

УДК 656.61.001.71

С.И. Буянов, ген. директор, канд. экон. наук

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ АКТИВИЗАЦИИ ПРОЦЕССА ОБНОВЛЕНИЯ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА РОССИИ

Выполнен анализ состояния законодательно-нормативной базы в части организационно-экономического обеспечения обновления морского и речного флота России. Разработаны предложения экономического и правового характера, направленные на обновление судов морского и речного флота; подготовлен проект федерального закона "О мерах по поддержке российского судостроения и судохозяйства и внесение изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

В условиях экономического кризиса, продолжающего сегодня в России, проблема обновления отечественного флота приобретает особое значение ввиду того, что износ судов и выбытие флота опережают его пополнение.

Учитывая инфраструктурный характер транспортной отрасли, важная роль в развитии водного транспорта принадлежит государственному регулированию и управлению.

В последние годы приняты ряд концептуальных документов, непосредственно определяющих направления государственной деятельности в развитии водного транспорта или оказывающих влияние на его деятельность. К таким документам относятся:

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу (утв. приказом Министерства промышленности и энергетики РФ от 6 сентября 2007 г. № 354).

Энергетическая стратегия России на период до 2030 года (одобрена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.08.2009 г. №1234-р).

Анализ положений указанных документов позволил выявить целевые функции, принципы и решения, которые должны реализовываться в мероприятия правового, экономического, научно-технического, организационного характера в рамках федеральных целевых программ и отдельных проектов по развитию флота.

Реализация вышеназванных стратегий в сфере совершенствования законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы обеспечивает достижение целей и индикаторов стратегии.

Взаимосвязь указанных стратегий в решении задачи обновления флота обусловлена жизненным циклом судна, рынком транспортных услуг и потребляемыми ресурсами.

В табл. 1 в систематизированном виде приведены задачи совершенствования законодательно-правовой базы и государственного регулирования по вопросам обновления судов морского флота.

Задачи в сфере совершенствования законодательно-правовой базы и государственного регулирования в области обновления морского и речного флота, определенные стратегическими документами

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года	2. Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу	3. Энергетическая стратегия России на период до 2030 года
1.1. Разработка и научное обоснование законодательно-правовых и других государственных методов регулирования, обеспечивающих содействие увеличению доли участия российских транспортных организаций в перевозках отечественных экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами 1.2. Разработка и принятие нормативно-правовых актов, обеспечивающих снижение налоговой нагрузки на инфраструктуру и транспортный флот морского и внутреннего водного транспорта 1.3. Разработка и принятие нормативно-правовых актов, обеспечивающих внесение изменений в Федеральный закон «Об организации страхового дела в Российской Федерации» в части возможного страхования риска на территории Российской Федерации в иностранных клубах взаимного страхования 1.4. Гармонизация российского законодательства с положениями международных морских договоров и конвенций, в которых участвует Российская Федерация 1.5. Развитие нормативной правовой базы для организации перевозок по международным транспортным коридорам в условиях открытия внутренних водных путей страны для плавания судов под иностранными флагами 1.6. Разработка законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования, направленных на повышение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли, включая совершенствование законодательно-правовых, экономических и финансовых механизмов государственно-частного партнерства 1.7. Научное обоснование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы 1.8. Совершенствование законодательства, регулирующего вопросы долевой собственности на имущество транспортной отрасли 1.9. Приватизация имущества транспортной отрасли с учетом целей и задач транспортной стратегии	2.1. Разработка и принятие нормативно-правовых актов, регламентирующих меры господдержки судостроительной промышленности (получение в общеустановленном порядке государственных гарантий, использование методов таможенно-тарифного регулирования и т. д.) 2.2. Создание системы государственно-частного партнерства на основе использования лизинга в судостроительной промышленности. 2.3. Структурное реформирование госсектора судостроительной промышленности.	3.1. Разработка и принятие нормативно-правовых актов, регламентирующих экономическое регулирование: ценового, налогового, таможенного и антимонопольного характера в энергетической сфере.

Задачи, представленные в табл.1, можно объединить в несколько направлений государственной политики в области развития флота.

Направление 1. Создание благоприятной экономической среды для обновления флота.

Направление 2. Развитие нормативной правовой базы, регламентирующей организацию перевозок по международным транспортным коридорам, Северному морскому пути, и обеспечивающей безопасность мореплавания.

Направление 3. Гармонизация российского законодательства с положениями международных морских договоров и конвенций, в которых участвует Российская Федерация.

Направление 4. Совершенствование управления государственной собственностью.

Эффективное решение стратегических задач по обновлению флота требует разработки организационно-экономического механизма их реализации, который включает в себя:

- разработку нормативно-правовых документов;
- подготовку обосновывающих материалов (концепция правового акта, пояснительная записка и т. д.);
- финансово-экономическое обоснование целесообразности принятия правового акта;
- внутриведомственное и межведомственное согласование разработанных проектов нормативно-правовых документов;
- научное сопровождение процесса рассмотрения и принятия проектов нормативно-правовых документов.

За последнее пятилетие в национальной транспортной политике России произошли коренные изменения. Нарастающими темпами формируется основа всего – законодательное поле в сфере транспортной деятельности, в том числе морской.

Ниже приведены результаты анализа действенности принятых законодательных актов в части организационно-экономического обеспечения обновления морского и речного флота по направлению «Создание благоприятной экономической среды для обновления флота».

1. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием Российского международного реестра судов» (от 20.12.05. №168-ФЗ).

Федеральным законом предусматриваются меры, направленные на повышение конкурентоспособности судов российского морского торгового флота (специализирующихся, прежде всего, на международных морских перевозках), стимулирование его обновления путем создания Российского международного реестра судов.

Регистрация в указанном Реестре предусматривает создание льготных налогового и таможенного режимов, иных условий для успешной деятельности судов при осуществлении ими транспортных услуг на мировом рынке.

В связи с изложенным Федеральным законом предусматривается внесение изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, Налоговый кодекс Российской Федерации, Закон Российской Федерации «О таможенном тарифе».

2. Федеральный закон «О концессионных соглашениях» от 21 июля 2005 года, №115-ФЗ.

Важным шагом в формировании законодательно-правового пространства государственно-частного партнерства в России явилось принятие данного федерального закона, определившего легитимную правовую основу концессий и призванного стимулировать привлечение инвестиций в строительство (реконструкцию) и эксплуатацию социально значимых объектов, традиционно принадлежащих государству и ранее недоступных для бизнеса. Обеспечивая в условиях ограниченности бюджетных средств баланс интересов государства и частного инвестора, закон создает бизнесу определенные гарантии безопасного вложения инвестиций.

Предметом правового регулирования данного закона являются правоотношения, возникающие при заключении и исполнении концессионного соглашения. Следует отметить отсутствие в законе определения понятию «концессия», что позволяет неоднозначно его трактовать.

В то же время практика реализации первых концессионных проектов показала необходимость совершенствования положений данного закона. В связи с этим был принят ряд федеральных законов, внесших изменения в Федеральный закон «О концессионных соглашениях» (№261-ФЗ от 8 ноября 2007 г., №332-ФЗ от 4 декабря 2007 г., №108-ФЗ от 30 июня 2008 г.).

3. *Постановление Правительства РФ №745 от 05.12.2006 «Об утверждении типового концессионного соглашения в отношении морских и речных портов, гидротехнических сооружений портов, объектов производственной и инженерной инфраструктур портов».*

Постановление Правительства РФ от 05.12.2006 № 746 «Об утверждении типового концессионного соглашения в отношении морских и речных судов, судов смешанного (река - море) плавания, судов, осуществляющих ледокольную проводку, гидрографическую, научно-исследовательскую деятельность, паромных переправ, плавучих и сухих доков».

Постановление Правительства РФ от 05.12.2006 № 747 «Об утверждении типового концессионного соглашения в отношении гидротехнических сооружений».

Перечисленные типовые соглашения разработаны и утверждены в соответствии с частью 4 статьи 10 Федерального закона от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

В указанные типовые соглашения включены следующие условия: обязательства концессионера по осуществлению деятельности, предусмотренной концессионным соглашением; порядок передачи концессионером концеденту объектов имущества; порядок предоставления концессионеру земельных участков; срок действия концессионного соглашения и др.

4. *Постановление Правительства РФ №134 от 1 марта 2008 г. «Об утверждении правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации»*

Установлен порядок предоставления бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда РФ для реализации инвестиционных проектов, комплексных инвестиционных проектов и концессионных проектов, имеющих общегосударственное значение и осуществляемых на условиях государственно-частного партнерства, а также этапы и процедура отбора проектов, основные требования к представленной документации и проведению контроля и мониторинга хода их реализации. Определен перечень участников проектов, указываемых в паспортах проектов. Контроль и мониторинг хода реализации проектов осуществляется Минрегионразвития РФ.

5. *Федеральный закон от 30 октября 2007 г. №240-ФЗ «О внесении изменений в федеральный закон "Об особых экономических зонах в РФ" и отдельные законодательные акты РФ" в части создания портовых особых экономических зон».*

В 2005 г. был принят Федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» № 116 от 22.07.2005, регламентирующий создание территориальных образований с особым режимом осуществления предпринимательской деятельности - особые экономические зоны (ОЭЗ).

Принятый Федеральный закон создает правовую основу для образования и развития на территории РФ нового вида особых экономических зон - портовых особых экономических зон. Они создаются на территориях морских портов и речных портов, открытых для международного сообщения и захода иностранных судов, территориях аэропортов, открытых для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, а также на территориях, предназначенных для строительства, реконструкции и эксплуатации морского порта, речного порта, аэропорта. Портовые ОЭЗ создаются на участках территории площадью не более 50 кв. км. В отличие от других видов особых экономических зон портовые ОЭЗ создаются на 49 лет.

Резидентом портовой ОЭЗ признается коммерческая организация, за исключением унитарного предприятия, зарегистрированная на территории муниципального образования, в границах которого расположена ОЭЗ, и заключившая с органами управления ОЭЗ соглашение об осуществлении деятельности в портовой ОЭЗ.

Регламентирован порядок заключения, изменения, расторжения и прекращения действия соглашения об осуществлении деятельности в портовой ОЭЗ. Установлены особенности таможенного и налогового режимов в портовой ОЭЗ. Также законом устанавливаются требования к резидентам портовых зон. В частности, если соглашением об осуществлении деятельности в портовой особой экономической зоне предусматривается строительство и реконструкция объектов портовой инфраструктуры, резидент обязан осуществить капитальные вложения в размере не менее 100 млн евро при строительстве инфраструктуры нового морского порта; не менее 50 млн евро при строительстве инфраструктуры нового речного и аэропорта; не менее 3 млн евро - при реконструкции действующих портов.

Закон также устанавливает обязанность резидента портовой зоны представить в таможенные органы обеспечение уплаты таможенных пошлин в размере не менее 30 млн руб. – для деятельности, связанной со складированием, хранением, оптовой и биржевой торговлей товарами, в том числе подакцизными и минеральным сырьем; 10 млн руб. – для товаров, не являющихся подакцизными или минеральным сырьем; 2,5 млн руб. – при осуществлении иной портовой деятельности.

б. *Приказ Федеральной службы по тарифам (ФСТ) России №522-т/1 от 20.12.2007 года «Об утверждении ставок портовых сборов и правил их применения в морских портах Российской Федерации».*

Приказом ФСТ России утверждены и введены в действие с января 2008 года новые ставки портовых сборов в морских портах Российской Федерации и правила их применения, предусматривающие следующие принципиальные нововведения:

- система ставок портовых сборов и правил их применения соответствует Федеральному закону от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- все ставки портовых сборов устанавливаются в национальной валюте Российской Федерации (рублях);
- изменяется единица измерения портовых сборов (вместо условного объема судна, измеряемого в кубических метрах, в расчетах используется валовая вместимость судна), что соответствует мировой практике взимания портовых сборов.

Правила применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации предусматривают:

- дифференциацию ставок портовых сборов в зависимости от типов судов и видов плавания;
- особенности применения каждого из регулируемых портовых сборов;
- применения понижающих коэффициентов, учитывающих особенности предоставления судам услуг в морских портах, в том числе для пассажирских судов, для судов, работающих на линиях, для судов без производства грузовых операций и т.д.

Новая система портовых сборов в морских портах Российской Федерации базируется на принципе экономической обоснованности уровня ставок портовых сборов с учетом фактических и прогнозных показателей финансово-хозяйственной деятельности субъектов естественных монополий и направлена в том числе на сдерживание роста расходов судовладельцев в морских портах Российской Федерации и обеспечение конкурентоспособности российских портов по отношению к морским портам сопредельных государств.

По результатам проведенного мониторинга принят приказ ФСТ России от 14.10.2009 года №249-т/20, которым в целях совершенствования системы портовых сборов в приказ ФСТ России от 20.12.2007 года №522-т/1 внесены следующие изменения:

- для пассажирских судов в порту Калининград ставки портовых сборов с пассажирских судов установлены как с накатных и наплавных судов.
- для накатных и наплавных судов:

1) В Большом порту Санкт-Петербург снижен предельно максимальный уровень действующих ставок портовых сборов, взимаемых с накатных и наплавных судов, с учетом установленного ФГУП «Росморпорт» понижающего коэффициента 0,55;

2) В Балтийске отменен канальный сбор для накатных судов.

- для судов речного транспорта:

1) В Большом порту Санкт-Петербург предусмотрено применение коэффициента 0,25 к ставке корабельного сбора для судов, следующих с внутренних водных путей и на внутренние водные пути с остановкой в порту для выполнения портовых формальностей, не осуществляющих в порту грузовых и пассажирских операций;

2) В порту Анадырь предусмотрена оплата портовых сборов по ставкам каботажного плавания для судов, прибывающих в порт из рек Российской Федерации и убывающих обратно;

3) В портах Астрахань и Оля освобождены от навигационного сбора суда, работающие на примыкающие к указанным портам водных объектах и не выполняющие операций на акваториях портов и на Волго-Каспийском канале.

С учетом изменившихся экономических условий пересмотрен действующий уровень ставок лоцманского сбора для ФГУП «Росморпорт» с учетом сохранения тарифной нагрузки на пользователей услуг морских портов.

В целях совершенствования системы портовых сборов и правил их применения:

1) Упорядочено взимание корабельного сбора с судов, заходящих в Северодвинск;

2) Уточнен порядок взимания корабельного сбора в портах Ванино и Советская Гавань и приписанных к ним грузовых терминалов.

В целях предотвращения необоснованного роста тарифной нагрузки на суда рыбопромыслового флота с учетом проводимой в настоящее время реорганизации Государственных администраций морских рыбных портов путем присоединения их к администрациям морских портов предусмотрено взимание с судов рыбопромыслового флота ставок портовых сборов для судов каботажного плавания.

7. Постановление Правительства РФ от 22 мая 2008 г. № 383 «Об утверждении правил предоставления субсидий российским транспортным компаниям пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008 - 2010 годах на закупку гражданских судов, изготовленных на российских верфях, а также лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008 - 2010 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов, изготовленных на российских верфях».

8. Приказ Минпромторга России № 398 от 09.12.2008 «Об организации работы по предоставлению субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008-2010 годах на закупку гражданских судов, изготовленных на российских верфях, а также лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008-2010 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов, изготовленных на российских верфях».

В соответствии с данными документами субсидии будут предоставляться на возмещение части затрат для уплаты процентов по кредитам, выданным на срок до пяти лет, и лизинговых платежей, полученных от российских организаций в 2008-2010 годах на закупку гражданских судов, изготовленных на российских верфях.

Согласно правилам субсидии по кредитам будут предоставляться ежеквартально в размере двух третьих суммы затрат организации на уплату процентов. Размер субсидии по рублевым кредитам не может превышать двух третьих ставки рефинансирования, установленной Центральным банком РФ, а по кредитам в иностранной валюте – величину, рассчитанную исходя из ставки по кредиту в размере 12% годовых. Субсидии по лизинговым платежам также предоставляются ежеквартально в размере двух третьих суммы затрат лизинговой компа-

нии на уплату процентов по кредитам для приобретения судна и дохода лизинговой компании, являющихся частями лизингового платежа.

По мнению экспертов, предоставление подобных субсидий может увеличить число заказов на российских верфях, однако не решит проблему загрузки отечественных судостроительных заводов. Возврат двух третьих суммы процентных платежей делает строительство судов на российских верфях более выгодным, даже с учетом того, что условия заемного финансирования подобных проектов внутри страны уступают зарубежным. Однако фактором неопределенности для заказчика остается способность российских верфей качественно и в срок соблюдать условия контракта. Скорее всего, основной объем заказов крупнейших судоходных компаний страны по-прежнему будет размещаться за рубежом, поскольку они предпочитают не регистрировать свой флот под российским флагом. Заказы на российских верфях, по мнению эксперта, будут размещать в первую очередь некрупные судоходные компании, бизнес которых сосредоточен преимущественно внутри страны.

9. Постановление Правительства РФ № 372 от 30.04.2009 «Об утверждении перечня технологического оборудования (в том числе комплектующих и запасных частей к нему), аналоги которого не производятся в РФ, ввоз которого на таможенную территорию РФ не подлежит обложению налогом на добавленную стоимость».

Данным Постановлением установлен перечень технологического оборудования, не производимого в РФ, ввоз которого в РФ не облагается НДС.

В перечень, в частности, включены котлы паровые для судового оборудования, двигатели внутреннего сгорания судовые, насосы и компрессоры для гражданской авиации, ряд оборудования для медицинской промышленности, комбайны виноградоуборочные, оборудование для сахарной и пивоваренной промышленности, печатные машины, станки ткацкие, трубопрокатные станы, печи с инфракрасным излучением.

Следует отметить, что льгота по НДС при ввозе указанного оборудования начинает действовать с 1-го числа очередного налогового периода по НДС, следующего за периодом вступления в силу данного постановления. При этом от обложения НДС освобождается оборудование, ввезенное для любых производственных и иных целей (а не только в качестве вклада в уставный капитал российских организаций, как было ранее).

10. Приказ Минтранса России № 90 от 04.06.2009 «Об утверждении Перечня сборов, взимаемых с судов в речных портах (портовых сборов), и Перечня сборов, взимаемых за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей».

Утвержденный Перечень сборов, взимаемых с судов в речных портах, включает корабельный, лоцманский, причальный и якорный сборы. Перечень сборов за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей включает лоцманский, навигационный сборы, а также сбор за проход иностранных судов по внутренним водным путям.

11. Проект Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями, одобренный Правительством РФ 11 июня 2009.

В соответствии с концепцией реформирования системы управления внутренними водными путями предусматривается разделение функций госрегулирования и хозяйственной деятельности. Функции хозяйственной деятельности будут закреплены за ФГУП «Росводпуть», образованному на базе ФГУП «Речсвязьинформ». За ФГУП «Росводпуть» на праве хозяйственного ведения закрепляются следующие виды флота: обстановочный, технический, обслуживающий флот; суда специального назначения; средства навигационной обстановки; суда речных портов, находящихся в федеральной собственности. Реализация функций государственного регулирования деятельностью на внутренних водных путях и речных портах возлагается на администрации речных бассейнов, создаваемых на базе государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства (ГБУВПиС), за которыми на праве оперативного управления предлагается закрепить промерно-изыскательский и служебно-разъездной флот.

Принятые законодательные акты определили перспективу развития морского и речного флота и комплекс мероприятий для его развития.

Сегодня совершенно очевидно, что основным направлением обновления морского и речного флота России является повышение эффективности и расширение сферы действия Российского международного реестра судов.

Федеральный закон №168-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации, в связи с созданием Российского международного реестра судов» был принят 20 декабря 2005 года после 8-летней борьбы за право существования.

На начало 2010 года в Российском международном реестре судов (РМРС) зарегистрировано 344 судна суммарным дедвейтом 1675 тыс. т (25% по числу судов и 10% по дедвейту от общих данных по флоту России).

Структура флота свидетельствует, что в реестре зарегистрированы не только морские и "река-море" транспортные суда (87,5% от общего количества зарегистрированных судов), но и речные и рыбопромысловые суда, суда обеспечивающего флота (буксиры), и даже морская яхта.

Средний дедвейт судов составляет 5,4 тыс. т, что свидетельствует о том, что значительной частью этого флота являются суда "река-море" плавания. Однако в составе зарегистрированных в Реестре судов можно выделить 27 морских судов общим дедвейтом 641 тыс. т.

Возрастная структура флота следующая:

возрастом до 5 лет, т.е. практически новых судов – 41 ед.(12%);

возрастом от 5 до 15 лет – 21 ед. (6%);

возрастом от 16 до 25 лет – 127 ед. (37%);

возрастом свыше 25 лет – 155 ед. (45%).

Средний возраст судов, зарегистрированных в РМРС, составляет 22 года.

Анализируя состав флота можно отметить, что 70% судов, перерегистрированы из государственного регистра, а 30% флота – это суда, вернувшиеся из оффшорных компаний.

Анализ флота по портам регистрации позволяет отметить следующее. Наибольшее количество судов зарегистрировано в морском порту Санкт-Петербург – 178 судов (52 % от общего числа), в порту Таганрог – 61 судно, в портах Астрахань – 47 судов, Мурманск – 17 судов, Владивосток – 18 судов.

Выполненный институтом анализ динамики развития морского флота за период 2005-2010 годы, эксплуатируемого российскими судоходными компаниями, позволил отметить следующее:

1. Наличие флота под флагом России за последние пять лет сократилось на 20%, а под иностранными флагами - увеличилось в 1,8 раза, что привело к тому, что в России доля флота под иностранными флагами увеличилась за этот период с 50% до 70%.

2. Средний возраст отечественных судов, за счет интенсивного списания устаревших судов, составляет 23-24 года, а средний возраст судов под иностранными флагами, за счет постоянного обновления флота, составляет 7 лет.

3. В целом за четыре года существования РМРС можно отметить положительную тенденцию ежегодного роста количества зарегистрированных судов в Реестре. Однако качественный состав зарегистрированного в РМРС флота не удовлетворяет нас: средний дедвейт судна составляет 5,0 тыс. тонн, 45% зарегистрированных судов возрастом более 25 лет, т.е. в основном, это старый малотоннажный флот.

На основе проведенных исследований результативности функционирования Российского международного реестра судов, как одной из мер государственной поддержки национального судоходства, следует, что Реестр один сам по себе не решает всю проблему возврата отечественных судов под флаг России, да и основные положения Реестра требуют существенной доработки.

Долговременный стратегический результат может обеспечить лишь комплексное, взаимосвязанное решение проблемы, направленное на оживление связанных с судоходством отраслей экономики, каковой, в первую очередь, является национальное судостроение, путем

использования возможностей государственного регулирования кредитно-денежных отношений, оптимизации и совершенствования налогового и таможенного законодательства.

В этой связи Мин транс России, с учетом целей и задач, предусмотренных в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года», в федеральной целевой программе «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы, а также в Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года, разработал проект комплексного федерального закона «О мерах по поддержке российского судостроения и судоходства и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Проект федерального закона (далее - законопроект) разработан во исполнение:

- поручения Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2008 года № ВП-П9-7741 в связи с обращением ОАО «Совкомфлот» по вопросу повышения эффективности функционирования Российского международного реестра судов (далее РМРС);
- пункта 20 Протокола совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Путина В.В. от 15 июля 2008 года № ВП-П9-11пр о расширении сферы действия РМРС «на речные суда и суда смешанного плавания для внутреннего каботажного при условии, что они строились заново на российских верфях».

Данный законопроект направлен на создание и реализацию комплексных экономических и нормативно-правовых условий в области судостроения и судоходства по трем укрупненным направлениям:

- реализация предложений по повышению эффективности работы действующих и строительства новых судостроительных предприятий России;
- реализация предложений по повышению эффективности функционирования Российского международного реестра судов;
- реализация предложений по расширению сферы действия Российского международного реестра судов на суда внутреннего водного транспорта, построенные на российских судостроительных предприятиях после 1 января 2010 года и используемые в каботажном.

В составе законопроекта в части поддержки отечественного судостроения подготовлены следующие предложения:

1) создание специализированных судостроительных зон, для которых будут предусмотрены особые таможенные и налоговые режимы (отмена: налога на землю, налога на имущество, таможенных пошлин и НДС на ввозимое оборудование для модернизации производства и постройки судов; установление налога на прибыль в размере 6%);

2) увеличение для судостроительных предприятий до 3-х лет сроков действия таможенного режима «переработка товаров на таможенной территории Российской Федерации» и «переработка для внутреннего потребления».

В части поддержки отечественного морского судоходства подготовлены следующие предложения:

1) освобождение от ввозных таможенных пошлин и НДС импортных комплектующих и оборудования, не имеющих отечественных аналогов, для использования на судах, зарегистрированных в РМРС, а также для постройки судов на отечественных судостроительных предприятиях;

2) устранение неравноправного положения российских судовладельцев по сравнению с иностранными судовладельцами при сдаче судов в тайм-чартер в случаях, когда один из портов морского рейса находится на территории России, по причине чего с причитающегося фрахта взимается НДС, что приводит к тому, что в настоящее время большинство международных перевозок экспортно-импортных грузов осуществляется на судах под иностранными флагами;

3) исключение требования о необходимости 10-летнего срока пребывания судна в РМРС;

4) отмена обложения таможенными платежами, а также введение упрощенного порядка таможенного оформления операций по ремонту на зарубежных судовой поверхностях судов, зарегистрированных в РМРС;

5) освобождения от уплаты (полностью или частично) страховых взносов, выплачиваемых с доходов членов экипажей, работающих на судах, зарегистрированных в Российском международном реестре судов.

В части расширения сферы действия Российского международного реестра судов на суда внутреннего водного транспорта подготовлено предложение об освобождении от налога на прибыль операций в отношении каботажных перевозок, осуществляемых судами, зарегистрированными в РМРС, которые были построены на российских судостроительных предприятиях после 1 января 2010 г.

Законопроект направлен на стимулирование обновления российского транспортного флота путем предоставления возможности регистрации в РМРС не только морским судам, используемым для международных перевозок грузов, пассажиров и багажа, но и судам всех типов (морских, речных и смешанного (река-море) плавания), осуществляющих каботажные рейсы, при условии, что они построены на российских судостроительных предприятиях после 1 января 2010 года.

Основные положения законопроекта озвучены на заседании Экспертного совета в области судостроения, кораблестроения и судоремонта Комиссии Совета Федерации РФ по национальной морской политике 24 декабря 2009 года, также на встрече генерального директора ОСК Романа Троценко с председателем Правительства РФ В.В. Путиным 18 февраля 2010 года.

Также частично вопрос обсуждался на заседании Морской коллегии 21 декабря 2009 года при рассмотрении вопроса «О ходе реализации «Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года». Имеется решение Морской коллегии о поддержке инициативы Минтранса России о разработке данного законопроекта (пункт 2.7 протокола №17 от 21.12.2009).

Принятие данного законопроекта даст существенный импульс не только в развитии судостроения и судостроения, но и обеспечит выполнение прогнозных показателей развития морского флота России, заложенных в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года».

Кроме предложения по разработке указанного законопроекта можно отметить и другие предложения экономического и правового характера, направленные на обновление судов морского и внутреннего водного транспорта, такие как активация лизинговой деятельности на водном транспорте:

1. Создание специализированной лизинговой государственной компании для потребностей обновления основных фондов водного транспорта.

2. Разработка методического сопровождения процесса заключения лизинговых сделок.

3. Внесение изменений в «Правила предоставления субсидий российским транспортным компаниям (пароходствам) на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008 - 2010 годах на закупку гражданских судов, изготовленных на российских верфях, а также лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008 - 2010 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов, изготовленных на российских верфях» в части увеличения с 5 до 12 лет предельных сроков кредитов, получаемых судоходными компаниями на закупку морских и речных судов с учетом реальных сроков окупаемости проектов.

4. Разработка механизма освоения бюджетных средств, направленных в Уставной капитал ОСК для строительства судов морского и внутреннего водного транспорта с использованием лизинговой схемы.

5. Повышение качества информационного обмена между судовладельцами и судостроителями о проектных предложениях по строительству морских и речных судов, в том числе с применением схемы лизинга.

6. Гармонизация отдельных законодательных норм по налоговому и бухгалтерскому учету в части лизинга.

С.И. Буянов. Основные направления активизации процесса обновления морского и речного флота России // Проблемы развития морского флота: Сб. научных трудов ЗАО "ЦНИИМФ". СПб., 2010. – с. 22-38.

