

# Закон о поддержке российского судостроения в действии

**С ноября 2011 г. в России действует Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства». Ожидается, что он позволит вывести отрасль на новый уровень развития.**



**Н**а вопросы журнала о первых итогах действия закона и планах в области судостроения на ближайший период отвечает президент ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) **Р. В. Троценко.**

— **Роман Викторович, ОСК была активной участницей разработки федерального закона о поддержке отечественного судоходства и судостроения. Как идет его реализация?**

— Законодательный акт, официально именующийся Федеральным законом «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства» от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ, действует уже почти 4 месяца. Это, можно сказать, разгонный, один из самых важных периодов реализации документа, который должен существенно повысить конкурентоспособность отечественного судостроения, судоходства и обеспечить им более благоприятные базовые условия для конкуренции на мировых рынках. В первую очередь на этом этапе должен быть изменен прежний крайне неблагоприятный режим налогообложения, который делал экономически невыгодным строительство в России флота для внутренних нужд и затруднял конкуренцию с зарубежными верфями в получении экспортных заказов полного цикла.

Напомню, что в работе над законопроектом при координации Минтранса принимали участие представители Минпромторга, а также крупнейших судостроительных и судоходных компаний — ОАО «ОСК» и ОАО «Совкомфлот».

Одной из наиболее принципиальных для нас, судостроителей, преференций является предусмотренное законом применение на отечественных верфях режима промышленно-производственных особых экономических зон (ППОЭЗ). Как известно, прежде такие зоны могли создаваться только на государственных землях, сейчас, в рамках нового закона, формирование ППОЭЗ возможно на любых территориях, включая частные. Закон освободил судостроительные организации, являющиеся резидентами таких зон, от уплаты земельного налога, налога на имущество сроком на 10 лет (вместо прежних 5 лет), а также от таможенных пошлин на ввозимое иностранное оборудование и комплектующие, необходимые как для модернизации верфей, так и для строительства и ремонта судов.

— **Как вы оцениваете потенциальную выгоду для судостроителей — резидентов ППОЭЗ от реализации положений закона?**

— Законопроект подразумевает создание судостроительных кластеров, освобождение их продукции от большей части налогов, а ввозимых комплектующих — от налогов и импортных пошлин. Верфи, которые подпадут под действие нового закона, получают льготы по таможенным пошлинам на ввоз импортного оборудования, не имеющего аналогов в России, нулевую ставку НДС на новые суда и ряд других льгот.

По нашим оценкам, применение преференций, предусмотренных законом, может снизить себестоимость строительства судна на отечественных предприятиях до 20 % и значительно сократить срок окупаемости судна — с 20 до 12 лет. По всем расчетам, это

должно существенно стимулировать рост заказов на строительство судов на отечественных верфях, а также увеличить конкурентные преимущества российских судов как в транспортном, так и в рыбопромысловом сегментах.

В результате на собственном российском рынке отечественные верфи смогут уверенно конкурировать с любыми зарубежными судостроителями, как минимум, в том, что касается строительства технически сложных судов и морской техники для работы на шельфе.

Понятно, что немедленной экономической отдачи отечественным судостроителям новый закон не обещает. На первом этапе в основном идет бурно-переговорная подготовительная работа по созданию специализированных ППОЭЗ. Конкретные льготы, снижающие издержки строительства судов и объектов судостроения (заводов), начнут работать позже. Но сейчас важно четко спланировать, просчитать и сформировать экономику и логистику судостроительных кластеров, которые должны возникнуть вокруг судостроительных ППОЭЗ.

Чтобы попробовать подсчитать прямой экономический эффект от принятия закона, предлагаю довольно простой, хотя и не самый точный метод. По нашим оценкам, к 2020 г. благодаря закону в стране будет изготовлено на 1 тыс. судов больше, чем было бы построено без него. Сейчас средняя стоимость коммерческого судна (в нашей стране это прежде всего малый и среднетоннажный флот) составляет 15 млн долл. Итого за 8–9 лет получается 15 млрд долл. Это хорошие деньги и хороший рынок, за который нам в связи со вступлением страны в ВТО еще предстоит побороться.

— **Как бы вы охарактеризовали текущую ситуацию на российских судостроительных предприятиях?**

— Несмотря на нестабильность мировых рынков, негативно сказавшуюся на ситуации в отрасли и показателях большинства зарубежных верфей, в отечественном судостроении количество заказов неуклонно растет. Портфель заказов большинства наших верфей заполнен. Попробуйте сегодня заказать, например, строительство



танкера «река — море» лидеру в этом сегменте — входящему в ОСК судостроительному заводу «Красное Сормово» или астраханскому ССЗ «Лотос», также перешедшему под контроль нашей корпорации. С удивлением услышите, что ни в этом, ни в следующем году, ни через год взяться за выполнение заказа ни сормовчане, ни астраханцы не смогут, хотя способны печь эти суда, как пирожки, до 10–15 единиц в год, причем по самым современным проектам.

Причина проста: судоходные компании давно нарисовали в планах своего развития красный флажок напротив 2014 г. С этого года в России вступают в силу правила Международной конвенции МАРПОЛ (регулирующей меры по предотвращению загрязнения судами окружающей среды), которые радикально ужесточают требования к судам, перевозящим нефть и нефтепродукты. Они фактически поставят вне закона весь наливной флот, построенный по прежним проектам в советский период и первое постсоветское десятилетие, включая суда, уже располагающие двойным дном и бортами.

Более того, по статистике Росморречфлота, около 8 тыс. судов (что составляет более 80 % российского речного самоходного флота) к 2020 г. должны быть выведены из эксплуатации по возрасту и в соответствии с требованиями безопасности.

Рынок России велик, поэтому как никогда важно в полной мере использовать предоставляемые новым законодательством инструменты, чтобы теперь, после присоединения нашей страны к ВТО, не проиграть в конкурентной борьбе иностранным коллегам и не оказаться лишними на собственном рынке.

**— Как скоро и на базе каких предприятий начнут работать первые ППОЭЗ? Сколько всего таких зон планируется создать?**

— Мы ожидаем, что несколько ППОЭЗ будет учреждено уже в этом году.

В череде этих долгожданных для корабелов событий одним из первых должно стать формирование Волжской специализированной ППОЭЗ на базе судостроительного завода «Красное Сормово». Монетизация возможностей, предоставляемых заводу — резиденту ОЭЗ, обещает нижегородцам чистую прибыль с одного судна в размере примерно 80 млн руб., что при нынешнем объеме производства суммарно дает годовой результат в 730–750 млн руб. Соответственно, при запланированном росте производства прибыль завода, который сможет экономить 15–20 % от нынешней себестоимости на каждом судне, перешагнет за 1 млрд руб., а это означает и новые высокооплачиваемые рабочие места, и привлечение передовых технологий, позволяющих радикально повысить эффективность производства.

Отдельная самостоятельная зона будет создана в Астраханском регионе, где мы сейчас ведем активные переговоры по всем аспектам ее формирования с региональными властями. Предполагается, что в ее состав войдут ОАО «ССЗ „Лотос“» и другие предприятия приобретенной ОСК группы компаний «Каспийская энергия», ОАО «Красные баррикады» и др.

Конечно, эти две географически близкие ППОЭЗ будут отличаться, но уже понятно, что их основной продуктовый ряд будет ориентирован на обеспечение потребностей отечественного речного и смешанного (река — море)

плавания, коммерческого судоходства, а также на строительство широкого диапазона морской техники и ее элементов для освоения шельфа, прежде всего каспийского. Развитие индустрии строительства и обслуживания офшорной техники мы считаем безусловным приоритетом, потому отводим ей главное место в стратегии и бизнес-планах нашей корпорации.

Судостроительные кластеры появятся и на Дальнем Востоке, где они будут находиться уже на расстоянии «боевого соприкосновения» с крупнейшими мировыми конкурентами — судостроительными гигантами из Китая, Южной Кореи, Японии. В частности, в Хабаровском крае планируется организация двух судостроительных ППОЭЗ — в Комсомольске-на-Амуре на базе Амурского судостроительного завода и в Хабаровске на базе Хабаровского судостроительного завода. В эти зоны будет включен ряд предприятий кооперации, которые раньше специализировались на судостроении, — такие как «Амуркабель», «Хабсудмаш» им. Горького и др.

В общей сложности мы предлагаем создать 12 специализированных судостроительных ППОЭЗ, хотя эта цифра, конечно, может поменяться по мере практического приближения к провозглашенной цели под общей координацией Минэкономразвития.

В перспективе предполагается, что в специализированных судостроительных зонах с особыми налоговыми и таможенными режимами будут работать более 200 тыс. человек — причем большинство в европейской части страны.

**— Как идет формирование ППОЭЗ, какие проблемы их становления вы считаете наиболее**

### острыми? Что предлагает ОСК для их решения?

— Это дело новое, с неотработанным алгоритмом и механизмами реализации, множеством подводных камней. В этот процесс влетается много интересов самого разного свойства, подчас сталкивающихся.

Ядро проблем — земля. Даже простой землеотвод с переоформлением, предположим, ничем не обремененного участка с одного государственного юрлица на другое и, давайте опять предположим, при полном непротивлении сторон в рамках нашего громоздкого законодательства иногда превращается в бесконечную бюрократическую сагу. Понятно, что гораздо более трудоемким и «сложнопостановочным» становится процесс с участием государственных и частных юрлиц, федеральных, региональных и муниципальных учреждений, столичных и местных бизнес-групп и представителей разных отраслей экономики.

Поэтому первая и самая, наверное, главная наша задача — это обретение активного и заинтересованного партнера по реализации проекта со стороны региональной власти. Там, где мы находим такого партнера, дело пусть понемногу, но неуклонно движется вперед. А там, где такого партнера мы пока не видим, ситуацию можно описать как колыбание бумаг и лозунговое сотрясение воздуха.

Помимо создания механизма тесного взаимодействия с регионами по данному вопросу мы также предлагаем

внести изменения в ч. 2 ст. 10 Соглашения Таможенного союза по вопросам свободных (специальных, особых) экономических зон от 18 июня 2010 г. Чтобы повысить локализацию производства в судостроении и производстве морской техники, мы предлагаем предоставить возможность выпуска на внутренний рынок Таможенного союза продуктов переработки, изготовленных резидентами ОЭЗ с использованием иностранных товаров, помещенных под таможенную процедуру свободной таможенной зоны. При этом уплата ввозных таможенных пошлин и налогов должна отсутствовать в том случае, если товары подверглись достаточной переработке.

Наряду с этим мы считаем целесообразным расширить положения ст. 10 Федерального закона № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах», добавив в дефиницию промышленно-производственной деятельности ОЭЗ производство, ремонт, техническое обслуживание, модернизацию морских и речных судов, военных кораблей, морской техники, в том числе судовых двигателей и других комплектующих изделий.

Наконец, наши эксперты обнаружили некоторые шероховатости в самом ФЗ № 305, которые было бы полезно устранить в интересах отрасли. Выяснилось, что положения закона, которые расширили возможности для регистрации в Российском морском регистре судоходства судов, ввозимых на территорию РФ, в том числе использу-

емых для разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, гидротехнических и подводно-технических работ, ставят российских производителей аналогичных судов в неравное положение с иностранными производителями. Дело в том, что при ввозе иностранных судов при условии регистрации в регистре таможенные пошлины не уплачиваются, а при строительстве аналогичных судов российскими предприятиями ввозная таможенная пошлина на импортное оборудование и комплектующие, используемые в процессе строительства, подлежит уплате. Соответственно, на сумму этих пошлин возрастет и себестоимость российских судов.

Для того чтобы этого не произошло и российская продукция была конкурентоспособной, мы предлагаем освободить от уплаты ввозных таможенных пошлин ввозимые на территорию Таможенного союза оборудование и комплектующие, необходимые для строительства судов российскими предприятиями. Перечень такого оборудования и комплектующих в настоящее время уточняется.

В заключение хотел бы отметить, что все эти проблемы, как ни странно, можно назвать благотворными. Это проявление так называемых болезней роста, а не увядания. Роста, который, как мы уверены, неизбежен для российского судостроения при сохранении стратегического курса государства на его поддержку.

