

# Судостроители и транспортники – близкие союзники



На вопросы "Корабел.ру" о состоянии и перспективах развития отрасли ответил заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский.

**– Виктор Александрович, в ноябре 2011 года Госдума приняла так называемый закон о поддержке судостроения и судоходства. Вы активно способствовали его принятию. С тех пор прошло почти 6 лет. И по мнению судостроителей, этот закон мало что изменил. Промышленно-производственные особые экономические зоны не развиваются, как следствие налоговые льготы не работают. Как, на ваш взгляд, этот закон отразился на судоходстве? Помог ли он развитию этого бизнеса?**

– Не могу с вами полностью согласиться в том, что закон ни на что не повлиял. Судоходство и судостроение – это органично связанная конкурентная среда. Поэтому и решения, которые стимулируют развитие и той, и другой отрасли, должны приниматься, исходя из условий рынка.

Зарубежный опыт показывает, что господдержка судоходства проводится одновременно с поддержкой судостроения через понятные всем механизмы: кредитно-финансового стимулирования, регулирования налоговой и таможенной политики.

И основные цели закона были ориентированы как раз на создание экономических и нормативных условий, которые бы включали лучшие аспекты зарубежного опыта, при этом отвечали потребностям отечественного рынка.

Давайте посмотрим, что мы имеем в "сухом остатке". Благодаря закону, мы создали правовой механизм по привлечению судов под флаг Российской Федерации. По экономическим условиям для судовладельцев он успешно конкурирует с зарубежными аналогами. Плюс мы начали активно стимулировать российских судовладельцев обновлять флот и размещать судостроительные заказы на отечественных верфях, повышая привлекательность регистрации новостроя в Российском международном реестре судов.

Закон повысил эффективность работы судостроительных заводов, в том числе через ускоренную модернизацию основного производственного оборудования. Снижение себестоимости строительства новых судов через уменьшение налоговой нагрузки позволило предприятиям предложить конкурентоспособные цены конечной продукции.

Все эти меры были призваны стимулировать российских судовладельцев вкладывать деньги и строить флот в России, а не за рубежом.

Совершенствование работы Российского международного реестра судов (РМРС) позволило сократить расходы судовладельцев и на постройку, и на последующую эксплуатацию флота. А это в свою очередь позволило развиваться не только заводам, но и смежным предприятиям отрасли.

Хочу подчеркнуть, что главная цель РМРС – это привлечение под российский флаг российских же судовладельцев, которые работают на международных перевозках, и предоставление налогового и административного режимов сопоставимых с условиями мировых "удобных" флагов.

Судовладельцы, которые зарегистрировали свои суда в РМРС, получают ряд преференций: освобождение от уплаты налога на прибыль при международных морских перевозках, налога на имущество, транспортного налога, от уплаты ввозной таможенной пошлины по импортируемым судам и налога на добавленную стоимость (НДС), применение нулевой ставки НДС при реализации (приобретении) судов, построенных на российских судостроительных верфях.

С 1 января 2012 года и на период до 2027 года включительно судовладельцы освобождены от уплаты страховых взносов в социальные фонды по основным ставкам, могут заключать срочный трудовой договор с членами экипажей судов, зарегистрированных в РМРС. Кроме того, в отношении флота, построенного после 1 января 2010 года на российских верфях, судовладельцы также освобождены от уплаты налога на прибыль при проведении международных и каботажных перевозок.

По данным системы регистрации судов, сегодня в Российском международном реестре судов зарегистрировано 1105 судов. Только с 2010 года эта цифра выросла в 3,5 раза:



Динамика регистрации судов в Российском международном реестре судов / Корабел.ру

Далее, по данным Системы регистрации судов, за время действия закона о поддержке судостроения 305-ФЗ российские верфи построили 214 судов валовой вместимостью 780,7 тыс. тонн.

Но несмотря на весьма положительную динамику, бить в литавры не стоит. Строительство нового флота идет непросто по многим причинам. Я бы выделил три основных: это высокая капиталоемкость и невозможность реализации проектов без привлечения заемных средств,

дорогие кредиты, в некоторых случаях составляющие в общем объеме до 100% стоимости нового судна, и длительные сроки окупаемости.

Поэтому очевидно, что реализовать программу обновления флота без господдержки невозможно. И такие механизмы есть. Наиболее эффективный инструмент стимулирования отечественного судостроения, который с 2008 года реализует Минпромторг России, – это программа по субсидированию кредитных ставок и лизинговых платежей при закупке флота. Она уже позволила построить 90 крупнотоннажных судов, привлечь в отечественное судостроение 70 млрд рублей частных инвестиций, создать 1000 рабочих мест в судоходстве и сохранить 10 000 рабочих мест в судостроении.

Но программа предусматривает субсидирование только в пределах текущего бюджетного периода, сейчас это – один год. Это обстоятельство мешает судовладельцам принять инвестиционное решение о строительстве новых судов. В свою очередь, гарантия субсидирования кредитных ставок и лизинговых платежей на весь срок кредитования позволит мотивировать строить флот прежде всего малые и средние судоходные компании, которых на реке большинство.

Еще одной значимой мерой текущего года стало постановление Правительства Российской Федерации от 27.04.2017 № 502 "Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию", в обиходе – "утилизационный грант". Это краткосрочная единовременная государственная выплата судоходной компании. Она предоставляется при утилизации судов, возраст которых составляет более 30 лет и плавание которых под государственным флагом РФ осуществлялось на протяжении не менее 5 последних лет. Средства от утилизации используются исключительно на постройку нового судна на российских судостроительных предприятиях.

Более 5 лет работают лизинговые механизмы, которые предоставляет Государственная транспортная лизинговая компания и ЗАО "Гознак-лизинг".



Динамика строительства судов / Корабел.ру

Суммируя все это, отмечу, что реализация закона и мер господдержки судостроения и судоходства позволяет в комплексе решать вопросы повышения конкурентоспособности российского и судоходства, и судостроения на мировом рынке. Надо только продолжать

последовательно идти по этому пути.

**– Как обстоят дела с развитием транспортных коридоров "Север – Юг", "Запад – Восток" и допуском на наши ВВП судов под иностранными флагами. Не внесло ли время коррективы в прошлые планы?**

– Участие России в использовании транспортных коридоров и сегодня остается достаточно актуальным.

Например, формирование транспортного коридора "Север – Юг" инициировал Минтранс России для реализации стратегического партнерства нашей страны со странами Прикаспийского региона, Персидского залива и Южной Азии. Одновременно этот коридор должен наладить транзитные евроазиатские перевозки по отечественным транспортным коммуникациям.

В сентябре 2000 года на второй Евроазиатской конференции по транспорту сразу три страны – Россия, Иран и Индия – подписали соглашение о международном транспортном коридоре "Север – Юг". В мае 2002 года в Санкт-Петербурге министры транспорта стран-участниц подписали протокол об официальном открытии коридора. Сегодня к соглашению присоединились еще Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Оман, Сирия.

Осенью 2016 года тестовая партия контейнеров прошла по всему маршруту МТК "Север – Юг" из Индии в Россию через Иран и Азербайджан. Из города Бангалор на юге Индии на станцию назначения Ворсино в Калужской области груз дошел за 29 дней. Все стороны договора внимательно следили за тестовой отправкой, профильные ведомства анализировали все данные. Есть еще места, где предстоит серьезная работа по повышению эффективности использования МТК, но интерес тут взаимный. Причем отдельные участки МТК стороны уже используют, дело осталось за малым.

Теперь что касается вопроса нахождения судов под флагами иностранных государств на ВВП России.

В Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации появилась новая статья 23.1 "Плавание судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям".

Ежегодно суда Казахстана, Азербайджана проходят по российским рекам, например, из Астрахани в Ростов-на-Дону и Санкт-Петербург. Процесс согласования всех документов уже отрегулирован, понятен и прозрачен.

Правительство установило перечень портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств, и внутренних водных путей, по которым разрешено плавание таких судов. Кроме того, по договору о Евразийском экономическом союзе должно быть разработано соглашение о судоходстве, которое будет регламентировать перевозки грузов и пассажиров, буксировку, транзитный проход на ВВП государств – членов союза.

Эксперты государств – членов союза согласовали текст соглашения и представили его на рассмотрение коллегии Евразийской комиссии. По планам, к 2018 году документ будет подписан и вступит в силу.

**– Создание и развитие сети автомобильных дорог в европейской части России, строительство мостов через реки послужило причиной оттока грузов с реки на автомобили. С введением системы "Платон" на федеральных дорогах изменилась ли ситуация в обратную сторону?**

– Это сильное преувеличение – считать развитие дорожной сети в стране главной причиной оттока грузов с реки на автомашины. Тут влияет целый комплекс факторов. Мы же занимаемся

сугубо "водной частью", в которой немало собственных проблем.

Загруженность автодорог, особенно в европейской части страны, ежегодно возрастает. При этом многие направления автоперевозок совпадают с направлениями речных путей.

И, например, речной состав грузоподъемностью 8 тысяч тонн способен заменить 400 двадцатитонных грузовых автомобилей.

Для переориентации грузопотоков ввели запрет на перевозку делимых грузов по автомобильным дорогам, обустраиваются дополнительные пункты весогабаритного контроля, были внедрены инструменты возмещения вреда автодорогам – я имею в виду систему "Платон". Однако из-за сложной экономической ситуации плату за проезд "тяжелых" машин временно снизили примерно в 2 раза. Сейчас она составляет 1,91 рубля на один километр пути.

Конечно, есть решения, которые позволяют смягчить проблему. Например, период речной навигации в России совпадает с периодом повышения нагрузки на автодороги.

И почему в период с апреля по ноябрь нельзя путем повышения платы за проезд оптимизировать грузопотоки? Эти меры планируются внедрить на автомагистралях, которые идут параллельно с водными путями.

Аналогично и с железными дорогами, пик нагрузки там также приходится на летние месяцы. Поэтому на наш взгляд в навигацию нецелесообразно предоставлять скидку на перевозку тяжеловесных грузов железнодорожным транспортом.

При этом цена перевозки внутренним водным транспортом сейчас ниже стоимости перевозки автомобильным: для сухогрузов на расстоянии более 200-300 км, для танкеров – 600 км и выше.

Наиболее высокий уровень конкурентоспособности речных перевозок по сравнению с железнодорожными при доставке металла и металлических изделий на расстояние более 200 км, агропромышленных грузов – более 250 км.

При достаточно высоком потенциале конкурентоспособности по стоимости перевозок не в полной мере используются логистические цепи, включая смешанные маршруты.

Вместе с тем решение этого вопроса известно. Мы продолжаем углубленное изучение возможности переключения грузов на реку. Но тут остается слишком много тонких моментов, которые затрагивают интересы разных сторон. Нужно найти простые формулы, которые бы устроили всех участников рынка. И пока вопрос повышения стоимости перевозки массовых и крупногабаритных грузов в период навигации решить не удалось.

Увеличение доли внутреннего водного транспорта в логистических цепочках, сочетание автомобильных и железных дорог может стать существенным фактором для уменьшения транспортной составляющей в конечной цене товара, снижения расходов на инфраструктуру и негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Именно этим сейчас и занимается Минтранс России. Ведомство вырабатывает схему перевозок различными видами транспорта по модели "от двери до двери". В конечном счете все наработки должны вылиться в предложения по внесению изменений в законодательство Российской Федерации.

Одновременно у нас в Росморречфлоте продолжается работа с российскими субъектами по развязке проблем автотранспортных грузопотоков через использование водного транспорта. переключения порядка 5-6 млн тонн грузопотока с района Алексина в направлении Москвы с автомобильных дорог на внутренние водные пути реки Ока.

Для этого нужно обеспечить необходимые параметры судовых ходов.

Сегодня верхняя часть реки практически не используется для судоходства. Вопрос непростой, он связан со сложной гидрологией реки. Но если его удастся решить, это станет важным прецедентом для решения подобных транспортных дисбалансов у нас в стране.

**– Минтранс – это одна из немногих структур, в которой сохранились ведомственные учебные заведения. Как вы оцениваете ситуацию с морским и речным образованием в стране? Смогут ли реформированные академии вновь вывести авторитет наших моряков в лидеры профессионального сообщества в мире?**

– Сегодня система отраслевого образования Росморречфлота включает в себя 5 вузов с 24 филиалами. Она охватывает все морские и речные бассейны. Программа оптимизации отраслевой сети образовательных организаций продолжается, но уже точно. На завершающем этапе находится передача филиалов в Рыбинске и Уфе из ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова во ВГУВТ, что обеспечит четкий бассейновый подход в структуре образовательных учреждений.

Общий объем подготовки в наших отраслевых вузах – 55 тысяч молодых специалистов в год. При этом основной контингент – 38 тысяч человек – это курсанты, которые проходят подготовку по специальностям плавсостава.

Большое внимание Росморречфлот уделяет содержанию обучения, разрабатываются профессиональные и государственные образовательные стандарты.

В структуре вузов сохранилась система непрерывного профессионального образования.

Выпускники средних профессиональных учреждений имеют возможность продолжить обучение по программам высшего образования.

В довольно сложной экономической ситуации Росморречфлот продолжает активное обновление тренажерной базы вузов и филиалов как основного элемента практической подготовки плавсостава. Только в текущем 2017 году было закуплено тренажеров на сумму 330 млн рублей.

Мы стремимся сохранить богатые традиции российского морского образования, при этом дополнить их современными тенденциями и международными требованиями. И мы не сомневаемся, что все это обеспечит нашей стране достойные, а по ряду направлений – лидирующие позиции в мировом судоходстве.

Судостроители и транспортники – более близких партнеров и союзников представить, наверное, невозможно.

Беседовали [Николай Ивакин](#), [Владислав Букин](#)

**Редакция благодарит за помощь в подготовке интервью пресс-секретаря Росморречфлота Алексея Кравченко.**