

Новый законопроект для поддержки российского судостроения и судоходства

К. Г. ПАЛЬНИКОВ, директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации



Министерство транспорта РФ подготовило проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер по поддержке российского судостроения и судоходства». Его принятие позволит создать экономические и нормативно-правовые условия, благоприятные для развития судоходства и судостроения. В частности, закон будет способствовать переводу российских судов под флаг Российской Федерации.

Современное судоходство — это абсолютно конкурентная среда, поэтому решения, стимулирующие развитие отрасли, следует принимать, руководствуясь рыночным подходом. Зарубежный опыт показывает, что поддержка судоходства со стороны государственных структур в разных странах мира осуществляется в тесной связи с поддержкой судостроительной отрасли с помощью механизмов кредитно-финансовой, налоговой и таможенной политики.

Таким образом, при разработке законопроекта «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер по поддержке российского судостроения и судоходства» было исследовано текущее состояние этих отраслей и определены проблемы, которые должен решить этот документ.

Флот: необходимо обновление

Выводы о современном состоянии российского флота можно сделать исходя из анализа динамики обновления судов морского и внутреннего водного транспорта, эксплуатируемого российскими судоходными компаниями, за период 1991–2010 гг.

Что касается морского флота, то за 20 лет снижение его тоннажа составило 82%. Средний возраст морских судов — более 25 лет, при этом за 20 лет эксплуатируемый флот постарел на 9 лет.

Средний возраст речных судов — более 30 лет (при рекомендуемом сроке безопасной эксплуатации для нефтеналивного флота 20 лет, сухогрузов — 25 лет). За последние 20 лет не было построено ни одного самоходного гру-

зового речного судна. В течение ближайших 7 лет начнется активное выбытие оставшегося речного флота по причине его морального и физического износа. Кроме того, 95% речного танкерного флота не соответствует Конвенции МАРПОЛ, и с 2015 г. эти суда будут запрещено эксплуатировать.

В числе факторов, сдерживающих строительство речного флота, следует отметить:

- сезонность работы (навигация длится от 150 до 210 дней в году, оставшееся время суда находятся на холодном отстое);
- большой срок окупаемости судна, используемого на внутренних водных путях России (более 20 лет).

За счет импорта

В области судостроения Россия существенно отстает от Южной Кореи, Китая, Японии и стран Европы. По этой причине, а также из-за неблагоприятного режима налогообложения нам экономически невыгодно строить флот для внутренних нужд. Конкуренция с зарубежными верфями в получении экспортных заказов полного цикла невозможна.

При этом износ оборудования механических цехов судостроительных заводов составляет около 75%, литейных — 73–75%, комплексных доковых — 65%. Удельная трудоемкость изготовления 1 т судовых конструкций в России в 3 раза выше, а период от момента закладки судна до его сдачи в эксплуатацию в 2,5–3 раза длиннее, чем на современных зарубежных верфях.

По этим причинам на российских судостроительных верфях делаются преимущественно

корпуса судов, а их оснащение главными двигателями, судовым оборудованием и приборами осуществляется за счет импорта.

Значительная часть судового оборудования в России не производится, а при закупке за рубежом эти комплектующие облагаются ввозными таможенными пошлинами (до 30%) и НДС. При строительстве судов для внутреннего рынка использование импортных комплектующих увеличивает их стоимость на 20–25%. Общая налоговая нагрузка по этим заказам достигает 30% от цены на конечную продукцию, тогда как при строительстве судов на экспорт она не превышает 10–15%.

Задачи выполнены, возможности исчерпаны

Следует отметить, что государство, стремясь не просто сохранить, но и вывести на новый качественный уровень отечественное судоходство и судостроение, предприняло ряд шагов, направленных на поддержку флота и развитие отечественного судостроения.

В декабре 2005 г. был принят Федеральный закон № 168-ФЗ «О Российском международном реестре судов», нацеленный на создание благоприятных условий для российских судовладельцев, осуществляющих международные морские перевозки судами под российским флагом. В 2007 г. была образована «Объединенная судостроительная корпорация», запущена система государственных финансовых инструментов.

Закон предусматривает введение оплаты госпошлины за первичную регистрацию судна в реестре и за ежегодное продление регистрации взамен освобождения судовладельцев, зарегистрировавших свои суда в реестре, от уплаты налога на прибыль при осуществлении международных морских перевозок, от налога на имущество и транспортного налога, от уплаты ввозной таможенной пошлины по импортируемым судам и от налога на добавленную стоимость. Кроме того, предус-



мотрено применение нулевой ставки налога на добавленную стоимость при реализации морских судов, построенных на российских судостроительных верфях.

Однако этим законом воспользовались в основном владельцы судов смешанного (река — море) плавания, а также некоторые судовладельцы, осуществляющие перевозки углеводородов из российских портов (т. е. в районах, закрытых для плавания судов под иностранным флагом).

В настоящее время в Российском международном реестре судов зарегистрировано 353 судна общим дедвейтом 1,4 млн т.

Анализ опыта эксплуатации судов, зарегистрированных в реестре, а также оценка эффективности реестра как одного из инструментов государственной поддержки национального судоходства свидетельствуют о том, что реестр в целом выполнил возложенную на него задачу: под флаг России стали приходиться новые современные суда — для реализации прежде всего российских энергетических проектов.

Вместе с тем необходимо признать, что Российский международный реестр в нынешнем виде практически исчерпал свои возможности по привлечению отечественных судовладельцев для регистрации судов под государственным флагом России и не может составить конкуренцию аналогичным иностранным реестрам, а также режимам

открытой регистрации флота, в которых налоговые и иные фискальные требования к судовладельцу в связи с эксплуатацией судна или вообще отсутствуют, или сведены к минимуму.

В силу международных норм и российского законодательства большинство российских судовладельцев продолжают держать свой флот под флагами стран открытой регистрации и размещать заказы на строительство новых судов на зарубежных верфях. Такой выбор обусловлен исключительно льготными финансово-экономическими условиями для эксплуатации флота. Эти условия контрастируют с избыточной налоговой и кредитной нагрузкой, возникающей при строительстве судов в России и их эксплуатации под российским флагом. Кроме того, существенную роль здесь играет устоявшаяся традиция западных банков иметь в качестве предмета залога судно, зарегистрированное под «удобным» флагом. Таким образом, ситуация, когда значительные финансовые средства российских компаний работают на развитие экономики иностранных государств, сохраняется.

Приоритет экономических мер

Мы считаем, что стимулировать судовладельца в выборе флага регистрации судов можно исключительно с помощью экономических мер и снятия административных барьеров.

Экономика судна определяется его ценой и стоимостью его эксплуатации. Наши расчеты, соотнесенные с расчетами судовладельцев, показывают, что при распространении действия реестра на речной флот можно снизить срок окупаемости судна до 15 лет. Тем не менее и этот срок является слишком большим для того, чтобы судовладелец был готов принять инвестиционное решение.

Если вступят в силу законодательные поправки, направленные на снижение себестоимости продукции наших судостроительных заводов, окупаемость судна приблизится к 12 годам — тому сроку возврата инвестиций, при котором судовладелец готов серьезно рассматривать размещение заказа на российской верфи и, самое главное, принимать такое решение.

Мы считаем, что долговременный стратегический результат в решении задачи по привлечению судов под российский флаг может обеспечить лишь комплексное решение существующих в российском судоходстве и судостроении проблем. Оно должно включать в себя использование возможностей государственного регулирования кредитно-денежных отношений, оптимизацию и совершенствование отраслевого, налогового и таможенного законодательства, а также оказание дифференцированной государственной поддержки.



С нашей точки зрения, единственно верный путь развития отечественного судоходства и судостроения — это создание и продвижение закона о совместной поддержке обеих отраслей. Только объединив задачи судоходства и судостроения в одном законопроекте и предложив конкретные меры по их решению, можно достичь искомого результата.

Принят в первом чтении

Министерство транспорта Российской Федерации совместно с Министерством промышленности и торговли РФ, а также при участии ведущих судоходных компаний, союзов и ассоциаций российских судовладельцев и ОАО «ОСК» разработало проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер по поддержке российского судостроения и судоходства».

Основные цели законопроекта — комплексное решение проблем российского судоходства и судостроения путем создания и реализации дополнительных экономических и нормативно-правовых условий для развития этих отраслей.

Законопроект направлен на стимулирование кораблестроения (расширение деятельности существующих и строительство новых верфей), прибо-

ростроения (производства высокотехнологичной гражданской морской техники для внутреннего рынка), а также на усовершенствование функционирования Российского международного реестра судов.

Принятие законопроекта должно привести к следующим результатам:

- созданию равного с зарубежными конкурентами правового механизма, обеспечивающего экономические предпосылки по привлечению судов под государственный флаг Российской Федерации;
- обновлению и расширению национального флота для обеспечения растущей национальной грузовой базы современным судами под флагом Российской Федерации, а также для экспорта транспортных услуг;
- появлению стимулов у российских судовладельцев на обновление флота и размещение заказов на строительство новых морских судов и судов внутреннего водного плавания на российских верфях (а не за рубежом);
- созданию условий для развития судостроения и судоремонта в рамках промышленно-производственных особых экономических зон;
- замене и ускоренной модернизации основного производственного оборудования российских судостроительных и судоремонтных предприя-

тий, повышению их инновационной активности в разработке и освоении современных технологий, которые обеспечивают снижение трудоемкости, себестоимости строительства новых судов за счет снижения чрезмерной налоговой нагрузки, а также сокращение сроков постройки судна (до 10–12 месяцев вместо существующих 2,5–3 лет);

- выходу на конкурентоспособные цены конечной продукции путем выравнивания финансово-экономических условий хозяйствования в судоходстве и судостроении по отношению к иностранным конкурентам.

Законопроект, зарегистрированный под № 555755-5, был рассмотрен и принят в первом чтении на заседании Государственной думы 1 июля 2011 г. Сейчас он дорабатывается с учетом поправок, поступивших от депутатов Госдумы и членов Совета Федерации, и в ближайшее время будет внесен на рассмотрение Государственной думой во втором чтении.

Принятие законопроекта и предлагаемых мер государственной поддержки судостроения и судоходства позволит повысить конкурентоспособность российского судоходства и судостроения, а также реализовать основные положения Морской доктрины Российской Федерации и Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г.