

# О защите интересов российских моряков в Арктической зоне РФ



Ю. Ю. Сухоруков,  
к.т.н., председатель  
Российского профессио-  
нального союза моряков,  
член Морской коллегии  
при Правительстве РФ

Геологоразведочные работы на континентальном шельфе России с каждым годом набирают обороты. При этом широко используются посреднические схемы, основные объемы средств переводятся иностранным компаниям (до введения экономических санкций преимущественно норвежским и американским, в настоящее время китайским), что создает псевдоконкуренцию, сильно затрудняет работу отечественных подрядчиков, наносит урон национальному морскому рынку.

Сегодня активно разрабатываются шельфовые программы, для реализации которых в чартер берутся специализированные суда без ограничений. В составе экипажей этих судов практически нет граждан России, поскольку законодательно не поставлены барьеры по найму иностранных работников.

Вместо того чтобы озаботиться сохранением рабочих мест для российских моряков на торговых судах под государственным флагом РФ, особенно на судах, занятых в разведке, добыче и транспортировке углеводородов в исключительной экономической зоне России; вместо того чтобы ввести ограничительные условия по составу экипажей, правительство с 2014 г. принимает законодательные инициативы, которые планомерно освобождают работода-

тей-резидентов от необходимости получения разрешения на привлечение и использование труда иностранных работников.

Речь идет о Федеральном законе «О территориях опережающего социально-экономического развития в РФ», благодаря которому в Трудовой кодекс включена статья 351.5 об особенностях трудовой деятельности лиц, работающих у резидентов этих территорий [1]. Работодателям — резидентам таких территорий не нужно получать разрешения на привлечение и использование иностранных работников.

Аналогичной преференцией закон «О свободном порте Владивосток», принятый в 2015 г., наделяет резидентов свободного порта Владивосток [2]. Такая же тенденция прослеживается в проектах федеральных законов «О свободном порте Дальний Восток» и «О свободных портах в Российской Федерации» [3]. Нужно отметить, что под категорию освобожденных работодателей подпадают судовладельцы, если они признаются резидентами названных территорий. Для российских моряков это означает потерю рабочих мест, потому что указанные законодательные акты дают судовладельцам право бесконтрольного найма иностранных граждан для работы в составе экипажей морских судов под государственным флагом РФ.

Между тем в других странах, занимающихся разведкой и добычей полезных ископаемых, а также их транспортировкой, правительства поддерживают своих моряков и на законодательном уровне не допускают участия в такого рода работах ни иностранных судовладельцев, ни иностранных моряков в составе экипажей судов.



Во многих странах подписание чартера происходит по согласованию с профсоюзами, которые выставляют определенные условия по экипажам: как правило, компания, предоставляющая суда для чартера, должна набрать 75 % экипажа из местного населения. Тем самым страна гарантирует работу своим гражданам.

Встает закономерный вопрос: что мешает сделать подобное в России. У нас давно создан и существует Российский международный реестр судов. Если иностранцы хотят работать на Арктическом шельфе, на континентальном шельфе РФ, они могут беспрепятственно зарегистрироваться в реестре и работать под российским флагом. Мы не требуем и не предлагаем ничего нового. Право приоритетного участия в работах на шельфе должно принадлежать российским компаниям, морской перевозке добываемых полезных ископаемых — российским судовладельцам, а первоочередное право на рабочие места в российской экономической зоне должны иметь российские моряки.

И это должно быть закреплено на законодательном уровне. Такой прецедент есть. Это Федеральный закон «О соглашениях о разделе продукции» [4], согласно которому иностранный инвестор за собственный счет ведет поиск, разведку и добычу минерального сырья на соответствующем участке недр РФ. Для выполнения этих работ он должен привлекать не менее 80 % россиян от общего числа работников. Причем в статье 7 указано, что привлечение иностранных рабочих и специалистов допускается только на начальных этапах таких работ или в случаях, когда среди россиян нет соответствующих специалистов.

Иначе речь будет идти о потере для наших граждан тысяч рабочих мест. Не стоит забывать, что отряд российских моряков значительно увеличился за счет моряков, проживающих в Республике Крым и городе федерального значения Севастополе. Продолжается экономический кризис, сокращаются рабочие места, а наше действующее законодательство в этих условиях продолжает работать на обеспечение приема на работу иностранцев.

Например, Договор о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), вступивший в действие 1 января 2015 г., предусматривает право работодателей и заказчиков работ привлекать к трудовой деятельности граждан государств —

членов ЕАЭС, а в случае присоединения — и других стран, без учета ограничений по защите национального рынка труда. При этом гражданам государств, входящих в ЕАЭС, не нужно получать никаких разрешений на трудовую деятельность.

На Сахалине у компании Газпром в чартере задействованы два судна снабжения морских буровых платформ: Sea Supra и Sea Frost. Их владелец — офшорная компания Deep Sea Supply (DESS) — базируется на Кипре. Экипажи сформированы на 80 % из граждан Украины. Сюда же под разные другие проекты приходят суда других компаний. В нынешних условиях острой конкуренции такая ситуация в отрасли недопустима. Своими руками мы отбираем у российских моряков работу.

Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) уже два года бьет тревогу, пытаясь обратить внимание на эту проблему, однако все наши обращения российские властные структуры не слышат. Правительство установило ответственность Министерства транспорта за выполнение целого ряда положений Конвенции о труде в морском судоходстве [5]. Сюда входит и обеспечение выполнения правила 2.8 в части расширения возможностей для занятости моряков. Но Минтранс, увы, не реагирует на поднимаемые нами вопросы. Сегодня нет ни одного ведомственного нормативно-правового акта министерства в форме собственного приказа, регламентирующего порядок выдачи заключений о привлечении и использовании иностранцев для работы в составе экипажей российских морских судов, а без такого приказа разрешительный порядок их привлечения, установленный законом, не может работать. Эта «недоработка» Минтранса особенно удивляет на фоне того, что, например, Минсельхоз России подготовил такой документ почти год назад для судов рыбопромыслового флота.

Нередко наши оппоненты обращают внимание на то, что механизм разрешительного порядка привлечения иностранных граждан на работу в нашей стране действует с 2002 г. и его никто не отменял, даже если это не отражается в законах 2014 и 2015 гг. К тому же, дескать, и тендеры на проведение работ на шельфе выигрывают российские компании.

Да, действительно, тендеры выигрывают российские компании, но

реальные исполнители контрактов — иностранцы. Вот несколько примеров. В 2016 г. один из тендеров ООО «Газпром геологоразведка» (ГТР) на работы на его шельфовых лицензионных участках выиграла компания «Росгеология», цена вопроса — почти четыре миллиарда рублей, другой тендер достался компании «ТНГ-Групп», но реальным исполнителем в первом случае выступала китайская компания COSL, а во втором — китайская компания BGP. В 2017 г. из шести разыгранных 3D-тендеров на сумму более 6,5 млрд рублей пять проектов вновь присуждены компаниям «Росгеология» и «ТНГ-Групп» и вновь с привлечением иностранных исполнителей: на шельфе РФ работают суда китайских компаний COSL и BGP и английской фирмы WesternGeco.

Таким образом, российские подрядные организации в большинстве случаев используют посредническую схему: тендер выигрывает отечественная бизнес-структура, имеющая все необходимые лицензии (включая лицензию на работу с данными, составляющими государственную тайну), затем контракт на зеркальных условиях за вычетом комиссии передается иностранным субподрядчикам, которые берут на работу иностранцев. Такая ситуация создает риск полной зависимости от иностранных компаний при исследовании и разработке шельфовых месторождений.

Почему же так происходит? Видимо, с коммерческих позиций выгоднее получить комиссию, чем эксплуатировать собственный флот. Совместные объемы морской сейсморазведки 3D-компаний «Газпром», «Роснефть» и их дочерних предприятий в 2014 г. составили 293 млн долларов, в 2015 г. — 359, в 2016 г. — 259 млн долларов. Приблизительно 80 % этих средств было переправлено иностранным субподрядчикам. Объем на текущий 2017 г. — 160 млн долларов.

В то же время имеющийся российский флот специализированных судов способен полностью закрыть потребности российских недропользователей в морской сейсморазведке. Так, в составе «Росгеологии» есть два четырехкосовых судна: НИС «Академик Немчинов» и НИС «Ориент Эксплорер», построенных в 1988 г. А летом нынешнего года компания ввела в состав собственного флота еще и новое НИС «Академик Примаков», приобретенное у английской компании WesternGeco.

Двумя современными исследовательскими судами оперирует и ООО «СКФ ГЕО». Это восьмикосовое судно под российским флагом «Вячеслав Тихонов» постройки 2011 г. и 14-косовое судно «Иван Губкин» постройки 2012 г. Оба судна, специализированные для проведения сейсморазведки 3D в северных морях, имеют максимальный в индустрии ледовый класс ARC-4. Вошедшее в состав флота СКФ в мае 2017 г. судно «Иван Губкин», совершенное в технологическом плане, позволит значительно повысить эффективность и экологическую безопасность работ на шельфе.

Нет сомнения, что наш национальный флот способен закрыть 100 % потребностей российских недропользователей в морской 3D-сейсморазведке, но доля проектов для отечественных судов, к сожалению, постоянно уменьшается. Мы надеемся, что наши компании-недропользователи при выборе исполнителя работ отдадут предпочтение отечественным компаниям, заявляющим собственный флот с российскими экипажами на борту.

Между тем добиться, чтобы судовладельцы регистрировали суда в Российском международном реестре и нанимали преимущественно российских моряков, можно, решив прежде всего проблему доступности для наших судовладельцев российской грузовой базы. Для этого нужно, законодательно установить, что в российской Арктике морская транспортировка любых грузов проводится только российскими судовладельцами. Тогда заработанный фрахт сформирует источник финансирования строительства судов на отечественных верфях, что обеспечит занятость как в судостроении, так и в судоходстве.

Следующий шаг — внести коррективу в Закон «О недрах» [6]. Одним из условий лицензии на пользование недрами (ст. 12) должно быть наличие у пользователя недр флота под государственным флагом РФ необходимого тоннажа, чтобы выполнять работы по разведке, добыче и транспортировке полезных ископаемых. Если своего флота нет, то должны быть контракты с российским судостроительным предприятием о его строительстве.

Кроме того, чтобы соответствовать положениям договора о ЕАЭС, снимающего все ограничения по защите национального рынка труда, необходимо скорректировать положения ФЗ

«О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства» [7]: отнести деятельность, связанную с разведкой, добычей и морской перевозкой углеводородов на континентальном шельфе РФ, к разряду стратегических. Тогда иностранцы как граждане государств — членов ЕАЭС не смогут беспрепятственно работать на континентальном шельфе России, что непосредственно предусмотрено в Договоре об ЕАЭС.

Следует также внести изменения в действующее законодательство, чтобы установить специальное регулирование трудовых отношений для моряков, занятых на тех судах, которые зарегистрированы в Российском международном реестре судов.

Таким образом, РПСМ добивается от органов государственной власти изменения действующего российского законодательства и установления такого порядка использования иностранного флота в шельфовом сегменте, чтобы иностранный судовладелец обязательно регистрировал свои суда в Российском международном реестре судов или, по крайней мере, нанимал не менее 80 % российских граждан в состав экипажа.

Задача эта непростая, особенно с учетом того, что в РПСМ состоит небольшая часть моряков, работающих в нефтегазодобывающей отрасли. Однако РПСМ сотрудничает с Общероссийским профсоюзом работников нефтяной, газовой отраслей промышленности и строительства, поскольку в нем состоят многие моряки, занятые в шельфовом сегменте. Как известно, защита рабочих мест российских моряков всегда была и будет приоритетной задачей профсоюза.

И в заключение. Когда этот материал был уже подготовлен к печати, состоялось совещание под руководством Президента В.В.Путина по вопросам развития дальневосточного судостроительного комплекса «Звезда». В частности, глава государства сказал: «Вопрос, который я хотел бы поднять, — о предоставлении судам, плавающим под российским флагом, исключительного права на перевозку и хранение углеводородов в акватории Северного морского пути. Этот шаг позволит нарастить объёмы морских перевозок, будет укреплять позиции отечественных судоходных компаний, создаст

дополнительные возможности для обновления принадлежащего им флота. Соответствующий законопроект сейчас рассматривается в Государственной Думе. Рассчитываю, что уже в скором времени будет принят». [8]

#### Литература

1. Федеральный закон от 29.12.2014 г. № 473-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступившими в силу с 01.01.2017 г.). URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_172962](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172962) (дата обращения 14.11.2017).
2. Федеральный закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ (ред. от 30.10.2017 г.) «О свободном порте Владивосток». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182596](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596) (дата обращения 14.11.2017).
3. Проект Федерального закона «О свободных портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». URL: <http://aerolaw.pro/upload/cd/d0/cdd04669857df9f8850b77bb8fa399db36f1d14d.pdf> (дата обращения 14.11.2017).
4. Федеральный закон от 30.12.1995 г. № 225-ФЗ (ред. от 05.04.2016 г.) «О соглашениях о разделе продукции». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_8816](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8816) (дата обращения 14.11.2017).
5. Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве. URL: [http://library.bsma.edu.ge/BOOKS/2.MLC\\_R\\_E.pdf](http://library.bsma.edu.ge/BOOKS/2.MLC_R_E.pdf) (дата обращения 14.11.2017).
6. Закон РФ от 21.02.1992 г. № 2395-1 (ред. от 30.09.2017 г.) «О недрах». URL: <http://legalacts.ru/doc/zakon-rf-ot-21021992-n-2395-1-o> (дата обращения 14.11.2017).
7. Федеральный закон от 29.04.2008 г. № 57-ФЗ (ред. от 18.07.2017 г.) «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства». URL: <http://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-29042008-n-57-fz-o> (дата обращения 14.11.2017).
8. Совещание по вопросам развития судостроительного комплекса «Звезда». URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/56112> (дата обращения 11.12.2017).