

БУДУЩЕЕ ЭСТОНИИ КАК ГОСУДАРСТВА ФЛАГА

СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ ДО 2040 ГОДА

ЦЕНТР МОНИТОРИНГА РАЗВИТИЯ
2020

СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ ДО 2040 ГОДА

Сценарии развития до 2040 года
Заключение

Автор: Эстонский центр прикладных исследований CentAR
Заказчик: Центр мониторинга развития

Составители отчета: Стен Анспал, Янно Ярве, Тынис Хунт, Эпп Калласте, Лаура Киви
Редактор: Сийри Омбер
Оформление: Eastwood Advertising, Ээрик Вилк

Данное издание является обзором исследования «Конкурентоспособность государства флага. Мониторинг развития международного судоходства и морской экономики» (2020 г.), проведенного Центром мониторинга развития в рамках проекта исследования международного судоходства и морской экономики.

При использовании информации, содержащейся в исследовании, просим указывать источник: Эстонский центр прикладных исследований CentAR, 2020 г. Будущее Эстонии как государства флага. Сценарии развития до 2040 года. Заключение. Таллинн: Центр мониторинга развития.

ISBN 978-9916-9533-2-7 (PDF)

С материалами работ, проведенных в рамках исследования, можно ознакомиться на домашней странице Центра мониторинга развития:
www.riigikogu.ee/arenguseire/laevandus-ja-meremajandus/

2020

Благодарим

Членов экспертной коллегии: Тынис Хунт (Эстонская морская академия ТТУ), Яак Каабел (TS Laevad), Ээро Наабер (Департамент водных путей), Ахти Кунингас (Министерство экономики и коммуникаций), Антс Ратас (Hansa Shipping), Марек Раук (Департамент водных путей). Также благодарим независимых экспертов, которые предоставили свои знания и опыт во время проведения исследования: Патрик Верхувен (ECSA), Яанус Рахумяги (ESC Global Security), Иллар Тоомару (Vanden Kindlustusmaaklerid), Индрек Нуут (MALSCO Law Offce OÜ), Индрек Никлус (Адвокатское бюро NOVE), Дан Хеэринг (Эстонская морская академия ТТУ), Аллан Ноор (Amisco), Яан Банатовски (Amisco), Валдо Калм (Tallinna Sadam), Эрик Терк (Таллиннский университет).

Ведущую комиссию исследовательского проекта: Свен Сестер (Рийгикогу), Калев Калло (Рийгикогу), Аннели Аккерманн (Riigikogu), Рихо Брейвель (Рийгикогу), Юри Яансон (Рийгикогу), Кристен Михал (Рийгикогу), Яак Каабел (TS Laevad), Ээро Наабер (Департамент водных путей), Тармо Кыутс (президент Совещательной палаты мореходства), Ахти Кунингас (Министерство экономики и коммуникаций), Дан Хеэринг (Эстонская морская академия ТТУ).

Содержание

Предисловие 7

Заключение 8

1. Конкурентоспособность эстонского флага после реформы 10

Конкурентоспособность с точки зрения затратности 11

Качество услуг регистра 11

2. Направления развития 14

Деглобализация 15

Автоматизация в морских экосистемах 16

Ужесточение экологических нормативов 17

Вывод кораблестроения за пределы Европы 19

Увеличение рисков в сфере морского транспорта 19

Вынужденное привлечение на работу моряков из-за пределов Европейского экономического пространства 19

3. Сценарии будущего Эстонии как государства флага 20

Сценарий: Тихое море 22

Сценарий: Зеленое море 24

Сценарий: Серебряное море 26

Предисловие

Данный анализ конкурентоспособности Эстонии как морского государства – не совсем обычное исследование. Да, мы анализируем события и даем оценку ситуации. Но наше исследование больше нацелено на будущее. Море будущего не всегда будет спокойным. Не всегда мы сможем идти под парусом, полагаясь на старые навигационные методы и технологии. Будущее может быть куда более ветреным.

Привлечение судов под флаг своего государства стало своего рода соревнованием. Конкуренцию крупным морским государствам начинают составлять даже те страны, у которых нет морской границы. Ситуацию можно сравнить со спортивными соревнованиями на большом стадионе. Когда зрители на первых рядах встают, зрителям на дальних рядах также не остается ничего иного, если они хотят что-то увидеть. Если переложить это на наш контекст: мы хотим, чтобы как минимум являющиеся капиталом Эстонии суда были внесены в регистр Эстонии. Но, разумеется, было бы неплохо привлечь под наш флаг и суда, являющиеся частью иностранного капитала. Каждое судно – это доход для государства.

Выбор флага для судна можно сравнить с инвестиционным решением. В этом случае есть определенные решающие факторы, но влияет и общая предпринимательская среда. Более того, конкурентные преимущества со временем могут меняться. Факторы, сегодня позволившие странам достичь успеха, завтра могут уже не быть единственными или решающими для других государств, пытающихся этот успех повторить. Данный анализ рассматривает конкурентоспособность Эстонии как государства флага в целом, а не только с точки зрения конкуренции в сфере налогообложения. По сравнению с ранее проведенными исследованиями, данный анализ рассматривает будущие сценарии развития в значительно более долгосрочной перспективе. Мы должны быть готовы к тому, что экологические ограничения будут значительно более жесткими и будут введены быстрее, чем планировалось ранее. Даст ли это Эстонии больше возможностей? Если да, то какие? Согласно известному изречению футуролога Рэя Курцвейла, думая о развитии технологий, люди склонны существенно переоценивать то, что может быть достигнуто в краткосрочной перспективе, и недооценивать то, что может быть достигнуто в долгосрочной перспективе. Так, в течение следующих двадцати лет коммуникации между судами и портами могут быть полностью автоматизированы, что, безусловно, позволит совершить ощутимый скачок в развитии автономных судов. Как хорошее морское государство может к этому подготовиться?

Надеюсь, что представленные в рамках этого исследования сценарии и возможности приведут к плодотворным обсуждениям будущего Эстонии как государства флага.

Приятного чтения!

Теа Данилов
Руководитель Центра мониторинга развития



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В середине 2020 года в Эстонии в силу вступила реформа, цель которой – привлечь под флаг Эстонии как можно больше торговых судов тоннажем от 500, отвечающих международным требованиям, а также отвечающих тем же параметрам рейсовых судов, осуществляющих регулярные рейсы за пределами Европейской экономической зоны; повысить спрос на услуги береговых предприятий, обслуживающих суда; способствовать развитию экономики Эстонии и повышению доходов с налогов в государственный бюджет. Для этого:

- была в значительной степени сокращена налоговая нагрузка на заработную плату моряков;
- была введена система налоговых выплат в зависимости от тоннажа;
- был создан двухсистемный регистр для зафрахтованных судов без экипажа.

Многое уже достигнуто, но не все пока что подготовлено: например, электронные решения для регистра начнут работу только с 2021 года.

Но хорошее начало для повышения конкурентоспособности государства флага положено. Несмотря на то, что об успешности всего пакета принятых мер пока что говорить рано, есть аспекты, которые необходимо изменить:

- несмотря на изменения, социальный налог и налог по страхованию от безработицы – все еще слишком высокие;
- плата за использование второго регистра для зафрахтованных судов без экипажа слишком высока;
- обслуживание судовой крепостной книги не ориентировано на клиента;
- отсутствует регулирование судовой охраны и обращения с оружием на борту судна;
- регулирование срочных трудовых договоров и времени работы необходимо пересмотреть;
- необходимо продолжить работу над стратегией продажи регистров;
- предприятия берегового сектора обладают ограниченными возможностями для обслуживания судов. Также отсутствует стратегия развития данной отрасли.

Переход одного нового судна под флаг Эстонии может принести в бюджет Эстонии доход на сумму 45 000–240 000 евро (налоговые отчисления предприятий берегового сектора). Точная сумма зависит от того, насколько судовые компании заинтересованы в продуктах и услугах, предоставляемых предприятиями берегового сектора.

Дальнейшее развитие судового регистра должно сосредоточиться на повышении качества услуг. Действия в регистре должны производиться быстро. Судовладелец должен чувствовать себя защищенным: регистр должен отработать мгновенно в случае, если судно попало в трудности в чужом порту.

Услуги государства флага не должны быть чрезмерно дорогими (в Эстонии следует обратить внимание на социальный налог, взносы по страхованию от безработицы и платы за использование второго регистра для зафрахтованных судов без экипажа). Но выгодность регистра определяют не только налоги и платы за его использование. Для судовладельца важно, чтобы оптимальными были расходы на содержание судна в целом. Развитие технологий неизбежно влечет за собой и сокращение экипажа судна. Судовой регистр Эстонии должен быть готов обсудить, какие технологические решения могут помочь даже небольшому экипажу безопасно управлять судном. Сокращение экипажа на 2–3 человека позволяет сэкономить значительно больше средств в год, чем небольшие скидки на услуги регистра.

Польза судового регистра для экономики Эстонии зависит от количества зарегистрированных в нем судов и спроса на услуги эстонского берегового сектора. Иными словами, необходимо продумать стратегию продаж услуг регистра и развития берегового сектора. Европа и мир в целом уделяют все больше внимания экологии. Поэтому часть мер может быть направлена на создание преимуществ для экологически чистых судов. При этом необходимо, чтобы береговой сектор Эстонии также способствовал строительству таких судов.

Одно судно нетто-тоннажем в 2000 тратит порядка 1,9 миллиона евро в год на услуги берегового сектора.

Если мы хотим повысить престижность Эстонии в Международной морской организации, мы должны выбирать темы, которыми мы действительно хотим заниматься. Все успеть невозможно. Эстония сильна в сфере информационных и коммуникационных технологий. Возможно, для повышения престижа нам следует сделать упор именно на эти знания и опыт и, например, поднять вопрос цифровизации регистров и процесса обмена данными.

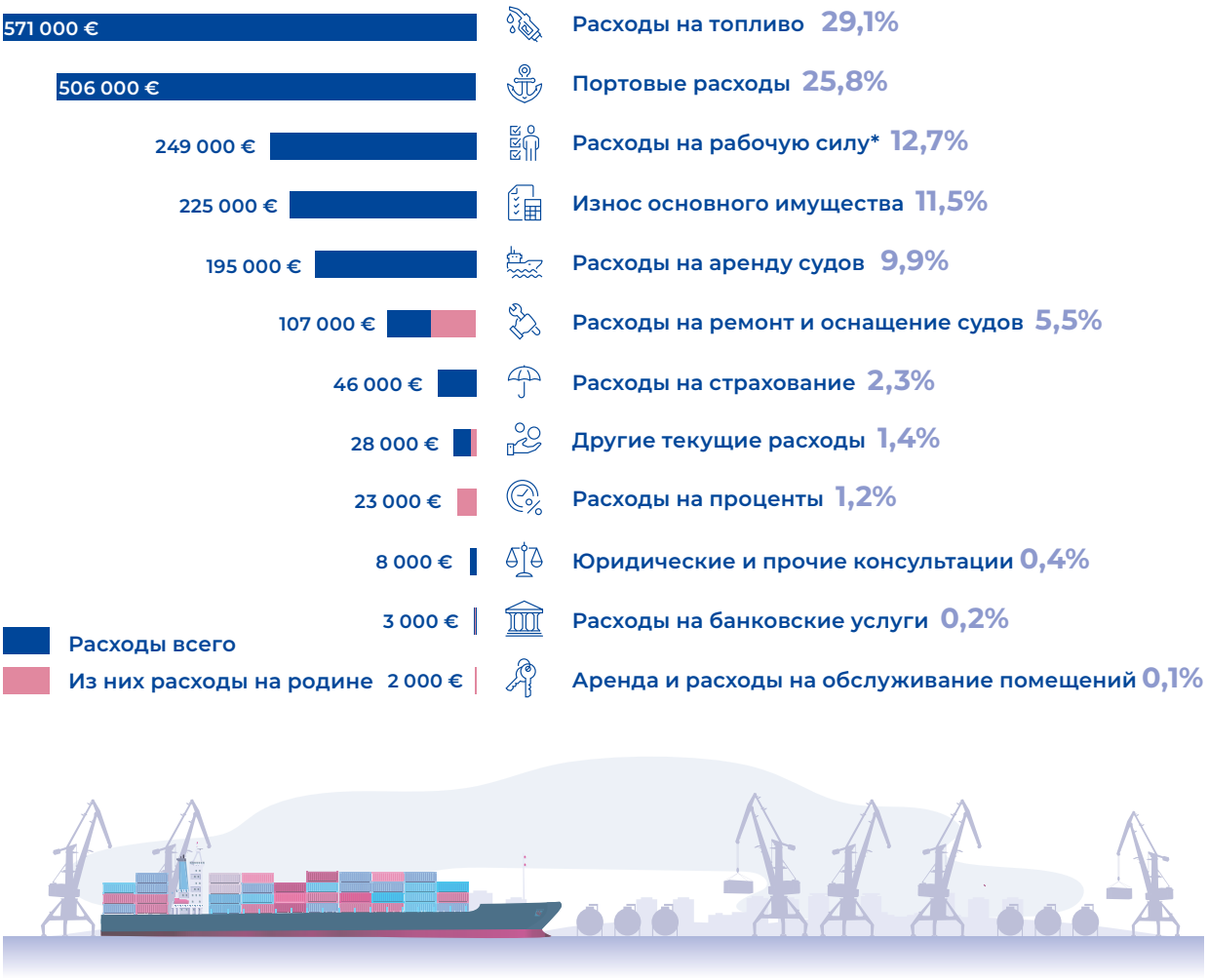


Схема 1. На что тратит деньги судно нетто-тоннажем в 2000?
Источник: Годовой хозяйственный отчет Hansa Shipping за 2018 г., расчеты автора



1. КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ЭСТОНСКОГО ФЛАГА ПОСЛЕ РЕФОРМЫ

Сравним условия, применяемые в отношении судов, ходящих под флагом Эстонии, с условиями, которые предлагают ближайшие конкуренты. Для сравнения были взяты Мальта и Португалия (регистр Мадейры), так как суда ряда судовладельцев Эстонии ходят под флагами этих государств.

Конкурентоспособность с точки зрения затратности

Реформа существенно сократила расходы на налоговые отчисления с зарплат моряков. Подоходный налог физического лица с зарплат моряков платить не требуется. Социальный налог и налог на страхование по безработице рассчитываются на основании максимальной ставки в 750 евро в месяц. Налоговая среда Мальты и Мадейры – более выгодная с этой точки зрения. Опросы судовладельцев показали, что перевод судов под флаг Эстонии из этих двух государств сопряжен со значительным повышением расходов. Например, для владельца судна, на котором работает двенадцать человек, дополнительные расходы составят порядка 22 000 евро в год. Решение Эстонии в отношении налога на тоннаж – конкурентоспособное.

Провести параллели при сравнении стоимости услуг регистра сложнее: регистры используют разные схемы оплаты и напрямую их сравнить невозможно. По этой причине за основу будет взято гипотетическое судно нетто-тоннажем 2000 (НТ) (грузоподъемность (ГП) порядка 5000 т). Данные рассчитываются исходя из несколько разных параметров, поэтому их следует рассматривать как порядковые величины.

Согласно результатам этих вычислений, первый регистр для зафрахтованных судов без экипажа конкурентоспособен.

Качество услуг регистра

Электронный и простой в использовании регистр, а также иные услуги (например, связанные с оплатой налогов), – это основные конкурентные преимущества, на которые Эстония планирует делать упор. В мире существует ряд удобных для пользователей регистров. Предлагаемое Эстонией решение должно быть по меньшей мере равноценно. Сложно сказать, как именно сложится ситуация: судовой регистр Эстонии находится в разработке и будет готов в начале 2021 года.

Тем не менее, конкурентным преимуществом Эстонии могли бы стать доступность электронных подписей для резидентов и э-резидентов страны и услуги дистанционного нотариального заверения, которые позволяют заключать требующие нотариального заверения договоры без физического присутствия в Эстонии. Некоторые эксперты были скептически настроены в отношении желания судовладельцев стать э-резидентами Эстонии и пройти соответствующие процедуры. Но наличие такой возможности все же может быть полезным.

От качества услуг регистра зависит способность государства флага позаботиться о том, чтобы в регистре не было судов, принадлежащих судовладельцам с сомнительным прошлым. Также важно, чтобы регистр как можно быстрее получал информацию о нарушениях (например, нелегальная транспортировка оружия), которые были совершены с использованием конкретного судна. При работе над услугами регистра следует обратить внимание на повышение эффективности таких мер. Помимо вышеперечисленного, следует обдумать, достаточно ли обеспечены права регистра (как судовой крепостной книги, так и первого и второго регистров для зафрахтованных судов без экипажа) отказаться предоставлять услуги лицам, в отношении которых введены международные санкции (или чье прошлое сомнительно).

Повысить качество услуг регистра также можно с помощью изменений в правовой среде Эстонии. Необходимо создать регулирование в отношении судовых охранников и применения оружия на борту судна; рассмотреть возможности для повышения гибкости заключаемых срочных трудовых договоров о работе в море и регулирования рабочего времени. Также необходимо найти правовое решение для судовой крепостной книги и, вне зависимости от выбранного решения, обеспечить простоту внесения судна в регистр.

Таблица 1. Налоги – сравнение Эстонии с Мальтой и Мадейрой

	 Эстония	 Мальта	 Мадейра
Подоходный налог физического лица с заработной платы моряка	Не облагается подоходным налогом.	Не облагается подоходным налогом. Дополнительное условие: судно не работает на Мальте и моряк не является резидентом Мальты.	Не облагается подоходным налогом.
Взносы социального страхования с заработной платы моряка	Налоговая база: 750 евро в месяц. Налоговые ставки: Доля пенсии в социальном налоге: 20 % (применяется в отношении всех (в т.ч. третьих государств)). Взносы на страхование от безработицы: 2,4 % (если является гражданином государства-члена Европейской экономической зоны или государства-участника договора[1]).	Взносы в систему социального страхования Мальты не производятся. Дополнительное условие: моряк не является резидентом Мальты.	Взносы в систему социального страхования Португалии не производятся. Дополнительное условие: моряки должны быть застрахованы посредством иной системы страхования или частной страховой компанией.
Налог на тоннаж	Налог на нетто-тоннаж в год 0: 0 евро 2500: 1292 евро 10 000: 4687 евро 30 000: 9797 евро	Налог на нетто-тоннаж в год 0: 2500 евро 2500: 2500 евро 10 000: 3580 евро 30 000: 5780 евро	Налог на нетто-тоннаж в год 0: 0 евро 2500: 1205 евро 10 000: 4490 евро 30 000: 9600 евро
Подоходный налог юридического лица	Подоходный налог на прибыль текущего года составляет 0 %. При выплате дивидендов прибыль облагается подоходным налогом в размере 20 %. Дополнительное условие: налог на тоннаж не используется.	В отношении судоходных компаний применяется налог на тоннаж.	В отношении судоходных компаний применяется подоходный налог юридического лица в размере 5 % (до 2027 года). Дополнительное условие: налог на тоннаж не используется.

Источник: Закон о подоходном налоге, Закон о социальном налоге, «Ставки налога на страхование от безработицы в 2018–2021 гг.», KPMG 2017, MALTA – A Guide to Ship Registration, Закон о внесении изменений в Закон о праве плавания судов под государственным флагом и о судовых реестрах и в Закон о подоходном налоге и, в связи с этим, в другие законы. Законопроект 722SE, MALTA – A Guide to Ship Registration, MAR – Madeira's International Shipping Register, расчеты автора

[1] Под государством-участником договора подразумевается государство, с которым Эстония заключила договор о социальном страховании, в котором также рассматриваются компенсации по безработице (например, Украина).

Таблица 2. Плата за регистр – сравнение Эстонии с Мальтой и Мадейрой

	 Эстония	 Мальта	 Мадейра
Плата за использование регистра и пошлины для судов нетто-тоннажем 2000	**Первый регистр для зафрахтованных судов без экипажа:** Первый год: порядка 6300 евро. В среднем за пять лет: порядка 2500 евро. **Второй регистр для зафрахтованных судов без экипажа:** 15 000 евро в год. Включает аудиты ISM, ISPS, MLC.	**Первичная плата** за регистрацию судна в судовом регистре Мальты составляет 1563 евро. Расходы на судно, зарегистрированное в регистре для зафрахтованных судов без экипажа (зависит от возраста): порядка **5000–6500 евро в год.** Если регистрировать судно в судовом регистре Мальты и нанять представителя, платы за регистрацию и платы представителю составляют (в зависимости от возраста): порядка **6000–7500 евро**. Не включает аудиты ISM, ISPS, MLC.	Согласно калькулятору плат судового регистра Мадейры, **первичная плата за регистрацию судна составляет 3600 евро.** Ежегодная плата за регистр составляет **3000 евро**. К этой сумме также могут быть добавлены платы за выдачу различных сертификатов, которые калькулятор не рассчитывает. Ежегодная плата за услуги представителя составляет порядка **3500 евро**. Плата не включает в себя аудиты ISM, ISPS, MLC. Также она не включает плату за услуги представителя.

Источник: Закон о внесении изменений в Закон о праве плавания судов под государственным флагом и судовых реестрах и в Закон о подоходном налоге и, в связи с этим, в другие законы. Законопроект 722SE, Закон о праве плавания судов под государственным флагом и о судовых реестрах, MALTA – A Guide to Ship Registration, MAR – Madeira's International Shipping Register, интервью с эстонскими судовладельцами, расчеты автора

Внимание!

- Простой в использовании судовой регистр, способствующий электронному общению между разными участниками судоходной отрасли и предоставляющий судовладельцам многочисленные дополнительные услуги по обработке данных, нужен всегда.
- Важно решить ограничивающие конкурентоспособность проблемы в сферах трудового права, охраны судов, обращения с оружием и закрепления судов.
- Для повышения конкурентоспособности с точки зрения расходов необходимо пересмотреть платы во второй регистр для зафрахтованных судов без экипажа и налоги на заработную плату моряков.
- Важно активно сотрудничать с частным сектором для поиска технологических решений, которые позволят сократить число членов экипажа, но обеспечат должную безопасность.
- Необходимо разработать план по увеличению продаж услуг регистра и развитию берегового сектора.
- В ходе работы в Международной морской организации необходимо выбрать одну узкоспециализированную тему и активно обсуждать ее (например, цифровизация).



2. НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ



Государства флага работают в условиях жесткой конкуренции, в постоянно меняющемся мире.

Деглобализация

По некоторым признакам можно полагать, что процесс постоянной глобальной интеграции экономики на этом этапе завершен. На это есть ряд причин. Например, все бóльшую долю в структуре экономики занимают услуги. Также растет товарообмен внутри регионов. Но нельзя недооценивать и обострение международной обстановки и ухудшение отношений между крупными государствами.

Связи деглобализации с конкурентоспособностью государства флага незначительны (товар транспортируется в тот порт, где этот товар нужен; цвет флага на это не влияет), но оказывают ощутимое влияние на темпы роста глобальной экономики. Это, в свою очередь, влияет на успешность судоходных предприятий.

Автоматизация в морских экосистемах

Автоматизация кораблей означает переход на те решения, в результате которых для управления кораблем нужно будет все меньше людей. Технологические решения, необходимые для создания беспилотных кораблей, на сегодняшний день уже по большому счету имеются. Они развиваются очень быстро. Помимо технологий (которые тоже нуждаются в определенных дополнениях), необходимо договориться о международных правилах использования автономных кораблей. В центре внимания – безопасность в целом, и кибербезопасность. По оценке экспертов, составление новых планов в этой области займет у Международной морской организации еще как минимум 10 лет. Поэтому есть причины предполагать, что беспилотные корабли будут запущены ближе к концу указанного в прогнозе периода.

Быстрое технологическое развитие затрагивает не только судоходство, но и работу в портах. Места загрузки и разгрузки кораблей превратились в центры логистики с широким спектром предлагаемых услуг. Порты становятся все более умными. Уже сегодня частично применяются системы, которые организуют автоматическое общение между кораблями и портом. Они уменьшают длительность времени ожидания кораблей на рейде или у причала; обеспечивают возможность автоматической загрузки и разгрузки корабля, а также общение с портом и городскими системами управления



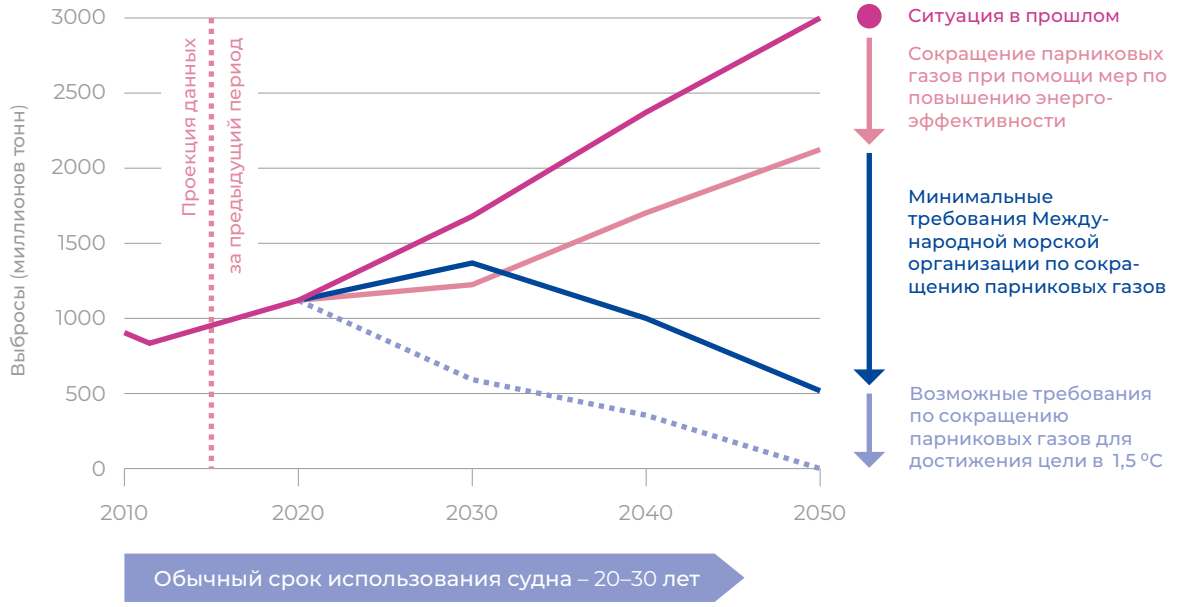
Схема 2. Порт 4.0: основан на искусственном интеллекте, оптимизации при помощи высокотехнологичного анализа и на динамичном расчете времени
Источник: Chu, F., Gailus, S., Liu, L., Ni, L. (2018) The Future of Automated Ports. McKinsey&Company

движением. В будущем они будут использоваться еще активнее.

До настоящего времени применение электронного делопроизводства в мореходство развивалось довольно медленно, но сейчас ситуация меняется. Государства флага и классовые объединения начали выдавать электронные сертификаты, внедряя для этого стандарты. Сейчас все же приходится проверять документы по одному. При выдаче документов учитывается, что проверять их будет человек. В будущем рутинный контроль смогут осуществлять машины, а человек будет заниматься лишь проблемными случаями. Использование цифровых решений облегчит общение с государством флага при покупке/продаже или переводе судна под флаг другого государства.

Ужесточение экологических нормативов

Мореходство влияет на окружающую среду. С большой степенью вероятности в ближайшие 20–30 лет основной темой в вопросах окружающей среды будет резкое уменьшение выбросов парниковых газов (на 50 % к 2050 году). Для такого резкого сокращения выбросов углерода необходимо начать применять новые технологии и новое судовое топливо. Еще неизвестно, какое судовое топливо будет использоваться в дальнейшем – водород, аммиак, метанол, сжиженный природный газ или какое-то другое. Но независимо от вида топлива, необходимость в инвестициях будет очень велика (как минимум 50 миллиардов долларов в год в период 2030–2050 гг.). Бóльшая часть инвестиций связана не с обновлением кораблей, а с созданием производственных мощностей топлива.

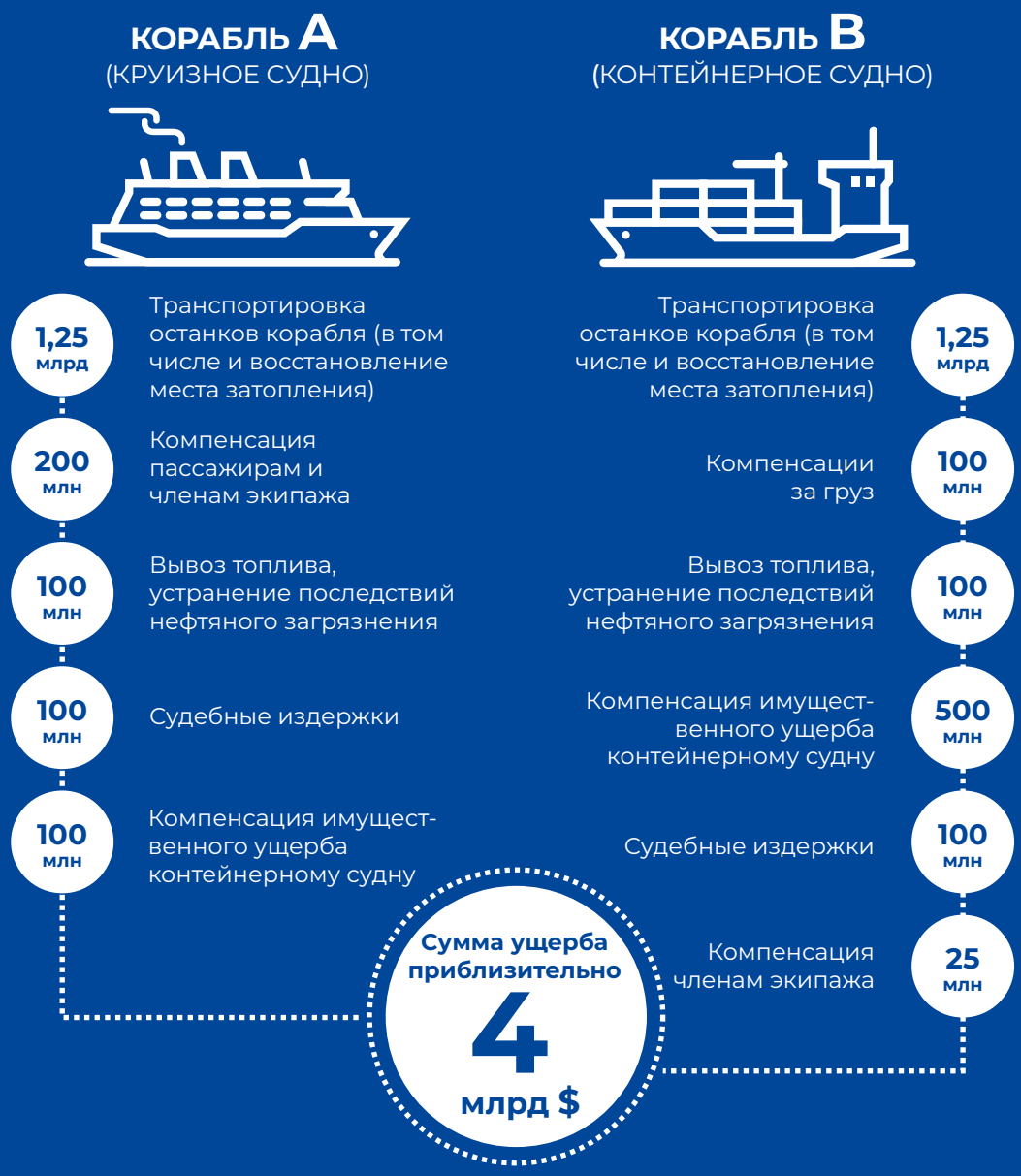


Примечание: Линия сверху обозначает выбросы углерода в случае, если ситуация останется прежней. Вторая линия сверху показывает, какими могут быть выбросы углерода при применении мер по повышению эффективности энергопотребления без существенных изменений в судовом топливе. Вторая линия снизу показывает, на каком уровне должны оставаться выбросы углерода для того, чтобы к 2070 году привести этот показатель к нулю. А самая нижняя линия показывает, на каком уровне должны быть выбросы углерода для того, чтобы прийти к углеродному нейтралитету уже в 2050 году.

Схема 3. Сокращение выбросов углекислого газа. Выбросы (миллионов тонн)
Источник: Carlo, R., Marc, J.M., de la Fuente Santiago,S., Smith, T., Sørgaard, K. (2020) Aggregate Investment for the Decarbonisation of the Shipping Industry, UMAS, стр. 2

КАК МОГ БЫ ВЫГЛЯДЕТЬ СЦЕНАРИЙ С УБЫТКАМИ НА 4 МИЛЛИАРДА ДОЛЛАРОВ

Суда становятся все больше. В связи с этим растут и опасения, что в случае крупного несчастного случая – например, в случае столкновения круизного и контейнерного судна, – ущерб может быть крайне серьезным. При оценке возможных убытков, связанных с такими случаями, необходимо учитывать многие факторы. Ниже мы приведем обзор наихудших возможных сценариев – несчастных случаев, в результате которых происходит столкновение кораблей, корабли садятся на мель и происходит загрязнение районов с экологически уязвимой зоной. При таком сценарии оба корабля будут списаны. Предположительный убыток:



В расчете не учтены возможные фонды ограниченной ответственности, расчет взаимной ответственности и возможный взаимозачет.

Схема 4. Сценарий убытка на 4 миллиарда долларов
Источник: Allianz Global Corporate and Specialty. (2019) Safety and Shipping Rewiew 2019, стр. 21

Вывод кораблестроения за пределы Европы

В начале восьмидесятых годов кораблестроение Европы было одним из самых успешных с точки зрения производственной мощности. Сейчас наиболее успешными в этой сфере являются три азиатских государства: Китай, Южная Корея и Япония.

В Европе сейчас строят более дорогие корабли (например, небольшие рейсовые суда), однако технические возможности азиатских кораблестроительных заводов уже сейчас позволяют строить более сложные суда. В ближайшие десятилетия эти возможности существенно вырастут.

Увеличение рисков в сфере морского транспорта

Корабли становятся все больше, поэтому растет и ущерб, вызванный одним инцидентом. Здесь речь идет как о самом корабле, так и о его грузе. В увеличении расходов большую роль играют глобальные изменения в климате – спасательные операции, а также операции по очистке в случае возможных происшествий на новых торговых путях в Арктике очень дорогостоящи. Не стоит также забывать киберриски. Опасность кибератак растет вместе с развитием «умного» технологического оснащения кораблей.

Вынужденное привлечение на работу моряков из-за пределов Европейского экономического пространства

Благодаря более либеральному подходу к составу команды, в последнее время выросла доля моряков из третьих стран на судах, принадлежащих эстонским судоходным компаниям. Согласно информации, полученной в ходе интервью от экспертов, эта тенденция характерна не только для судоходных компаний Эстонии, но и для других компаний, которые перевозят грузы в Балтийском море.



3. СЦЕНАРИИ БУДУЩЕГО ЭСТОНИИ КАК ГОСУДАРСТВА ФЛАГА

Что можно сделать для того, чтобы в 2040 году Эстония могла быть конкурентоспособной в роли государства флага? Говоря откровенно, мы не знаем, каким будет мир через двадцать лет. Развитие может идти в различных направлениях. Ниже мы приведем три сценария, основанные на комбинации наиболее важных тенденций. Эти сценарии достаточно реалистичны, но в то же время отличны друг от друга и тем самым позволяют задуматься о проблемах, с которыми мы можем столкнуться в будущем, а это поможет лучше подготовиться к их решению.

При составлении сценариев отталкивались от двух основных факторов: скорость автоматизации морского транспорта в экосистеме и скорость ужесточения экологических нормативов. Комбинация этих факторов позволила нам создать три возможных сценария:

- Тихое море
- Зеленое море
- Серебряное море



Тихое море
В мировой экономике и в развитии технологий отмечен спад. Изменения происходят, но очень медленно.

Зеленое море
Приоритетной целью становится борьба с изменениями в климате. Для ее достижения устанавливаются большие цели, есть готовность к инвестициям.

Серебряное море
Прогнозы на деглобализацию не оправдались. Мировая экономика растет, и в судоходной отрасли наступают хорошие времена. Инвестиции используются для развития новых технологий, в том числе автономных кораблей.

Схема 5. Система сценариев будущего Эстонии как государства флага

Сценарий: Тихое море

Мировая экономика становится более раздробленной и фокусируется на регионах. Международные соглашения как в сфере окружающей среды, так и в сфере технических стандартов заключаются с трудом. Темп развития технологий в мореходстве медленнее ожидаемого. Замедляется рост экономики, а это влияет и на морской транспорт. Передача информации в экосистеме морского транспорта осуществляется электронным путем. Однако автономные системы развиваются медленно – управление кораблями (хоть и более модернизированными) происходит, в целом, так же как сейчас. Экологические ограничения ужесточаются в умеренном темпе. Нового безуглеродного корабельного топлива не найдено и снижение уровня выбросов CO2 на 50 % к 2050 году не представляется реалистичным.

Что это значит для Эстонии?

Простой в использовании регистр необходим в любом случае, даже если судовой регистр Эстонии будет использоваться только эстонскими владельцами судов. Действия в регистре должны производиться быстро, консультирование должно быть эффективным. Возможность ведения регистровых дел дистанционно (услуга, доступная э-резидентам) важна в первую очередь гражданам Эстонии, так как в остальном мире и в судоходных кругах с большой вероятностью к э-резидентству относятся с осторожностью (по крайне мере в начале). Тем не менее, создание такого решения – разумно, Эстонии стоит заниматься его разработкой.

Система обмена информацией между регистрами государств флагов и регистрами, которые осуществляют контроль портового государства, может быть эффективнее. Как минимум, государство флага могло бы использовать в регистре механически обрабатываемую информацию для консультирования судовладельцев и предвидения и предотвращения возможных проблем в будущем. Для этого, помимо регистра государства флага, необходимо разработать отдельные услуги. Они могли бы применяться и в других сферах, (например, для автоматического обмена информацией между государством флага и государством, осуществляющим портовый контроль). Но для этого необходимо достигнуть договоренностей в вопросах международных стандартов. Выгодность регистра будет зависеть в первую очередь от цены услуг флага и налоговой политики государства. По сравнению с действующим на данный момент правовым пространством, нуждается в разрешении вопрос, связанный с социальным налогом и налогом на страхование от безработицы работников из третьих стран. По сравнению с другими регистрами (например, Мальты, Мадейры), Эстония находится не в самом выигрышном положении. Платы во второй регистр для зафрахтованных судов без экипажа также скорее высокие.

В то же время, важно учесть, что на выгодность регистра влияют не только налоги платы за использование регистра – для судовладельца в конечном итоге важны расходы на содержание судна в целом. Судовому регистру Эстонии стоит обсудить с судовладельцами, какие технологические решения могут помочь даже небольшому экипажу безопасно управлять судном и на основании этого дать разрешение на использование маленьких экипажей. Сокращение экипажа на 2–3 человека позволяет сэкономить значительно больше средств, чем небольшие скидки на услуги регистра.

Польза судового регистра для экономики Эстонии зависит от количества зарегистрированных в нем судов и от того, насколько эти суда заинтересованы в использовании услуг, предлагаемых эстонскими предприятиями. Для Эстонии это означает необходимость тщательно продумать стратегию продажи судового регистра. Также важно, чтобы занесенным в эстонский регистр судовладельцам систематически предлагались услуги частного сектора Эстонии. Если мы хотим повысить престижность Эстонии в Международной морской организации, то нам необходимо воспользоваться своими преимуществами. Возможно, этого можно достичь благодаря нашей компетентности и авторитету в области информационных и коммуникационных технологий. Например, мы могли бы выбрать приоритетной тему цифровых решений регистров и систем обмена данными и выносить эти темы на обсуждение.

Деятельность, которая поможет укрепить наши преимущества при этом сценарии развития, указана на странице 13.



Сценарий: Зеленое море

Борьба с изменениями в климате – приоритет номер один! Принято решение к 2050 году сократить выбросы углерода до нуля. Все новые корабли используют безуглеродное топливо, старые корабли перестраиваются. Экосистема морского транспорта переходит на цифровые решения, как и в случае со сценарием «Тихое море». Меньше внимание уделяется развитию автономных систем, так как основные инвестиции необходимо направлять на выполнение экологических нормативов. Однако развитие автономных систем происходит быстрее, чем в сценарии «Тихое море». Несмотря на это, подавляющее число кораблей к 2040 году все еще управляются вручную.

Что это значит для Эстонии?

Переход на новое безуглеродное топливо (а если в результате мы должны получить нулевые выбросы углерода, то важным компонентом топлива должен быть водород) означает, что в Эстонии должна быть доступна (как минимум) бункеровка топлива.

Необходимо продумать стратегию более широкого использования водорода. Создание возможности бункеровки водорода или аммиака (косвенно, водорода) – это всего лишь часть этой стратегии. Можно взвесить возможности создания производственного потенциала водорода.

Эстония могла бы предложить экологически чистым судам скидки на платы регистра (хотя выгода от снижения платы за регистр довольно скромная по сравнению с полной стоимостью предполагаемых инвестиций). Экономика Эстонии выиграла бы от применения зеленых пособий в первую очередь в том случае, если бы корабли перестраивались в экологически чистые в Эстонии. А это в свою очередь означает, что промышленная политика государства должна способствовать созданию и развитию этого сектора.

При формировании позиций Эстонии в международных организациях необходимо продумать, какую государственную политику по сокращению выбросов углерода в судоходстве Эстония хочет видеть в ЕС. Эстония может быть заинтересована в расширении возможностей для выплаты пособий судовым компаниям за уменьшение выбросов углерода в том случае, если благодаря выплаченным пособиям вырастет спрос на услуги, предоставляемые береговыми предприятиями Эстонии. Если у нас не будет возможности извлечь выгоду таким путем, то для нас было бы выгоднее, если бы такие пособия отсутствовали. Это означает, что для того, чтобы обеспечить выполнение экологических нормативов, судовые компании должны будут поднять цены и найти эти средства на рынке. Вторая возможность – по Европейскому союзу должны действовать единые меры поддержки, благодаря которым судовые компании не так остро нуждаются в инвестициях. В этом случае также государства, обладающие большим судостроительным потенциалом, не смогут воспользоваться своими преимуществами и оказать своим судовым компаниям больше поддержки, чем государства, которые таким потенциалом не обладают.

Внимание!

Необходимо продумать стратегию более широкого использования водорода, часть которой – создание возможности бункеровки водорода или аммиака (косвенно, водорода).

Можно взвесить возможность предлагать скидки экологически чистым судам (например, более выгодные платы за регистр, гарантии по займу) в случае, если береговой сектор Эстонии сможет получить от этого выгоду.



Сценарий: Серебряное море

Прогнозы на деглобализацию не оправдались. После временных потрясений мир, хоть и несколько медленнее, но все же движется в сторону интеграции. Экономика быстро развивается. Автоматизация в экосистеме морского транспорта набирает обороты. Общение между участниками экосистемы проходит электронным путем. Автономные корабли (и управляемые людьми с берега, и полностью автономные) используются в перевозках как на небольшие расстояния на море, так и в океанах. Растет доля таких судов во флоте; также растет количество портов, которые могут принимать, разгружать и загружать такие корабли при помощи небольшого количества людей. В вопросе выбросов углекислого газа были достигнуты договоренности о более умеренном графике, чем в сценарии «Зеленое море» – к 2060 году планируется сократить выбросы на 50 % по сравнению с 2008 годом. Используются различное судовое топливо и двигатели с более низкими выбросами углерода.

Что это значит для Эстонии?

Вопросы, связанные с автономными кораблями, должны быть освещены в правовом пространстве. При реализации этого сценария суть деятельности судового регистра может быть несколько шире, чем сейчас. Дополнительные задания связаны с работой и безопасностью автономных систем.
Связанным с кибербезопасностью вопросам уделяется гораздо больше внимания, чем сейчас. Возможно, что Эстонии стоило бы использовать свои преимущества в сфере ИТ и разработать решения для аудита в сфере кибербезопасности автономных кораблей и безопасного обмена данными.

В вопросах рентабельности услуг регистра льготы на налоги на рабочую силу играют меньшую роль, чем сегодня. Помимо этого, судоходство должно стать более капиталоемким, а это значит, что налогообложение прибыли и налог на тоннаж более важны при определении конкурентоспособности регистра с точки зрения затратности.

Вопросы, связанные с безопасностью кораблей, требуют международной договоренности и инструкций, одобренных Международной морской организацией. Аналогично сценарию «Тихое море» Эстония могла бы попытаться использовать конкурентоспособность нашего ИТ-сектора и выбрать в качестве своей темы цифровизацию регистров, а также, возможно, кибербезопасность.

Внимание!

Вопросы, связанные с автономными кораблями, должны быть освещены в правовом пространстве. При разработке услуг судового регистра необходимо уделить внимание созданию решений для аудита в сфере кибербезопасности и работы автономных систем. Необходимо активнее направлять частный сектор Эстонии на поиск партнерства с иностранными предприятиями, которые занимаются разработкой автономных систем. Уменьшится роль налогов на рабочую силу, увеличится роль налогов на капитал.

Центр мониторинга развития

Лосси платс 1а, 15165 Таллинн
arenguseire@riigikogu.ee
riigikogu.ee/ru/tsentr-monitoringa-razvitiya/

Эстонский центр прикладных исследований CentAR

Рявала 11-8, 10142 Таллинн
centar.ee

