**Тезисы выступления на общем собрании СПП СПб 17.04.2014 президента Ассоциации судостроителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области В.Л.Александрова**

1. Итоги работы в 2013 году судостроительного комплекса, подведомственного Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, показывают общий рост объемов производства на 6,4% по сравнению с 2012 годом. При этом объем производства промышленности вырос на 0,1% по отношению к предыдущему году, а научного сектора – на 22,4%.

В целом такая динамика развития основного ядра отечественного судостроения соответствует принципу приоритетного создания в ближайшие годы передового научного и конструкторско-технологического задела для промышленного рывка в судостроительной индустрии, что следует их государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013-2030 годы».

2. Вместе с тем, вызывает серьезное беспокойство падение в 2013 году на 9% объемов производства гражданской судостроительной продукции, в том числе для внутреннего рынка на 11,3%. Эти показатели свидетельствуют о сохранении негативной тенденции последних десятилетий по сжатию внутреннего рынка отечественного судостроения и его монополизации зарубежными конкурентами.

Общепризнанной причиной такого положения является ценовая конкурентоспособность российской гражданской судостроительной продукции вследствие серьезных различий в государственных преференциях в зарубежном и отечественном судостроении.

3. Российское законодательство предприняло попутку выровнять условия производства отечественной гражданской судостроительной продукции с зарубежными производителями в Федеральном законе от 07.11.2011 г. №305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства». Более того, этот закон стал основной мерой государственной поддержки российского судостроения, предусмотренной в подпрограмме 4 Государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013-2030 годы», которая при его применении может обеспечить снижение себестоимости и рост чистой прибыли на 18%, что, соответственно, становится дополнительным источников модернизации производства.

Однако, за весь период действия в 2012-2014 годах названный Федеральный закон не нашел практического применения вследствие кардинального отличия от первоначального проекта.

Проект, как сказано выше, был направлен на создание равных конкурентных условий для российских судостроителей и судовладельцев с зарубежными конкурентами. В части судостроения он предполагал стимулирование развития наших верфей, строящих гражданские и промысловые суда, возврат отечественных судовладельцев на российский рынок.

Как это практикуется в странах с развитым судостроением, предполагалось снизить налоговые нагрузки на российские верфи, а именно:

- отменить НДС при строительстве гражданских и промысловых судов для отечественных судовладельцев;

- отменить пошлины на импортное комплектующее оборудование при отсутствии российских аналогов с теми же характеристиками и по требованию заказчика;

- отменить пошлины на импортное технологическое оборудование для модернизации производства при отсутствии российских аналогов с требуемыми техническими характеристиками;

- снизить налоги на землю и имущество;

- снизить налог на прибыль.

Предполагалось, что это будет закон прямого действия.

Фактически же на стадии согласования законопроекта, в него было введено понятие «промышленно-производственные особые экономические зоны», что оказалось «миной замедленного действия». Закон утратил возможность прямого действия, а ожидаемые льготы стали доступны только заводам, являющимся резидентами этих зон. В реальности это практически невозможно, так как:

1. Вопрос о предоставлении верфям данного статуса решают региональные власти. Если рост производства за счет использования указанных льгот – вопрос перспективный, то снижение поступлений в бюджет – ближний прогноз, не выгодный регионам.
2. Вторым условием получения указанных льгот является регистрация построенного судна в Российском Международном Реестре судов. Наши верфи этим практически не пользуются, так как регистрация обременяется множеством согласований и доказательств по вопросам импортного комплектующего оборудования.

По нашему мнению, для того, чтобы этот крайне нужный закон заработал, необходимо внести в него изменения, позволяющие применять закон на практике.

Отсюда возникает важная проблема российского законодательства – **проблема повышения реалистичности принимаемых законодательных актов.**

4. Судостроительное сообщество Санкт-Петербурга серьезно обеспокоено неэффективностью деятельности ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». Раздутый бюрократический аппарат и чехарда с назначением руководителей этой структуры негативно отражается на работе предприятий, не только входящих в ее состав, но практически всей отрасли.

Представляется также весьма важным законодательное повышение ответственности государственных должностных лиц и руководителей корпораций и предприятий за выполнение задач и количественных показателей, установленных государственными программами развития отраслей национальной экономики.

В заключение целесообразно подчеркнуть, что комплекс предложенных мер по повышению реалистичности принимаемых законодательных актов, дебюрократизации применения законодательства, координации инновационного законодательства субъектов Российской Федерации с корпоративными программами развития субъектов судостроения, а также законодательному повышению ответственности государственных должностных лиц и руководителей корпораций и предприятий способны значительно ускорить развитие национальной судостроительной индустрии, прежде всего, в секторе гражданского судостроения.