

---

## **МОДЕРНИЗАЦИЯ РОССИЙСКОГО МОРСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ В РАЗВИТИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ СУДОРЕМОНТНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

---

**Майер Елена Владимировна,**

генеральный директор ЗАО «Управляющая компания «Вега»;  
emayer@bk.ru

В данной статье рассматривается модернизация российского морского законодательства в целях повышения эффективности государственной поддержки в развитии отечественной судоремонтной промышленности. За последние 15 лет российская судоремонтная промышленность претерпела серьезные изменения, которые не самым благоприятным образом отразились на её развитии. Произошло снижение по всем основным показателям эффективности производства. Одним из способов поддержки отечественной судоремонтной промышленности является возвращение российских морских судов для обслуживания в отечественные порты и повышение конкурентоспособности российских судоремонтных предприятий. Для достижения этой цели государством была поставлена задача по принятию мер по освобождению от начисления и уплаты налога на добавленную стоимость работ и услуг по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания.

**Ключевые слова:** модернизация, законодательство, хозяйствующий субъект, налогообложение, услуга, работа, судоремонтное предприятие.

Задачей судоремонта как процесса поддержания тактико-технических качеств судна, утрачиваемых им во время эксплуатации, является восстановление первоначального технического состояния корпуса, судовых механизмов, систем, деталей и ликвидация последствий аварийных происшествий.

Главное назначение судоремонта – устранить образовавшееся в результате естественного износа или аварии снижение качеств судов, обеспечить надежное дальнейшее использование флота при минимальном расходе

средств и времени.

В экономическом смысле судоремонт – это процесс восстановления основных фондов, составляющих важнейшую часть флотов. Поэтому состояние судоремонта напрямую зависит от состояния флота. Если флот развивается, обновляется, то непременно тянет за собой и судоремонтное предприятие, которое также должно развиваться.

За последние 15 лет российская судоремонтная промышленность претерпела серьезные изменения, которые не самым благоприятным образом отразились на её развитии. Произошло снижение по всем основным показателям эффективности производства.

Хотя в советское время отечественная судоремонтная промышленность отличалась очень высоким техническим состоянием своих предприятий. Так, например, в 70-е – 80-е годы прошлого века они мало чем отличались от машиностроительных предприятий военно-промышленного комплекса Советского Союза с высоким уровнем производства и научно-технических достижений.

Одним из способов поддержки отечественной судоремонтной промышленности является возвращение российских морских судов для обслуживания в отечественные порты и повышение конкурентоспособности российских судоремонтных предприятий. Для достижения этой цели государством была поставлена задача по принятию мер по освобождению от начисления и уплаты налога на добавленную стоимость работ и услуг по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания. К этим работам и услугам относятся:

- 1) лоцманская проводка;
- 2) все виды портовых сборов;
- 3) услуги судов портового флота;
- 4) ремонтные и другие работы (услуги).

Необходимо отметить, что эта мера в значительной мере способствовала восстановлению жизнедеятельности отечественных портов и судоремонтных предприятий.

Сегодня на территории Российской Федерации не подлежит обложению НДС реализация работ (услуги, включая услуги по ремонту) морских судов и судов внутреннего плавания в период стоянки в портах. Таким образом, действие льготы по НДС для судоремонтных предприятий было ограничено условием нахождения ремонтируемого судна в период ремонта на территории порта.

В силу исторически сложившихся условий развития основная часть судоремонтных предприятий страны расположена на территории и акватории морских и морских рыбных портов, границы которых определены обязательными постановлениями морской администрации соответствующего порта и постановлениями администрации субъектов Российской Федерации. Поэтому в период ремонта на причалах таких судоремонтных предприятий

суда фактически находятся в порту, что позволяет большинству судоремонтных предприятий применять установленную льготу.

Существенным недостатком является то, что в законодательстве до сих пор не разъяснены понятия «услуги по ремонту», т. е., по каким видам ремонта судов (междурейсовым, текущим, капитальным) освобождаются от уплаты НДС, и «стоянки в портах» на территории и акватории порта, только на грузовых или на любых причалах, находящихся на территории порта, – в период грузовых работ или во все время нахождения судна в порту (во время ремонта).

Отсутствие в законодательном порядке определения этих понятий постоянно вызывает разногласия в праве применения льготы по НДС между налоговыми органами и судоремонтными предприятиями, которые разрешаются федеральными арбитражными судами, как правило, в пользу налогоплательщиков.

Налоговые органы на местах определяют список документов, подтверждающих фактическое оказание работ и услуг, содержащих отметки администрации порта о приходе судна в порт и выходе из порта. В последние годы налоговые органы оспаривают правомерность применения судоремонтными предприятиями льготы лишь по видам ремонта, считая, что к льготированным видам ремонта нельзя относить капитальный ремонт судов.

Однако ремонт судов, выполняемый в доках и на судовой поверхности судоремонтных заводов, не равнозначен ремонту, связанному с обслуживанием судов во время их стоянки в портах, поэтому с операций по заводскому обслуживанию и плановому ремонту предприятия обязаны исчислять и уплачивать в бюджет налог на добавленную стоимость в общеустановленном порядке. Таким образом, сужается понятие «в порту» до понятия «на грузовых причалах», исключив из понятия «в порту» стоянки судов в порту на отстойных и ремонтных причалах, имеющих на территории большинства портов.

Кодекс торгового мореплавания определяет понятие «морской порт» как совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенной территории и акватории и предназначенных для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота. В комплексное обслуживание обязательно включается, помимо выгрузки рыбопродукции, подготовка судна к следующему многомесячному рейсу, в которую обязательно входит ремонт судна.

Более того, закон о морских портах в Российской Федерации признает в качестве основных объектов инфраструктуры морского порта "доки", ремонт судов, в которых не признается в качестве ремонта, связанного с обслуживанием судов во время их стоянки в портах. Являясь частью инфраструктуры порта, доки являются одновременно самым дорогостоящими сооружениями судоремонтных заводов. Обслуживание и выполнение работ в доках могут производить только судоремонтные предприятия.

В соответствии с государственным стандартом в системе технического обслуживания и ремонта судов устанавливаются применяемые в науке и технике термины и определения основных понятий:

1. Ремонт судна – это комплекс мероприятий по восстановлению исправного или работоспособного состояния судна на определенный интервал времени.

Все виды ремонта судов могут осуществляться только специализированными судоремонтными предприятиями, имеющими соответствующие разрешения Регистра Российской Федерации.

2. Виды ремонта, среди которых нет ремонта, связанного с обслуживанием судов во время их стоянки. В период стоянки в порту могут производиться несколько видов ремонта. Государство устанавливает льготу на услуги по ремонту судов в период стоянки в портах. Необходимо отметить, что эта льгота относится к услугам, выполняемым только в период погрузочно-разгрузочных работ, что противоречит не только духу закона, но и здравому смыслу.

3. Принятый Федеральный закон «О морских портах Российской Федерации», ввел понятие "услуги", оказываемые в морском порту. В соответствии с законом это услуги, оказание которых обычно предоставляется пользователем в морском порту и на подходе к нему в соответствии с международными договорами Российской Федерации и законодательством Российской Федерации.

Традиционно одной из предоставляемых судовладельцам услуг является ремонт судов, в том числе и в доках, отнесенных этим законом к объектам инфраструктуры порта. Подтверждением этого является то, что Федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» устанавливает, что под портовой деятельностью понимается ремонт, техническое обслуживание, модернизация морских и речных судов.

Из совокупности указанных законов вытекает, что государство услуги по ремонту и техническому обслуживанию морских и речных судов, осуществляемые в период стоянки в портах, как в доках, так и на специализированных причалах, считает услугами, связанными с обслуживанием судов во время их стоянки в портах.

Таким образом, льготы по налогообложению применялись правомерно. Тем не менее применение налоговыми органами и арбитражными судами этого Постановления Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации, особенно с использованием правил исковой давности по НДС за последние три года, может привести к банкротству большинство судоремонтных предприятий страны со всеми вытекающими негативными социально-экономическими последствиями.

Все судоремонтные предприятия, расположенные на территории портов, пользовались льготой, установленной налоговым кодексом с учетом разъяснений налоговых органов и Минфина России. Кроме того, неизбежное

повышение для судовладельцев за счет применения налога стоимости услуг по судоремонту повлечет за собой, по крайней мере на Северном и Дальневосточном бассейнах, отток российских судов для ремонта на зарубежные верфи.

Сокращение заказов на ремонт судов вызовет снижение объемов производства на и так находящиеся в упадке отечественных судоремонтных предприятиях.

Таким образом, отсутствие в законодательстве разъяснения понятий «стоянки в портах» и «услуги по ремонту», создавшее условия для одностороннего толкования арбитражным судом условий применения статьи Налогового Кодекса, в действительности создает условия коллапса судоремонтной отрасли.

В современных условиях развития необходимо в законодательном порядке уточнить примененные в Налоговом Кодексе понятия «стоянки в портах» и «услуги по ремонту», изложив их в такой редакции:

1) на территории Российской Федерации не подлежит обложению НДС реализация работ (услуг, включая услуги по всем видам ремонта) морских судов и судов внутреннего плавания в период всего времени нахождения судов в портах;

2) в перечень услуг, обычно оказываемых в морских портах, должны входить такие услуги:

- все виды ремонта;
- техническое обслуживание;
- модернизация морских и речных судов, осуществляемая судоремонтными предприятиями, находящимися на территории или примыкающие к акватории порта;

3) необходимо внести изменения в Свод обычаев морского порта, включив в перечень услуг, оказываемых в портах, услуги по ремонту судов и судового оборудования, осуществляемые у технологических причалов и в доках.

#### **Список источников**

1. Семенов, В.П. Мурманская судоверфь [текст] / В.П. Семенов // Живая Арктика. – 2006. – №5. – С. 25 – 37.

2. Синельник, В.В. О государственной поддержке судоремонта в России [электронный ресурс] / В.В. Синельник. – [2010]. – URL: <http://council.gov.ru/files/journalsf/item/20090129150621.pdf>

---

# **MODERNIZATION OF RUSSIAN SEA LAW WITH THE AIM OF INCREASING OF EFFICIENCY OF STATE SUPPORT IN DEVELOPMENT OF NATIONAL SHIP-REPAIR INDUSTRY**

---

**Mayer Yelena Vladimirovna,**

Ph. D. of Economy, General Director of CJSC «Holding Company  
«Vega»; emayer@bk.ru

In this article the modernization of Russian maritime legislation to improve the effectiveness of state support in the development of ship-repair industry. Over the past 15 years, the Russian ship repair industry has undergone major changes that will have favorable impact on its development. A decline in all major indicators of production efficiency. One way to support the domestic ship repair industry is the return of Russian ships for service in domestic ports and the competitiveness of Russian shipyards. To achieve this, the State has been tasked to take action on the liberation of the calculation and payment of value added tax works and services for maritime and inland waterway vessels.

**Keywords:** upgrade, legislation, entity, taxation, service, work, ship repair company.