

ИМ СВЕРХУ ВИДНО ВСЁ...

АЛЕКСАНДР ТАРАНЕНКО

«Мы жили хорошо и развивались, пока государство не стало “поддерживать” нашу отрасль». Этой фразой выразил общее мнение судостроителей маломерного флота Санкт-Петербурга представитель АО «Адмиралтейские верфи» на семинаре под названием «Маломерный флот: тенденции, проблемы и перспективы», организованном Ленинградской областной торгово-промышленной палатой.



В Санкт-Петербурге, по некоторым оценкам, сосредоточено до 50% отечественных производителей маломерного флота, закрывающих все сегменты отрасли — от надувных лодок до патрульных катеров и круизных парусных и моторных яхт. Подавляющее большинство производителей имеют в своих программах и экспортную продукцию, что однозначно говорит о конкурентоспособности отрасли по крайней мере на европейском рынке. И это при всех административных, силовых и финансовых издержках нашей действительности. Я далек от мысли о сознательной поддержке чиновниками тезиса нашего «заклятого друга» о разрыве российской экономики в ключья в части производства, но факт административного наступления на отечественных производителей маломерного флота налицо.

Примерно три года назад некоторые функционеры ВФПС стали активно инициировать процесс обнуления таможенных пошлин на импорт парусных яхт. Состоялось несколько совещаний в МРЭТ, на которых отечественные производители с цифрами и фактами в руках говорили о бессмысленности данного мероприятия и вреде для национальной отрасли. Судостроителями маломерного флота, в частности питерскими фирмами, уже с середины 90-х годов прошлого века были освоены все передовые технологии производства кор-

пусов из композитных пластиков, которыми наш ВПК стал хвастаться только в 2014 году. Помощи не просили, а только интересовались, почему государство, вместо формирования программы по потребностям внутреннего рынка для национальных производителей, стремится к проталкиванию импорта, да еще с преференциями. Тем более что в части спортивных судов мировые держатели лицензий на производство были не против одобрения воспроизведения спортивных классов в РФ без права реэкспорта. Тем не менее обнуление пошлин продавили. Но это было только неприятно, но не деструктивно. Дальше стало интереснее.

В 2012 году был нанесен прямой удар по отрасли в виде принятия Техрегламента Таможенного союза ТР ТС 026. Сказать, что бумага была просто безграмотной, — не сказать ничего: она была как бы нарочито пренебрежительно-нерайшливой. Такое впечатление, что ее составлял чей-то «протеже», вдохновляясь картинками Айвазовского. По-другому воспринимать отрыв от действительности, международных стандартов и здравого смысла было нельзя. Естественно, производственная общественность возмутилась такой попыткой загнать судостроителей на поле абсурда. Маломерщиков поддержало МЧС. В октябре 2014 года была создана рабочая группа по пересмотру Техрегламента. Появилась надежда на оперативный пересмотр ТР ТС 026/2012, поскольку сертификаты ГОСТ действовали только до 31.07.2015 г. Одним из важнейших пунктов было исключение КЛАССИФИКАЦИИ как процедуры подтверждения соответствия, поскольку в принципах Технического регулирования Таможенного союза эта процедура отсутствует, как и в аналогичных международных стандартах. Надо отметить, что Евросоюз в свое время тоже гармонизировал Правила постройки маломерного флота, но все происходило на базе существующих международных стандартов ISO, и процедура была сведена к требованиям соблюдения их перечня. Правила Евросоюза (СЕ) предвари-

тельно широко обсуждались с судостроителями, и общий срок переходного периода с начала обсуждения составил около пяти лет. Откуда же у нас в стране такая абсурдизация процесса? В чем движущая сила? Новая точка роста коррупции? Вроде нет, так как не создали «орган, куда нести, чтобы зарегистрироваться». ГИМС физически не в состоянии зарегистрировать в сложившейся ситуации ни одно маломерное судно длиной более 6 метров. Разрушить отрасль национальных производителей в угоду импорту? Вроде в данном случае тоже нет, ведь классификации по закону теперь подлежат и ввозимые суда. А за рубежом классификация не предусмотрена. Вопрос: откуда берутся подобные решения? Наш президент сказал: «Они наши, они не с Луны к нам прилетели». Тут я с ним не согласен. То, что публика, принимающая подобные решения, не по нашей земле ходит и от нее оторвана, — это точно. Я думаю, они в «космосе». Так, в конце прошлого года один из «космонавтов» г-н Костин прямо высказался из своего «космоса» на одном из экономических форумов: «Я не виноват в том, что малый бизнес у нас в стране не востребован!..». Видать, перебрал там у себя с невесомостью. Плохо покрутил велозергометр, вот в мозг и отдало. Дураком его назвать трудно, тогда что это? Можно перефразировать очень толково, на мой взгляд, «менеджера» Лаврентия Берия и сказать: это не ошибка, это лучше — это преступление!

Намедни «космонавты» решили солидаризироваться с президентом, только не с нашим, а с Обамой, и выпустили Постановление Правительства РФ от 6 февраля 2016 г. №81, которое вступило в действие 10 февраля 2016 г. Не вдаваясь в подробности, объясняю, что Обаму они точно порадовали, поскольку стукнули по отрасли и иже с нею уже как следует. Правда, лишили обамовцев части рынка для сбыта своих снегоходов и квадроциклов. Но ведь для Обамы это не главное — ему лишь бы российской экономике подна..., скажем так, портить. Данное постановление вносит

изменение в Постановление от 26 декабря 2013 г. №1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации». В чем суть? А суть в размере этого самого «утисбора» для колесной техники, в нашем случае — лодочных трейлеров, полной массой превышающих 750 кг. Всем, кто имеет дело с маломерным флотом,

известно, что более 70% лодок продаются вместе с трейлерами. Так вот, про размер. Теперь — внимание! — это не ошибка: величина «утисбора» для подобных трейлеров стоимостью от 40 000 руб. устанавливается в размере 330 000 руб. Можно перечитать еще раз. И это не только для импортируемых — для всех. Все в невесомости. Занавес.

Реакция сообщества судостроителей изложена в прилагаемых письмах на имя под-

писавшего Постановление Д. А. Медведева и «космонавта-защитника» Б. Ю. Титова (ниже приводим их тексты). Судя по острым высказываниям производителей, отрасль встала, но собирается всерьез бороться. Как там у нас теперь с «импортозамещением»? С повышением эффективности реальной экономики? У нас что-то не наблюдается... А им, наверное, сверху, из «космоса», виднее.

Да, кстати, скоро выборы.

«Обращаемся к Вам с просьбой оперативно вмешаться и остановить процесс торпедирования политики импортозамещения, а также блокирования развития отечественной отрасли маломерного судостроения. Суть вопроса в следующем:

01.02.2014 г. введен в действие Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 026/2012.

Многочисленные замечания отечественных судостроителей не были приняты к сведению во время его обсуждения. Следует отметить, что многие из принимавших участие в обсуждении предлагаемого Технического регламента являются не только представителями реального сектора экономики, но и экспортерами своей продукции, в том числе и в страны Евросоюза, и, соответственно, обладателями европейских сертификатов безопасности CE на свои экспортируемые модели как моторных, так и парусных судов.

Сразу после принятия ТР ТС 026/2012 нами было инициировано письмо в Евразийскую экономическую комиссию по пересмотру ТР ТС 026/2012 с перечнем замечаний, которые гармонизировали бы ТР ТС 026/2012 с международными стандартами ISO.

Евразийская экономическая комиссия направила наше письмо для рассмотрения в Правительство Российской Федерации (МЧС РФ — разработчик Технического регламента).

В МЧС была создана рабочая группа по пересмотру Технического регламента в октябре 2014 г. Появилась надежда на оперативный пересмотр ТР ТС 026/2012, поскольку сертификаты ГОСТ действовали только до 31.07.2015 г. Одним из важнейших пунктов были расширение определения маломерных судов длиной до 24 метров в соответствии с международными стандартами (в ТР ТС026/2012 — до 20 метров) и исключение КЛАССИФИКАЦИИ как процедуры подтверждения соответствия, поскольку в принципах Технического регулирования Таможенного союза эта процедура отсутствует, как и в аналогичных международных стандартах.

На данный момент, не дожидаясь внесения изменений в ТР ТС 026/2012, по по-

ручению Правительства №АХ-П4-4852 от 21.07.2015 г. в МЧС разработали проект Постановления Правительства РФ «Об уполномоченных органах, осуществляющих классификацию и техническое наблюдение за маломерными судами, и уполномоченном органе, устанавливающим перечни водных бассейнов в зависимости от разряда районов плавания». Принятие данного постановления в данный момент, с нашей точки зрения, недопустимо, поскольку процедура классификации не является ни фактором развития отрасли, ни фактором, определяющим нормы безопасности, а только лишь способом повышения затрат на производство и порождения еще одной административной структуры ради самой таковой. Введение процедуры классификации требует создания и согласования соответствующих регламентирующих документов (их нет в части маломерного судостроения), техническое наблюдение представителем классификационного общества при проектировании и строительстве каждого судна длиной свыше 6 метров (нет такого количества специалистов), увеличения материальных затрат на процедуру классификации на порядок стоимости изделий. Если до сих пор, с момента принятия Технического регламента не появилось соответствующих государственных или иных уполномоченных органов, то понятно, что создание еще одной структуры отдалит получение легальных сертификатов безопасности на нашу продукцию еще на неопределенный срок.

Что делать судостроителям в это время? Как платить зарплату? Как сохранить свои предприятия?

Следствием принятия такого Постановления Правительства РФ станет также срыв государственных заказов на ближайшие годы в части судов длиной от 6 до 20 метров (по министерствам: МО, ФПС, ФАР, МЧС, МВД).

Просим Вашего содействия в ОСТАНОВКЕ принятия Постановления Правительства РФ «Об уполномоченных органах, осуществляющих классификацию и техническое наблюдение за маломерными судами, и уполномоченном органе, устанавливающим перечни водных бассейнов в зависимости от разряда районов плавания», ускорении процедур принятия изменений в ТР ТС026/2012 и приведении их в соответствие с международными стандартами».

«Убедительно просим Вас незамедлительно вмешаться в ситуацию, грозящую закрытием российских производителей прицепов для легковых автомобилей и, как следствие, параличом в отечественном производстве маломерных судов!

С 10 февраля 2016 г. вступило в действие Постановление Правительства РФ от 6 февраля 2016 г. №81. Данное постановление вносит изменение в Постановление от 26 декабря 2013 г. №1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации». Согласно этим изменениям устанавливается сбор на прицепы «максимальной технически допустимой массой не менее 0,75 тонны и не более 3,5 тонны». При этом ставка утилизационного сбора на новые прицепы составляет 330 000 (!) рублей, а на прицепы старше 3-х лет — 1 500 000 (!) рублей, в то время как стоимость вышеупомянутых прицепов, без учета сбора, составляет от 45 000 до 350 000 рублей.

Очевидно, что увеличение цены на наиболее востребованный сегмент прицепов максимальной технически допустимой массы от 0,75 до 1,5 тонны в 4–9 раз (даже при минимальной ставке 330 000 рублей и с учетом НДС) сделает их слишком дорогими для большинства потребителей.

Первыми от введения неадекватного утилизационного сбора пострадали производители прицепов. Они вынужденно остановили отгрузку продукции и терпят убытки.

Далее начнется цепная реакция среди производителей, для продукции которых прицепы являются комплементарным товаром. Одной из таких отраслей является производство маломерных судов.

Во многих случаях эксплуатация моторной лодки или катера без прицепа для их перевозки затруднена или даже невозможна. Необходимо уплаты утилизационного сбора, величина которого сравнима или даже превышает стоимость самого плавсредства, заставит отказаться от покупки значительное число потребителей.

Убытки по уже заключенным контрактам, превышение себестоимости продукции по отношению к максимальным начальным ценам контрактов по объявленным торгам и несоответствие цен составленным планам закупок обрушит государственные закупки 2016 г., в том числе и по оборонному заказу, а как результат — снизит эффективность работы многих государственных структур уже в краткосрочной перспективе.

В случае, если Правительство не отменит введенный утилизационный сбор на прицепы для легковых автомобилей или не приведет его величину в соответствие со стоимостью продукции, Россия ввергнет в застой динамично развивающуюся отрасль, выпускающую конкурентоспособную на мировом уровне продукцию, закроются десятки российских производителей, а тысячи их сотрудников потеряют работу».