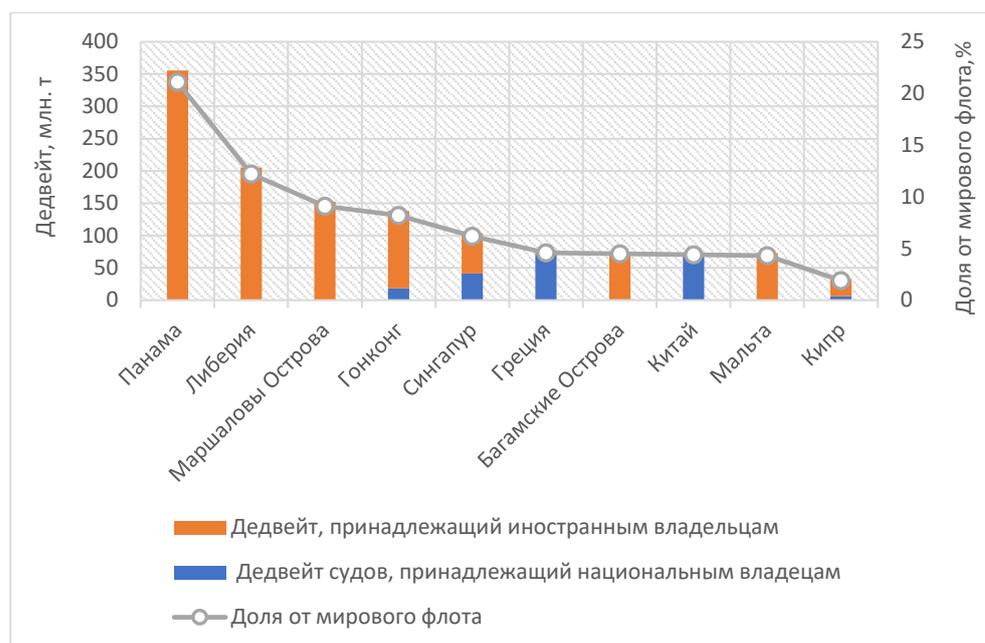


Рис. 1. Десять стран с наиболее крупным зарегистрированным флотом.
Источник: ЮНКАД

По мнению экспертов, политика «запрета» офшоров может спровоцировать кризис на мировом фрахтовом рынке в результате чего цены на морские перевозки могут многократно увеличиться. Очевидно, что это не тот путь, по которому необходимо идти мировому сообществу в борьбе с «удобными» флагами. Практика показала, что и «закручивание гаек» со стороны ряда стран также не принесла ощутимых результатов в борьбе с этим явлением, поскольку офшорный бизнес в качестве ответных мер использует новые схемы ухода от налогов и сокрытия имен судовладельцев.²

Материалы и методы

В работе использовались следующие методы: контент-анализ, метод группировок и сравнительного анализа, метод индексного анализа и ряд других методов статистического анализа и прогнозирования.

Объектом данного исследования являются результаты применения мер государственной поддержки судоходства и судостроения, направленных на стимулирование российских судовладельцев к обновлению флота и повышению его конкурентоспособности на мировом фрахтовом рынке в контексте функционирования Российского международного реестра судов.

Борьба с «удобными» флагами ведется как на глобальном (Конвенция 1984 г. об условиях регистрации судов), так и национальном уровнях (создание более благоприятных условий для своих судовладельцев).

На национальном уровне особый подход к сохранению судов под национальным флагом предложила в 1987 году Норвегия, создав так называемый второй или международный реестр. Позднее Дания, Германия, Япония, Италия, Великобритания,

² Санторик С.Е. Деофшоризация российского судоходного бизнеса. Риски и перспективы для торгового флота.

Россия и целый ряд других стран учредили международные реестры, называемые еще и оффшорными реестрами [2-6].

Некоторые особенности зарубежных международных реестров:

- в ряде стран отсутствуют ограничения на возраст судов при регистрации в Норвежском, Датском и Германском международных реестрах. В других странах такие ограничения есть. Так в Либерии суда с возрастом более 20 лет регистрируются в реестре только с разрешения специальной комиссии;
- в отдельных странах существуют требования к обязательному участию физических или юридических лиц страны регистрации в капитале компании-судовладельца или в ее производственно-коммерческой деятельности. Так, судно может быть зарегистрировано в норвежском международном реестре судов, если оно принадлежит норвежскому судовладельцу или иностранному судовладельцу, если головной офис данного судовладельца находится в Норвегии или если есть его уполномоченный представитель в Норвегии, на которого возложено значительная часть берегового, технического и коммерческого управления. Законодательство Дании разрешает регистрацию в международном реестре если судно принадлежит датчанину. В случае иностранного владельца судна регистрация возможна при условии, что датское юридическое лицо владеет не менее 20% акций данной компании и имеет право голоса. Необходимо также назначить своего представителя в Дании. Для регистрации в Либерии суда должны принадлежать либерийцам или иностранному судовладельцу зарегистрированного в Либерии как иностранное морское лицо;
- практически во всех странах отсутствуют ограничения по найму иностранной рабочей силы в экипажи судов. В ряде стран (Норвегия, Дания, Германия, Швеция, Корея) ограничения существуют только для гражданства лиц командного состава и в редких случаях введены количественные квоты для рядового плавсостава из страны, осуществляющей регистрацию.
- судовладельцем, зарегистрировавшим суда в международных реестрах стран ЕС, было разрешено оплачивать труд плавсостава не в соответствии с законодательством этих стран, кроме того, предоставляются значительные налоговые льготы.

Международные реестры способствуют сокращению затрат на содержание и комплектование экипажа, повышению эффективности национального тоннажа на мировом фрахтовом рынке и тем самым противодействуют его утечке в офшоры.

Россию тоже сильно коснулся процесс сокращения количества судов, зарегистрированных под национальным флагом, а в начале двухтысячных годов он принял угрожающий характер для транспортной и экономической безопасности государства. На начало 2011 г. контролируемый Россией морской транспортный флот работал в основном под иностранными флагами (77,6% по количеству и 72,5% по дедвейту). При этом в офшорных компаниях находились относительно новые суда средний возраст которых не превышал восьми лет, в то время как под российским флагом ходили старые малоэффективные суда возраст которых достигал 23 лет. *Для сравнения: средний возраст судов мирового флота составлял 18 лет.*

Динамика обновления судов морского и речного транспорта за первое десятилетие XXI века показала, что для российских судоходных компаний из всего количества вновь построенных морских судов лишь 12% (по количеству судов) и 4% (по дедвейту) было построено на отечественных судостроительных предприятиях. Строительство

судов «река-море» плавания на отечественных предприятиях по трудоемкости и срокам строительства в 2,5- 3 раза уступали зарубежным компаниям.

В сложившейся ситуации иностранные фрахтователи перехватили подавляющую часть перевозок российских грузов и практически вытеснили российский флот. В итоге лишь 21% перевозок российских грузов осуществлялся в судах, контролируемых Россией, а в судах под национальным флагом эта доля не превышала 5%.

Практика свидетельствует о том, деятельность западного бизнеса в офшорных зонах существенным образом отличается от деятельности бизнеса российского. Во-первых, западные компании выводят в офшоры только прибыль, в то время как российский бизнес наряду с прибылью выводит зачастую и активы. Во-вторых, западные компании открывают в офшорах лишь дочерние компании, российский же бизнес предпочитает создавать в офшорных зонах материнские компании, открывая тем самым их проникновение на российский рынок дочерних компаний [7,8].

Изменить коренным образом сложившуюся в судоходстве ситуацию и вернуть флот под российскую юрисдикцию стало возможным в результате целенаправленного развития смежных с судоходством отраслей, и в первую очередь судостроения.

Решение проблемы двух отраслей за счет регулирования кредитно-денежных отношений, таможенного и налогового законодательства, оказания государственной поддержки позволило получить положительные результаты уже к 2014 году.

Для реализации этих мер в Российской Федерации были приняты нормативные акты, направленные прежде всего на изменение налогового законодательства. Закон N 168-ФЗ, принятый в 2005 году, предоставил судовладельцам и судостроительным предприятиям существенные льготы при условии регистрации судов в РМРС [9]:

- судовладельцы освобождались от налога на имущество, на прибыль и транспортного налога, таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость;
- стал возможен переход из Государственного судового реестра в Бербоут-чартерный и Российский международный реестры судов с предоставлением соответствующих налоговых льгот;
- выбор классификационного общества (российского или зарубежного), осуществляющего технический надзор за судами и их классификацию предоставлялся судовладельцам.

Вместе с тем, законом предусматривались целый ряд ограничений, которые сдерживали переход судов под российский флаг. В результате после пяти лет существования, российский международный реестр судов насчитывал лишь 314 судов.

Сложившаяся ситуация привела к необходимости дальнейшей либерализации действующего законодательства. Закон N 305-ФЗ [10] существенно расширил льготы, предусмотренные предыдущим законом. Так право регистрации в международном реестре получили [11,12,13]:

- суда, построенные на российских верфях после 01.01.2010 года вне зависимости от видов их деятельности;
- суда на каботажных перевозках;
- суда, осуществляющие разведку и разработку ресурсов, технические работы и ряд других работ.

Впоследствии были внесены ряд изменений в налоговое законодательство Российской Федерации, касающиеся деятельности РМРС.

Результаты

Проведенный Волжским государственным университетом водного транспорта анализ результатов реализации мер государственной поддержки в период с 2014 по 2022 гг. показал, что эти меры имеют действенный характер и способствуют возвращению судов под российскую юрисдикцию и принятию решения о

модернизации и обновлении флота, размещению заказов на строительство новых судов на российских судостроительных верфях.

На конец 2021 года в Российском международном реестре судов зарегистрировано 1843 судна суммарной валовой вместимостью 7257,5 тыс. единиц, из них для перевозки грузов и пассажиров транспортный флот составляет 1147 судов. Из них 426 судов предоставлены российскими фрахтователями по договору фрахтования «бербоут-чартер». За последние 10 лет, с момента принятия ФЗ-305, количество судов, находящихся в РМРС, увеличилось в 3,5 раза, ежегодный прирост в среднем составляет плюс 110-120 судов (Рис.2).

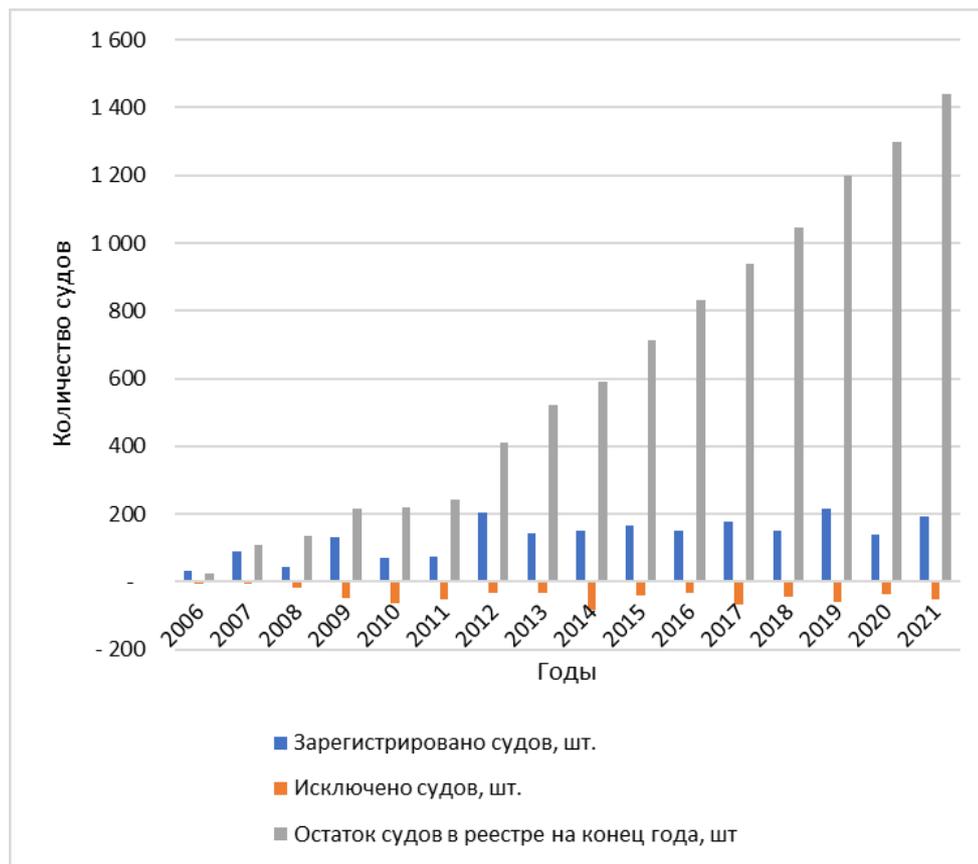


Рис. 2. Динамика регистрации судов в РМРС
 Источник: Электронная версия реестра судов РФ

В 2012 г. отмечен резкий прирост числа судов в реестре (на 62%), что говорит о несомненном влиянии дополнительных льгот, предоставленных судоходным компаниям федеральным законом №305–ФЗ (2011 г.). Последствия этого закона проявились и в последующем, когда темп прироста составил 24%.



Рис. 3. Каналы поступления судов в РМРС в 2014 и 2021 годах
 Источник: Электронная версия реестра судов РФ

Данные, приведенные на рис.3, свидетельствуют о том, что структура источников поступления судов в РМРС за период 2014-2021 годы несколько изменилась. Прежде всего, необходимо отметить снижение доли судов, поступивших из нового судостроения, на 5,2% и иностранных реестров - на 11,4% за счет увеличения поступлений из государственных реестров на 16,6%.

Изменилась и структура состава флота в РМРС. Анализ показал, что международный реестр судов интересен для среднетоннажного морского флота валовой вместимостью до 8000 и до 20000 т. Также, начиная с 2015 года, заметно выросла доля крупнотоннажного флота валовой вместимостью свыше 45000 (в отдельные годы от 30% до 49% по величине вместимости). Именно эти виды флота наибольшим образом влияют на грузооборот отечественного морского транспорта и величину поступающих в бюджет пошлин за регистрацию судов и её продление.

На начало действия РМРС подавляющую долю среди зарегистрированных судов составлял транспортный сухогрузный флот - 88 %, наливной флот - 6%. На остальные видовые группы флота приходилось менее 4%.

К настоящему времени в составе регистрируемого флота возросло количество буксиров, комбинированных судов, барж, пассажирских судов, а также обслуживающего (суда снабжения, ледоколы, лоцманские суда, вспомогательные суда и т.д.) и нетранспортного флота (суда-спасатели, суда-водолазы, научно-исследовательские суда, суда для добычи природных ресурсов со дна моря, суда экологического назначения и т.д.).

В результате этих изменений доля транспортного флота составляет 68%, в т.ч. сухогрузный флот – 54%, наливной – 14%. На увеличение доли вспомогательного и нетранспортного флота повлияли корректировки законодательства, позволяющие регистрировать в РМРС не только суда, занимающиеся перевозками, но и любой деятельностью, попадающей под определение «мореплавание».

Перспективы развития российской судостроительной промышленности определены стратегией развития судостроительной отрасли на период до 2035года [16]. Согласно этому документу для внутреннего рынка до 2035 года должно быть построено порядка 250 морских торговых судов и 1500 судов «река-море», а также более 2000 судов различного назначения включая суда рыбопромыслового флота, вспомогательного и технического флотов, ледоколов, научно-исследовательских и

прочих судов. Однако решение этой глобальной задачи будет возможно, если загрузка основных производственных фондов будет увеличена до 80%, а объем производства увеличится более чем в два раза.

Вместе с тем, эксперты отмечают, что достижение намеченных рубежей в загрузке предприятий судостроительной отрасли сдерживаются финансово-экономическими возможностями судоходных компаний. Так потребность в морских транспортных судах может быть обеспечена заказами лишь на 18%, а в рыбопромысловых, научно-исследовательских и судах «река-море» плавания на 6-11%. Несколько лучше обстоят дела с возможностью заказов на ледоколы, вспомогательные суда и суда технического флота, потребность в которых закрывается на 40-60% [16].

По данным АО «ЦНИИМФ на начало 2022 года за период 2022-2025 гг. ожидаются поставки [17]: морских судов транспортного флота в количестве 149 единиц общим дедеветом более 4 млн. т, из них законтрактованных – 107 судов; – обеспечивающего флота в количестве 72 единиц общей мощностью более 700 МВт, из них законтрактованных – 35 судов. За период 2022-2025 гг. планируется построить 173 единицы судов на российских судостроительных верфях, из них 66 единиц морских судов, 36 единиц судов смешанного «река-море» плавания, 71 единицу обеспечивающего флота.

По всей вероятности, в ближайшей перспективе и тем более дальнейшее развитие судостроительной отрасли возможно лишь с участием государства, учитывая ее высокую капиталоемкость и значительные сроки окупаемости вложенных средств. Эффективное функционирование отрасли невозможно без дальнейшего совершенствования нормативно-правовой базы, стимулирования судовладельцев к обновлению флота, созданию благоприятных условий деятельности и инвестиционной привлекательности российских судостроительных верфей.

Российский международный реестр судов остается привлекательным и действенным инструментом, который способствует повышению конкурентоспособности судоходных компаний на мировом фрахтовом рынке и стимулирует размещение заказов на строительство судов на отечественных предприятиях. Наряду с увеличением строительства новых судов РМРС удается решать и задачу по возвращению российских судов под национальный флаг. Так 1224 судна с момента создания РМРС до настоящего времени перешли из-под флагов иностранных государств под российскую юрисдикцию. В итоге под российским флагом появился флот суммарной вместимостью почти 5 млн. ед., что эквивалентно созданию более 9000 рабочих мест в России. За период с 2012 года, с момента запуска мер поддержки, более чем в 2,5 раза возросло число зарегистрированных судов.

В 2021 году транспортными судами РМРС было перевезено 112 млн. тонн грузов, что в четыре раза больше, чем в 2012 году, в момент усиления мер государственной поддержки. Всего с момента создания реестра за 16 лет его действия было перевезено более 722 млн. тонн груза.

В 2021 году транспортными судами РМРС получен доход около 112 млрд. рублей, что в 4 раза больше, чем в 2012 году (Рис.4). Всего за 16 лет действия РМРС в экономику России было возвращено 718,2 млрд. рублей (в ценах 2021 г.).

Основной целью создания Российского международного реестра судов являлось создание правовых и экономических условий, способствующих развитию отечественного морского и речного транспорта и повышению его конкурентоспособности, а также росту объема экспорта транспортных услуг, что, в свою очередь, генерирует положительный мультипликативный эффект для всей экономики России.

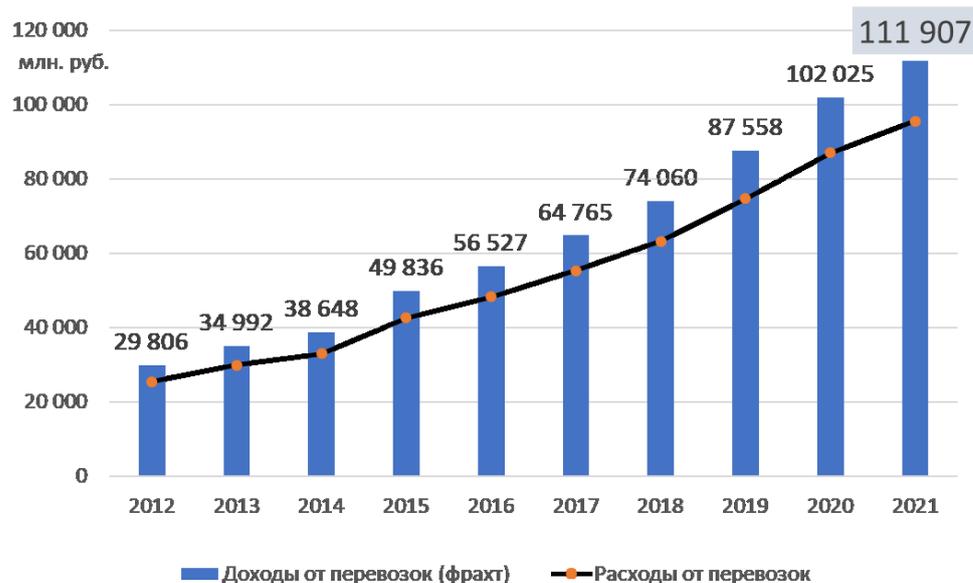


Рис. 4. Динамика доходов (фрахта) от перевозок судами РМРС за 2012-2021 гг.
Источник: получено расчетным путем

Оценка эффективности проекта РМРС производилась с соблюдением принципа: сравнение "с проектом" и "без проекта" [15].

Непосредственный (прямой) эффект проекта, выраженный через прирост ВВП, составил за период 2014-2021 годы 49,6 млрд. руб. Индекс доходности мер государственной поддержки- 1,8 (Рис.5).

Водный транспорт тесно связан с многими отраслями народного хозяйства. Положительные изменения в отрасли безусловно скажутся на развитие смежных отраслей, что вызовет внешний эффект в виде прироста ВВП.

Влияние изменений по виду экономической деятельности «деятельность водного транспорта» на ВВП страны принято оценивать по таблицам «Затраты-выпуск», которые публикуются РОССТАТ начиная с 2011 года, один раз в пять лет. По таблицам «Затраты-выпуск» ВВП, создаваемый видом деятельности, рассчитывается как сумма расходов на конечное потребление, валового накопления и чистого экспорта.

Определенный по таблицам ВВП соотносится с показателем выпуска товаров (услуг) по виду деятельности. Это отношение принято называть мультипликатор (множитель), который показывает, на сколько рублей увеличится ВВП страны при росте выпуска продукции вида деятельности на 1 рубль. Расчеты показали, что рост выпуска услуг по виду деятельности «деятельность водного транспорта» на 1 рубль вызывает прирост ВВП в целом по отраслям народного хозяйства 59 коп. За 8 лет внешний эффект в виде прироста ВВП в целом по народному хозяйству от реализации проекта РМРС составил 346,7 млрд. руб.

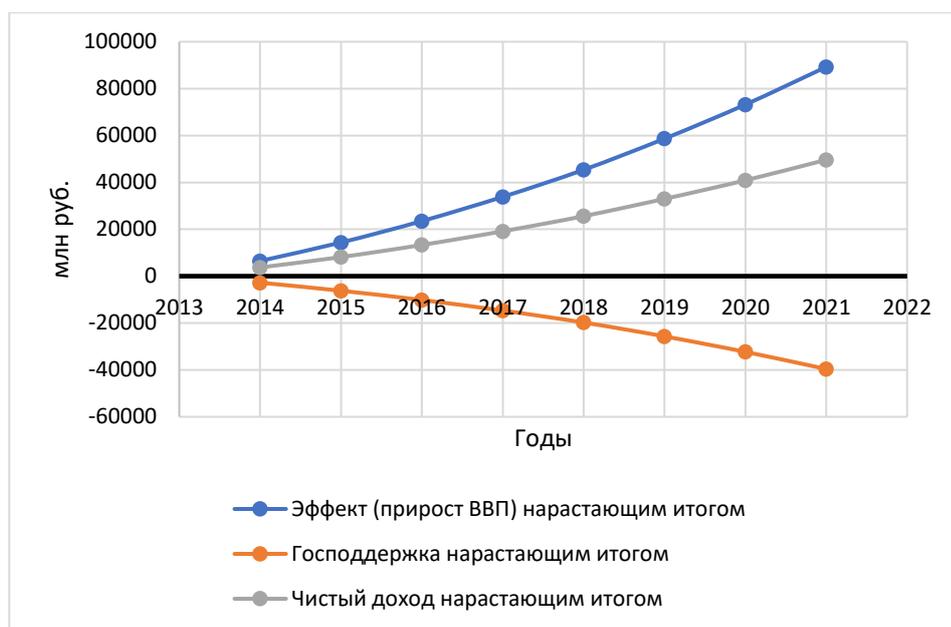


Рис. 5. Прямой народнохозяйственный эффект проекта РМРС
 Источник: получено расчетным путем

Заключение

Проведенные исследования показали, что создание Российского международного реестра судов оказало положительное влияние на развитие отечественной экономики и её устойчивость к внешним факторам.

В частности, создание международного реестра судов создало условия для возвращения значительной части флота (23% от общего количества судов) из реестров иностранных государств под Российскую юрисдикцию.

Преференции, предусмотренные законодательством, в совокупности с государственными субсидиями по кредитным и лизинговым договорам, фискальными и таможенными преференциями для судостроительных предприятий создали финансовую модель, обеспечивающую экономическую основу с конкурентными условиями для развития отечественного судостроения, в том числе для внутреннего водного транспорта.

Водный транспорт тесно связан с многими отраслями народного хозяйства. Существенные положительные изменения в отрасли безусловно дали толчок развитию смежных отраслей. Исследования показали, что **рост** выпуска продукции по виду деятельности «деятельность водного транспорта» на 1 рубль вызывает прирост ВВП в целом по отраслям народного хозяйства на 59 коп.

Отмеченное выше свидетельствует о том, что создание Российского международного реестра судов способствовало укреплению транспортной безопасности государства и экономической независимости российской экономики.

Сегодня имеется настоятельная необходимость продолжения государственной поддержки судоходства и судостроения, поскольку РМРС зарекомендовал себя эффективным способом реализации государственной политики по возвращению национального флота под российский флаг. Исследования показали, что сохранение механизмов государственной поддержки позволит повысить основные показатели деятельности реестра к 2027 году почти на 40%.

Список литературы

1. ЮКТАД, Обзор морского транспорта, 2014.
2. Act on Danish International Register of Shipping (consolidated act no. 273 of 4 November 1997, as amended).
3. §1, §2, §10 Flaggenrechtsgesetz vom 8. Februar 1951, das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 141 des Gesetzes vom 7. August 2013.
4. Merchant Shipping Act (consolidated act no. 856 of 1 July 2010 г.). Order on registration in the Danish International Register of Shipping of ships whose does not meet the conditions of section 1 of the Merchant Shipping Act (order no. 1046 of 6 December 1996).
5. § 7 Regulations of 30 July 1992 No. 592 relating to the registration of ships in the Norwegian International Ship Register (NIS). Last amended by Regulation of 01.01.2014 No. 238.
6. DIS Order (order no. 416 of 7 December 1988, as amended).
7. Гагарин П. Деофшоризация экономики // <http://ecpol.ru/2012-04-05-13-39-38/2012-04-05-13-40-11/555-deoffhorizatsiya-ekonomiki.html>.
8. Оффшоры: новые правила игры в России и в мире // <http://blogfiscal.ru/?p=10429/>.
9. Федеральный закон от 20.12.2005 № 168-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием Российского международного реестра судов». - URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_57234/.
10. Федеральный закон № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства». - URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121269/.
11. "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 28.06.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 09.07.2022). - URL: <https://dsm.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=nG53uNTklmvi69Jz&cacheid=FD3F44E19541EE4409B7C5B9AAC44692&mode=splus&rnd=I6uMKQ&base=LAW&n=420500#sZ73uNTAps119Vh41/>.
12. "Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая)" от 05.08.2000 N 117-ФЗ (ред. от 04.11.2022). - URL: <https://dsm.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=p0i3uNTCenk85WaH1&cacheid=DEE919BD7258AB3ECE5C2B7ECEB3A3AE&mode=splus&rnd=I6uMKQ&base=LAW&n=430627#Iri3uNTD7OyzknD1/>.
13. "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 14.03.2022). - URL: <https://dsm.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=2jp4uNTkV6U3O6um&cacheid=D0B3E370259C0EFDF95EC843EE1BCEE0&mode=splus&rnd=I6uMKQ&base=LAW&n=411572&dst=100000001#uHq4uNTvLmMM6mn7/> (дата обращения 21.10.2022).
14. Решение Комиссии Таможенного союза от 27.11.2009 N 130 (ред. от 17.10.2022) "О едином таможенно-тарифном регулировании Евразийского экономического союза". URL: <https://dsm.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=Mnm5uNT1fkQvQDeF&cacheid=DF32764648E1B7D0F269C3CD6BE2EEAF&mode=splus&rnd=I6uMKQ&base=LAW&n=430771#HUq5uNTyRdIXkFMB/>.
15. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов (вторая редакция) / Министерство экономики РФ, Министерство финансов РФ, Государственный комитет РФ по строительной, архитектурной и жилищной политике № ВК 477 от 21.06.1999 г <https://docs.cntd.ru/document/1200005634/>.
16. Распоряжение Правительства РФ от 28.10.2019 N 2553-р «Об утверждении Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года». - URL: <https://dsm.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=A6pynTRPXD5rrS&cacheid=81D718EA20EFBFC04E432DD312C0A7E2&mode=splus&rnd=I6uMKQ&base=LAW&n=336470#g6eJuNTIY6Mtw3E8/> (дата обращения 26.10.2022).
17. Буянов С. Отчет о научно-исследовательской работе «Разработка обоснования изменений в Федеральные законы, определяющие правовой режим РМРС (в части продления после 2027 года действующих ставок пенсионного и иных видов страхования) (заключительный)/ С. Буянов//Санкт-Петербург.-2021.

References

1. UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2014.
2. Act on Danish International Register of Shipping (consolidated act no. 273 of 4 November 1997, as amended).
3. §1, §2, §10 Flaggenrechtsgesetz vom 8. Februar 1951, das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 141 des Gesetzes vom 7. August 2013.
4. Merchant Shipping Act (consolidated act no. 856 of 1 July 2010). Order on registration in the Danish International Register of Shipping of ships whose does not meet the conditions of section 1 of the Merchant Shipping Act (order no. 1046 of 6 December 1996).
5. § 7 Regulations of 30 July 1992 No. 592 relating to the registration of ships in the Norwegian International Ship Register (NIS). Last amended by Regulation of 01.01.2014 No. 238.
6. DIS Order (order no. 416 of 7 December 1988, as amended).
7. Gagarin P. Deoffshorization of the economy // <http://ecpol.ru/2012-04-05-13-39-38/2012-04-05-13-40-11/555-deoffhorizatsiya-ekonomiki.html>.
8. Offshore: new rules of the game in Russia and in the world//<http://blogfiscal.ru/?p=10429/>.
9. Federal Law No. 168-FZ dated December 20, 2005 «On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation in Connection with the Creation of the Russian International Register of Vessels». - URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_57234/.
10. Federal Law No. 305-FZ «On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation in Connection with the Implementation of State Support Measures for Shipbuilding and Shipping». - URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121269/.
11. Code of Merchant Shipping of the Russian Federation" dated April 30, 1999 N 81-FZ (as amended on June 28, 2022) (as amended and supplemented, effective from July 9, 2022). - URL: <https://dsm.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=nG53uNTklmvi69Jz&cacheid=FD3F44E19541EE4409B7C5B9AAC44692&mode=splus&rnd=I6uMKQ&base=LAW&n=420500#sZ73uNTapsI19Vh4 1/>.
12. . "Tax Code of the Russian Federation (Part Two)" dated 05.08.2000 N 117-FZ (as amended on 04.11.2022). - URL: <https://dsm.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=p0i3uNTCenk85WaH1&cacheid=DEE919BD7258AB3ECE5C2B7ECEB3A3AE&mode=splus&rnd=I6uMKQ&base=LAW&n=430627#Iri3uNTD7OyzknD1/>.
13. "Code of Inland Water Transport of the Russian Federation" dated March 7, 2001 N 24-FZ (as amended on March 14, 2022). - URL: <https://dsm.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=2jp4uNTkV6U3O6um&cacheid=D0B3E370259C0EFD95EC843EE1BCEE0&mode=splus&rnd=I6uMKQ&base=LAW&n=411572&dst=100000001#uHq 4uNTvLmMM6mn7/> (accessed 21.10.2022).
14. Decision of the Commission of the Customs Union of November 27, 2009 N 130 (as amended on October 17, 2022) "On the unified customs and tariff regulation of the Eurasian Economic Union". URL: <https://dsm.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=Mnm5uNT1fkQvQDeF&cacheid=DF32764648E1B7D0F269C3CD6BE2EEAF&mode=splus&rnd=I6uMKQ&base=LAW&n=430771#HUq5uNTyRdIXkFMB/>.
15. Guidelines for evaluating the effectiveness of investment projects (second edition) / Ministry of Economy of the Russian Federation, Ministry of Finance of the Russian Federation, State Committee of the Russian Federation for Construction, Architectural and Housing Policy No. BK 477 of 06/21/1999 <https://docs.cntd. en/document/1200005634/>.
16. Decree of the Government of the Russian Federation of October 28, 2019 N 2553-r «On approval of the Strategy for the development of the shipbuilding industry for the period up to 2035». - URL: [https://dsm.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=A6pytNTRPXD5rrS&cacheid=81D718EA20EFBFC04E432DD312C0A7E2&mode=splus&rnd=I6uMKQ&base=LAW&n=336470#g6eJuNTIY6Mtw3E8 / \(date appeals 26.10.2022\).](https://dsm.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=A6pytNTRPXD5rrS&cacheid=81D718EA20EFBFC04E432DD312C0A7E2&mode=splus&rnd=I6uMKQ&base=LAW&n=336470#g6eJuNTIY6Mtw3E8 / (date appeals 26.10.2022).)
17. Buyanov S. Report on the research work «Development of the rationale for changes to the Federal laws defining the legal regime of the RMRS (in terms of extending the current rates of pension and other types of insurance after 2027) (final) / S. Buyanov//St. Petersburg.- 2021.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Митрошин Сергей Григорьевич, к.т.н.,
доцент, проректор по конвенционной
подготовке и международной деятельности
«Волжский государственный университет
водного транспорта» (ФГБОУ ВО
«ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул.
Нестерова, 5,
e-mail: priemnayakp@vgavt-nn.ru

Sergei G. Mitroshin, candidate of Technical
Sciences, Associate Professor, Vice-Rector for
Convention Training and International
Activities of the «Volga State University of
Water Transport» (VSUVT), 603951, Nizhny
Novgorod, Nesterova str., 5, e-mail:
priemnayakp@vgavt-nn.ru

Минеев Валерий Иванович, д.э.н.,
профессор, главный научный сотрудник
кафедры экономики и менеджмента,
Волжский государственный университет
водного транспорта» (ФГБОУ ВО
«ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул.
Нестерова, 5, e-mail: vlrjmineev@gmail.com

Valery I. Mineev, doctor of Economics,
Professor, Chief Researcher of the Department
of Economics and Management, «Volga State
University of Water Transport» (VSUVT),
603951, Nizhny Novgorod, Nesterova str., 5,
e-mail: vlrjmineev@gmail.com

Уртминцев Юрий Николаевич, д.т.н.,
профессор, заведующий кафедрой
управления транспортом, Волжский
государственный университет водного
транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603951,
г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-
mail: yurtm@yandex.ru

Yuri N. Urtmintsev, doctor of Technical
Sciences, Professor, Head of the Department of
Transport Management, «Volga State
University of Water Transport» (VSUVT),
603951, Nizhny Novgorod, Nesterova str., 5, e-
mail: yurtm@yandex.ru

Лисин Александр Александрович, к.т.н.,
доцент, доцент кафедры управления
транспортом, Волжский государственный
университет водного транспорта» (ФГБОУ
ВО «ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород,
ул. Нестерова, 5, e-mail: lisin_aa@mail.ru

Alexander A. Lisin, candidate of Technical
Sciences, Associate Professor, Associate
Professor of the Department of Transport
Management, «Volga State University of Water
Transport» (VSUVT), 603951, Nizhny
Novgorod, Nesterova str., 5, e-mail:
lisin_aa@mail.ru

Статья поступила в редакцию 24.05.2023; опубликована онлайн 20.09.2023.
Received 24.05.2023; published online 20.09.2023.