|  |
| --- |
| «УТВЕРЖДАЮ» |
| Председатель Научно-экспертного Совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, доктор технических наук |
| Л.М.Клячко |
| « » января 2019 г. |

#### П Р О Т О К О Л

**З А С Е Д А Н И Я**

###### НАУЧНО-ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА

**МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ**

**РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**от 15 января 2019 г. № 1(45)**

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОВАЛ

Председатель Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, доктор технических наук

Клячко Лев Михайлович

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Присутствовали: |  |  |  |  |
| Члены Научно-экспертного совета Морской коллегии: |  |  | - |  |
| Представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, организаций и научно-исследовательских учреждений: |  |  | - |  |

|  |
| --- |
| 1. **О состоянии и перспективах развития внутренних водных путей Российской Федерации**
 |

(Клячко, Котенев, ……..)

Вопросы развития внутренних водных путей неоднократно рассматривались на заседаниях Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, а также на заседании президиума Государственного Совета Российской Федерации по вопросу «О развитии внутренних водных путей Российской Федерации», которое состоялось 15 августа 2016 г. По итогам этого заседания Президентом Российской Федерации даны поручения, в том числе по финансированию проектов создания Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волге и Багаевского низконапорного гидроузла на р. Дон, реализация которых позволит ликвидировать лимитирующие участки на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, а также о поэтапном переходе с 2018 года на нормативное содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.

Роль внутреннего водного транспорта определяется географическим расположением внутренних водных путей. В регионах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях в условиях отсутствия железных и автомобильных дорог внутренний водный транспорт является жизнеобеспечивающим и осуществляет основные объемы перевозок грузов и пассажиров внутри страны. Особенностью внутреннего водного транспорта является сезонный характер и ограничение по срокам открытия и закрытия навигации.

Общая протяженность внутренних водных путей Российской Федерации составляет 101,5 тыс. км. Внутренние водные пути с гарантированными габаритами судовых ходов составляют 49,9 тыс. км, с круглосуточным движением судов - 38,2 тыс. км. Протяженность безальтернативных внутренних водных путей - 74 тыс. км. Из общей протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов протяженность лимитирующих участков составляет 13,4 тыс. км. На 9,4 тыс. км внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов обеспеченность проектных уровней воды ниже нормативных значений, что обуславливает значительные риски по ограничению судоходства в маловодные годы.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» утвержден комплексный план развития магистральной инфраструктуры (далее - Комплексный план), в соответствии с которым в рамках Федерального проекта «Внутренние водные пути» для увеличения пропускной способности внутренних водных путей в 2018-2024 годах предусмотрены мероприятия по развитию инфраструктуры внутренних водных путей. В целом в результате выполнения мероприятий, включенных в Комплексный план, прогнозируется сокращение протяженности участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность на 11,3 тыс. км и рост пропускной способности за счет этого на 69,9 млн. тонн.

С целью обеспечения пропускной способности внутренних водных путей также предусмотрены:

разработка и реализация комплексных проектов реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы, Беломорско-Балтийского и Волго-Балтийского каналов, Волго-Донского судоходного канала, Азово-Донского, Волжского, Камского, Енисейского бассейнов и Северо-Двинской шлюзованной системы;

строительство 118 ед. флота с общим объемом финансирования 18,6 млрд. рублей, в том числе земснаряды - 7 ед., обстановочный флот - 58 ед., промерные суда - 18 ед., экологические суда - 10 ед., обслуживающие суда - 25 ед.

В 2017 году внутренним водным транспортом перевезено 118,6 млн. тонн грузов (100,5% к уровню 2016 года), грузооборот составил 67,3 млрд. т-км (100,2% к уровню 2016 года). Перевозки пассажиров на конец навигации 2018 года составили 12,2 млн. человек (2017 год - 12,5 млн. человек). Пассажирооборот предприятий речного транспорта России составил 569,9 пассажиро-километров (2017 год - 561,5 млн. пассажиро-километров). Значительную трудность для увеличения объема перевозок и развития внутреннего водного транспорта представляют инфраструктурные (транспортные) ограничения, уменьшение потребности в строительных грузах, а также применение в летний период перевозчиками железнодорожного транспорта понижающих тарифов к перевозкам нефтепродуктов на направлениях, параллельных внутренним водным путям, что ставит речные судоходные компании в неравные конкурентные условия.

**НЭС считает целесообразным** Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации поручить:

Минфину России в целях увеличения пропускной способности внутренних водных путей Российской Федерации обеспечить нормативное содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений на 2020-21 годы за счет выделения дополнительных средств федерального бюджета;

Минтрансу России (Росморречфлоту) обеспечить строительство Багаевского гидроузла на р. Дон и Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волга в сроки, предусмотренные Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года;

Минэкономразвития России, Минтрансу России включить в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года проект «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Обского бассейна» и проект «Реконструкция плотины № 23 гидроузла № 11 Беломорско- Балтийского канала»;

заинтересованным федеральным органам исполнительной власти рассмотреть предложения Минвостокразвития России и приморских субъектов Российской Федерации, направленные на развитие внутренних водных путей, в том числе:

о внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, содержащих порядок передачи осуществления отдельных полномочий Российской Федерации в области внутреннего водного транспорта на внутренних водных путях Российской Федерации регионального значения органам государственной власти субъектов Российской Федерации;

о внесении изменений в действующее законодательство Российской Федерации в части требований по обеспечению транспортной безопасности, предъявляемых к объектам транспортной инфраструктуры, перечисленным в статье 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации; о передаче объектов инфраструктуры водного транспорта - пассажирских причалов, расположенных на территории субъекта Российской Федерации, из федеральной собственности в собственность субъекта Российской Федерации; о внесении изменений в часть 2 статьи 17, часть 2 статьи 47 Водного кодекса Российской Федерации в части оформления права пользования участком акватории водного объекта в целях швартовки судов, посадки-высадки пассажиров;

о нормативно-правовом регулировании безопасного движения маломерных судов и привлечении к административной ответственности;

о внесении в постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 № 623 дополнения в части не применения до 1 января 2025 г. требований, предусмотренных абзацем вторым подпункта «в» пункта 108 Регламента, в отношении нефтеналивных судов грузоподъемностью 200 т и более, эксплуатируемых в Печорском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации, требований о наличии двойного дна и двойных бортов, либо вкладных грузовых танков, предусмотренных Техническим регламентом безопасности объектов внутреннего водного транспорта;

о разработке порядка ведения государственного реестра затонувших объектов в акваториях водных объектов Российской Федерации и включении туда не только судов, но и плавучих объектов;

об обеспечении гарантированных габаритов судовых ходов в бассейнах рек Амур, Лена, Зея, Какчала, Шилка;

о подготовке предложений по развитию и обновлению судов технического, пассажирского и грузо-пассажирского флотов бассейнов рек Дальневосточного федерального округа;

о разработке программы строительства новых землесосных снарядов для ФБУ «Администрация Ленского бассейна» в целях проведения полного комплекса дноуглубительных работ в Ленском бассейне;

об увеличении уставного капитала АО «Объединенная судостроительная корпорация» для расширения программы лизинга морских и речных судов отечественного производства для обновления флота судовладельцев, осуществляющих перевозку грузов и пассажиров в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;

о подготовке предложений по развитию речного круизного судоходства в акваториях бассейнов рек Дальневосточного федерального округа;

о расходовании субвенций на осуществление мер по охране водных объектов или их частей, находящихся в федеральной собственности и расположенных на территориях субъектов Российской Федерации, субъектами Российской Федерации;

о разработке и принятии нормативных актов, регламентирующих вопросы надзора и пользования базами (сооружениями) для стоянки маломерных судов.

1. **О мерах, направленных на увеличение торгового флота, повышение его конкурентоспособности и увеличение доли в общем объеме перевозок национальных внешнеторговых грузов**

|  |
| --- |
|  |

(Клячко, Буянов, Клявин, ……..)

Количество судов морского транспортного флота, контролируемого российскими судовладельцами, по состоянию на начало 2018 года составляло 1341 судно общим дедвейтом 21,1 млн т, из которых 67% тоннажа эксплуатируется под иностранными флагами. Под флагом России на начало 2018 года насчитывалось 1093 судна общим дедвейтом 7,0 млн т. Средний возраст отечественного флота составляет 20,8 года. Под иностранными флагами на начало 2018 года насчитывалось 248 судов общим дедвейтом 14,1 млн т. В составе морского флота под иностранными флагами, контролируемого российскими судовладельцами, можно выделить 10 контейнеровозов возрастом 15 лет, 13 судов навалочников возрастом 13 лет. Однако наиболее современными являются 141 судно наливного флота возрастом 12 лет.

В Российском международном реестре судов на начало 2018 года было зарегистрировано 1123 судна суммарным дедвейтом 5,5 млн т, из них морской транспортный флот насчитывает 609 судов общим дедвейтом 5,0 млн т, за последние 7 лет общий дедвейт таких судов увеличился более чем в 3,0 раза.

Морской флот под флагом России за последние 5 лет увеличился на 30%. Однако этого недостаточно. России требуется новый современный сухогрузный флот (контейнеровозы, балкеры, паромы, рефрижераторы, пассажирские суда).

Вопросам обновления морского флота Минтрансом России и Минпромторгом России уделяется много внимания. За последние семь лет построено 153 транспортных морских и река-море плавания судна общим дедвейтом 3,4 млн т, из них на российских верфях 83 ед. (54%), на иностранных верфях – 70 ед. (46%). Из общего количества построенных судов река-море плавания 79 судов построены на отечественных верфях (66%), 41 судно построено на иностранных верфях (Китай, Турция, Украина). Кроме того, за этот же период построено 136 морских судов обеспечивающих видов флота , их них на российских верфях 81 ед. (60%), на иностранных верфях – 55 ед. (40%).

За прошедшее десятилетие принят ряд важнейших нормативных правовых документов, реализация которых оказала положительное влияние на процесс обновления отечественного флота. Однако наиболее важной проблемой является недостаток финансовых средств на строительство новых судов у многих судоходных компаний.

Повышение доли перевозок внешнеторговых грузов флотом под российским флагом является одной из стратегических задач, стоящих перед морским флотом России. За период с 2007 г. по 2017 г. наблюдались колебания объемов перевозок внешнеторговых грузов, выполненных флотом под флагом России. В целом с 2007 года доля увеличилась с 4,9% до 5,2% в 2017 году.

С 1 января 2019 года в полном объеме вступил в силу Федеральный закон «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» в части расширения понятия «каботаж». Также за судами, плавающими под государственным флагом Российской Федерации, закрепляется исключительное право на морские перевозки нефти, СПГ, газового конденсата и угля, добытых на территории Российской Федерации и погруженных на суда в акватории Северного морского пути. В то же время Правительству Российской Федерации предоставляется право принятия решений о морских перевозках указанных грузов с использованием судов, плавающих под флагами иностранных государств, если это не противоречит общепризнанным принципам и нормам международного права.

Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусматривается увеличение объема перевозок грузов в акватории Северного морского пути до 80 млн т. Предварительная оценка потребности в судах ледового плавания для освоения прогнозного грузопотока по СМП показывает, что для освоения перспективного грузопотока на период до 2030 года необходимо построить ориентировочно 90 новых судов, в том числе 32 газовоза для перевозок СПГ (с учетом 15 заказанных), 20 танкеров для перевозки сырой нефти, 8 танкеров для перевозки газового конденсата, 6 балкеров для вывоза угля и др. Если все или большая часть этих судов будет построена и зарегистрирована под флагом Российской Федерации, то доля в общем объеме перевозок национальных внешнеторговых грузов будет существенно увеличена.

**НЭС рекомендует** Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации поручить:

Минтрансу России совместно с Минэкономразвития России и Минэнерго России разработать комплекс мер, направленных на обеспечение экономической безопасности Российской Федерации в области транспортировки экспортных грузов и предусматривающих, в том числе:

закрепление не менее 50% грузов, экспортируемых за пределы Российской Федерации, за судами, эксплуатируемыми под Государственным флагом Российской Федерации;

заключение между компаниями-экспортерами с государственным участием, а также иными юридическими лицами, реализующими инвестиционные проекты с государственной поддержкой, долгосрочных договоров на перевозку экспортных грузов с компаниями, оперирующими флотом под российским флагом;

постепенное замещение флота под российским флагом, построенного за пределами Российской Федерации, на суда, построенные российскими судостроительными предприятиями, с учетом заключенных долгосрочных договоров на перевозку экспортных грузов.

Минтрансу России, Минэкономразвития России, Минфину России, ФТС России и ФАС России подготовить предложения, направленные на устранение административных барьеров и повышение конкурентоспособности судов под российским флагом, в частности, создание равных условий для российских перевозчиков по сравнению с перевозчиками других стран по осуществлению основной деятельности.

**НЭС считает целесообразным** осуществить следующие меры, направленные на увеличение торгового флота России:

обеспечить в полном объеме финансирование мероприятий, предусмотренных постановлением Правительства Российской Федерации от 22 мая 2008 г. №383 о предоставлении субсидий транспортным компаниям, строящим транспортные суда, и постановлением Правительства Российской Федерации от 27 апреля 2017 г. №502 об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета на приобретение новых судов взамен сданных на утилизацию, что позволит заказывать и строить не только суда река-море плавания, но и морские суда;

разработать программы льготного лизинга гражданских судов на 2019-2024 годы;

улучшить условия кредитования и рефинансирования кредитов для судоходных компаний, усовершенствовать механизм льготного финансового лизинга и государственного субсидирования из бюджетов всех уровней;

разработать «Стратегию развития морского транспорта Российской Федерации на период до 2030 года», в которой определить перечень мер, направленных на повышение конкурентоспособности морского флота России.

|  |
| --- |
| 1. **О разработке концепции федерального закона «О навигационно-гидрографическом обеспечении морской деятельности Российской Федерации», концепции федерального закона «О внесении изменений и дополнений в федеральный закон от 26 февраля 1997 года № 31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» применительно к сфере морской деятельности, а также концепции федерального закона «О поиске и спасании на море».**
 |

(Клячко, Попов, ……..)

В соответствии с решениями, принятыми на заседаниях Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и планом реализации Морской доктрины Российской Федерации, утвержденным Министром обороны Российской Федерации, Главным командованием Военно-Морского Флота подготовлены:

проект концепции федерального закона «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон от 26 февраля 1997 г. № 31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации»;

проект концепции законопроекта «О навигационно-гидрографическом обеспечении морской деятельности Российской Федерации»;

проект концепции федерального закона «О поиске и спасании на море».

Необходимость разработки проекта концепции законопроекта о навигационно-гидрографическом обеспечении (НГО) морской деятельности Российской Федерации обусловлена требованием Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-72) к правительствам стран, реализующих положения конвенции, по обеспечению безопасности мореплавания и функционирования их гидрографических служб, а также недостаточным уровнем развития навигационно-гидрографического обеспечения в России.

В настоящее время в число федеральных органов исполнительной власти, на которые возложены функции НГО морской деятельности, входят:

Минобороны России (Гидрографическая служба ВМФ (Управление навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации);

Минтранс России (Федеральное агентство морского и речного транспорта (ФГУП «Росморпорт» – в части НГО морских портов и подходов к ним; ФГУП «Гидрографическое предприятие» – в части НГО судоходства в акватории Северного морского пути);

Федеральное агентство геодезии и картографии (Роскартография).

Изменения, предлагаемые законопроектом, касаются разграничения полномочий между федеральными органами исполнительной власти, а также полномочий и обязанностей других субъектов НГО морской деятельности Российской Федерации, на которых будет распространяться действие норм законопроекта. В частности, законопроект должен уточнить:

права и обязанности Минобороны России в области НГО общего мореплавания, разграничение полномочий военных и гражданских властей в акваториях портов и военно-морских баз при различных вариантах их использования и базирования;

полномочия Минтранса России по установлению Правил плавания в акватории Северного морского пути, а также общих правил плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним, в частности при совместном использовании их военными и гражданскими кораблями и судами;

обязанности и полномочия Росморречфлота по организации проведения работ по навигационно-гидрографическому обеспечению в сфере ответственности.

В случае принятия соответствующего решения законопроект уточнит права и обязанности государственной корпорации «Росатом» в сфере НГО Северного морского пути.

Кроме того, в законопроекте будет определён федеральный орган исполнительной власти, отвечающий за выработку государственной политики, нормативное правовое регулирование и государственное управление в области НГО, конкретизированы полномочия других федеральных органов исполнительной власти, имеющих функции в области НГО морской деятельности Российской Федерации.

В условиях рыночных отношений отлаженная в СССР система мобилизации гражданских судов в Российской Федерации перестала действовать. Новая правовая основа, затрагивающая использование морских судов различных форм собственности и деятельность в этой области судовладельцев, имеющая ряд существенных недостатков и законодательных пробелов, требует внесения соответствующих изменений и дополнений. Разработка концепции федерального закона «О внесении изменений и дополнений в федеральный закон от 26 февраля 1997 года №31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» применительно к сфере морской деятельности, является первым шагом на пути к созданию целостной эффективной системы мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности.

В настоящее время законодательно не закреплена и организационно не обозначена система управления торговым мореплаванием Российской Федерации в период непосредственной угрозы агрессии и в военное время, включая вопросы управления переходами военных и гражданских судов, деятельности промысловых судов, функционирования портов и т.д. В существующей нормативной правовой базе не отражены правила и порядок проведения мероприятий по заблаговременному переоборудованию и подготовке судов, не предусмотрено стимулирование строительства новых судов, приспособленных для использования в военное время, субсидирование для этого судостроительных компаний. Серьезной проблемой является уход отечественного гражданского флота под иностранные «удобные» флаги, когда практически утрачивается возможность мобилизационной подготовки и мобилизации экипажей и самих судов.

Вопросы нормативного правового обеспечения мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности определены в ряде многоуровневых документов. Поэтому создать нормативный правовой документ прямого действия, который бы регулировал вопросы мобилизации и мобилизационной подготовки в сфере морской деятельности, в рамках ныне действующего федерального закона от 26 февраля 1997 года №31-ФЗ достаточно затруднительно. Кроме того, это может изменить или всерьез повлиять на всю существующую структуру документов по мобилизации и мобилизационной подготовке принятой в настоящее время в Российской Федерации. В этой связи представляется целесообразным планируемые изменения и дополнения включить в существующую структуру нормативных правовых документов по мобилизации и мобилизационной подготовке в сфере морской деятельности.

Перечень разрабатываемых нормативных правовых актов должен обеспечить создание единой и целостной системы мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности. Для реализации этого подхода планируется Федеральный закон №31-ФЗ дополнить разделом о военно-транспортной обязанности в сфере морской деятельности. Кроме того, целесообразно ввести в ряд статей закона положения, стимулирующие государственно-частное партнерство в области мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности.

Указанные изменения в законе вызовут необходимость внесения уточнений и дополнений в уже действующие документы, а также разработки новых нормативных правовых документов. В частности потребуется внесение изменений и дополнений в приказ Минобороны России от 21 января 2014 года №15 «Об утверждении перечней водного транспорта, специальных судов и судов рыбопромыслового флота, предоставляемых войскам, воинским формированиям и органам, и Порядке учета в Вооруженных силах Российской Федерации водного транспорта, специальных судов и судов рыбопромыслового флота». Также потребуется разработка постановления Правительства Российской Федерации, которое уточнит порядок и правила исполнения мобилизационных обязанностей и выполнения задач мобилизационной подготовки в сфере морской деятельности, а также порядок финансирования мероприятий мобилизационной подготовки и частичной мобилизации, включая стимулирование бизнеса при строительстве новых мобилизационно подготовленных судов.

Основной целью разработки проекта концепции законопроекта «О поиске и спасании на море» является обеспечение комплексной модернизации законодательства Российской Федерации в этой области, направленной на приведение его в соответствие с требованиями международных обязательств Российской Федерации по обеспечению безопасности мореплавания.

В настоящее время наличие противоречий в действующих нормативных правовых документах поисково-спасательного обеспечения морской деятельности Российской Федерации и несогласованность ведомственных наставлений и руководств не позволяют обеспечить должный уровень координации и взаимодействия аварийно-спасательных служб и формирований органов государственной власти и организаций различных форм собственности в повседневных условиях и при возникновении аварий и аварийных ситуаций на море.

Законопроект должен определить:организацию и порядок функционирования системы поиска и спасания на море с определением ее руководящих, ответственных и постоянно действующих органов и органов повседневного управления на федеральном, межрегиональном, региональном и муниципальном уровнях; требования к системе поиска и спасания на море; состав системы поиска и спасания на море, который может включать в себя управления, отделы, службы, подразделения, силы и средства поиска и спасания, находящиеся в ведении органов государственной власти; ответственность за обеспечение функционирования системы поиска и спасания на море; механизм правового регулирования осуществления поиска и спасания на море с определением прав и обязанностей субъектов, а так же организацию взаимодействия между ними; организацию привлечения сил и средств органов государственной власти и органов местного самоуправления для спасания людей и имущества на море; пути развития системы поиска и спасания на море, сил и средств поиска и спасания, системы подготовки морских аварийно-спасательных служб; порядок осуществления сертификации поисково-спасательной техники и лицензирования различных видов поисково-спасательной деятельности.

Действие законопроекта будет распространяться на органы государственной власти, органы местного самоуправления Российской Федерации, организации различных форм собственности Российской Федерации, привлекаемые к поиску и спасанию на море.

В целом принятие законопроекта позволит создать централизованное управление поиском и спасанием в соответствующих районах (зонах) Мирового океана, в которых Российская Федерация осуществляет морскую деятельность. Предлагаемые правовые новации будут способствовать минимизации возможных потерь и материального ущерба при возникновении аварий и катастроф природного и техногенного характера на море, созданию унифицированных сил и средств федеральных органов исполнительной власти, способных эффективно и в полном объеме выполнять возложенные на них задачи поиска и спасания на море.

**НЭС отмечает** актуальность и новизну, а также соответствие современным и прогнозируемым потребностям развития морской деятельности Российской Федерации рассмотренных концепций законопроектов в сфере морской деятельности Российской Федерации – федеральных законов «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон от 26 февраля 1997 г. № 31-ФЗ«О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации», «О навигационно-гидрографическом обеспечении морской деятельности Российской Федерации», «О поиске и спасании на море» (далее – Концепций законопроектов). Разработка концепций законопроектов является одними из мероприятий по реализации Морской доктрины Российской Федерации. Концепции законопроектов в полной мере согласуются с основными положениями Морской доктрины и направлены на создание правовых основ обеспечения эффективного государственного управления морской деятельностью Российской Федерации в отдельных ее сферах.

Концепции одобрены Комитетом Государственной Думы по обороне, Комитетом Совета Федерации по обороне и безопасности, военным советом Военно-Морского Флота, прошли апробацию на флотах (Северном, Черноморском, Балтийском, Тихоокеанском) и в военных округах, Генеральном штабе Вооруженных Сил Российской Федерации и Национальном центре управления обороной Российской Федерации.

**НЭС одобряет** представленные Концепции и рекомендует рассмотреть их на заседании Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

|  |
| --- |
| 1. **О национальной премии имени Петра Великого «За выдающийся вклад в развитие морской деятельности России»**
 |

(Клячко)

В целях повышения эффективности реализации целей национальной морской политики, определенных Морской доктриной Российской Федерации, НЭС разработан проект Концепции национальной премии имени Петра Великого «За выдающийся вклад в развитие морской деятельности России» (далее – Премия).

Предусматривается, что Премия будет носить межведомственный характер, и при определении ее номинаций за основу будут приняты положения Морской доктрины Российской Федерации, определяющие функциональные направления национальной морской политики и направления, обеспечивающие ее реализацию. В соответствии с этим определяются федеральные органы исполнительной власти, ответственные за подготовку и проведение мероприятий по присуждению Премии.

Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации, как постоянно действующий координационный орган, обеспечивающий согласованные действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций в области морской деятельности, может стать инициатором учреждения Премии.

**НЭС рекомендует** Морской коллегии обсудить предложенный НЭС проект Концепции национальной премии имени Петра Великого «За выдающийся вклад в развитие морской деятельности России» и дать поручение Минтрансу России, Минобороны России, Минпромторгу России, Минобрнауки России, Минприроды России в месячный срок рассмотреть его и представить свои замечания и предложения.

|  |
| --- |
| 1. **О проекте федерального закона «О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации»**
 |

(Балыбердин, Попов, Клячко)

Во исполнение пункта 4 раздела III протокольного решения выездного заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 12 октября 2018 г. № (30) Главнокомандующий Военно-Морским Флотом В.И. Королев письмом от 30 ноября 2018 г. № 729/11/1949 представил в НЭС предложения по доработке законопроекта «О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации».

В целях организации работ по рассмотрению указанных предложений в НЭС была образована рабочая группа, которую возглавил заместитель председателя НЭС Морской коллегии, кандидат экономических наук А.Л. Балыбердин. В экспертном заключении рабочей группы даны предложения по проекту федерального закона «О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации» (приложение 1).

**НЭС рекомендует:**

Минобороны России учесть замечания рабочей группы НЭС по проекту федерального закона «О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации» и направить его в Морскую коллегию при Правительстве Российской Федерации для представления в Администрацию Президента Российской Федерации для повторного рассмотрения.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Секретарь НЭС Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации |  | М.Б. Котенев |