

С. В. Скворцов, г. Н. Новгород

Лодки остаются на берегу

Полемика по вопросу
возможной отмены
обязательной регистрации
гребных судов, которая была
развернута на страницах
журнала, по моему мнению,
опоздала лет на двадцать.



Фото: Едурда Бубошвили

Если государство действительно заинтересовано в развитии малотоннажного судостроения, моторостроения и внутреннего водного туризма, то в настоящее время, по-моему мнению, надо пойти на более радикальные меры. В первую очередь необходимо отменить регистрацию права на управление судами с мотором мощностью до 15 л.с. Во вторую очередь следует решить вопрос, именно решить, а не рассмотреть, о снижении административного давления и налоговой нагрузки на владельцев маломерных судов с двигателями мощностью до 30 л.с. как наиболее многочисленной группы. Если этого не сделать в ближайшее время, то наше малое судостроение отстанет в развитии еще на несколько десятилетий.

Казалось бы, какая здесь – между администрированием и экономикой – связь, но она до банальности проста. Проводя неразумную административную и экономическую политику в отношении маломерных судов, государство губит целый ряд отраслей: малотоннажное судостроение, машиностроение (производство лодочных моторов), водный туризм, малотоннажные перевозки. Мало того, располагая самой большой в мире сетью рек и озер, а соответственно, и потенциальным рынком, возможности которого мы не используем, ведущие позиции на этом рынке в настоящее время заняли иностранные фирмы, так что о развитии этого сегмента промышленности говорить не приходится. Основными причинами создавшегося положения считаю следующие.

Первая причина – это налоговая нагрузка. Согласно п.1, 3 ст. 3 Налогового кодекса РФ законодательство о налогах основывается на всеобщности и равенстве налогообложения. Налоги должны иметь экономическое обоснование и не могут быть произвольными. Как законопослушный налогоплательщик прошу Комитет по налогам Государственной Думы объяснить первую налоговую коллизию. В соответствии с законом о транспортном налоге (базовый вариант) налоговая ставка на легковые автомобили с двигателем мощностью до 100 л.с. составляет 10 руб. с 1 л.с., налоговая ставка на моторные лодки и катера с двигателем мощностью до 100 л.с. составляет 20 руб. с 1 л.с. Разница составляет 100%, а если пересчитать с учетом возможного времени их эксплуатации и природно-климатических условий нашей страны,

то все 158%. Объясните, откуда взялись подобные цифры? Коллизия вторая: ежегодно транспортный налог растет. Законодательная и исполнительная власть объясняют это удорожанием дорожного строительства. Допустим. Но почему в той же пропорции растет и налоговая нагрузка на владельцев лодок? Дорожное строительство действительно ведется активно, но всеми благами в данном случае пользуются владельцы автомобилей, а что же нам, лодочникам? Мы не видим, где работают наши деньги.

Для стимулирования спроса на маломерные суда с подвесными моторами до 30 л.с. и до 25 л.с. для стационарных экономически будет более выгодно для государства снизить налоги на плавсредства на 50%. Обоснование: во-первых, моторы мощностью именно в этом диапазоне производят отечественные моторостроители; во-вторых, это наиболее востребованная категория моторов, которые в настоящее время может позволить себе приобрести основная масса населения.

Оппоненты могут возразить, что снижение налогов сейчас невозможно, не то время. Предлагаю, пользуясь официальными данными, рассмотреть цену вопроса. В качестве примера рассмотрим динамику налоговых начислений на транспортные средства в Приволжском федеральном округе как наиболее характерном по географическому положению, численности населения и наличию плавсредств. За 2006 г. сумма налога на водные транспортные средства составила 142.8 млн руб., или 1.7% от общей суммы начислений транспортного налога. Пользуясь данными ГИМС о количестве зарегистрированных моторных лодок, путем несложных расчетов определим в ней налоговую составляющую моторов мощностью от 5 до 15 л.с. – она равна 4.2 млн руб., или 2.9%, а с учетом коэффициента собираемости конечная сумма поступившего налога будет равна 3.02 млн руб. Если соотнести эту цифру с затратами на налоговое администрирование (стоимость только налогового уведомления с учетом доставки составляет 35 руб.) и административный контроль, то, уважаемые сограждане, государство, по образному выражению, «дрова переводит в дрова». Не лучше ли получать эти деньги от производителя и продавца с меньшими затратами для государства? Даже с психологической точки зрения процесс приобретения товара в магазине более приятен, чем получение уведомления из налоговой инспекции.


Еще одна причина – административная нагрузка. Именно она, несомненно, является самым серьезным препятствием для широкого развития рынка маломерного флота и сопутствующих услуг. Введение жестких правил эксплуатации маломерных судов совершенно неоправданно ни с какой точки зрения. Эксплуатация подавляющего большинства маломерных судов осуществляется в пределах 4–7 км от места стоянки. Скорость движения, как правило, не превышает 30 км/ч. Для управления транспортными средствами данной категории не требуется особых, специальных, знаний и подготовки. Проведем аналогию с правилами дорожного движения: никому не приходит в голову требовать наличия прав и государственных номеров у владельцев велосипедов, конных повозок или мопедов, хотя условия эксплуатации этих средств на порядок сложнее. Не поддается никакому разумному объяснению и перечень вопросов, которые необходимо знать при получении прав на управление маломерным судном. Создается впечатление, что составлял их выпускник речного ПТУ, который последние 20 лет служил мичманом на продскладе.

Часто слышишь дифирамбы о высоких интеллектуальных возможностях наших соотечественников, а считаешь нормативные документы, регламентирующие правила эксплуатации маломерных судов, создается впечатление, что все владельцы лодок только и желают, что утонуть. Благие намерения об охране жизни на воде доведены до полного абсурда. Заглянем в перечень обязательного снабжения: спасательные жилеты, якорь, веревка, черпак, ножовка по металлу, аптечка, набор ракет и фальшфейеров. С таким набором впору идти вокруг света, а нам надо-то пересечь на противоположенный берег реки за сеном, за дровами, на рыбалку. Охрана жизни – это святое, но всему должны быть разумные пределы, а сейчас, того гляди, нас скоро заставят в дополнение к лодке приобретать спасательный катер с экипажем и обучаться водолазному делу. Мне могут возразить, что это для нашего же блага, в целях сохранения наших жизней делается, но, извините, выполнение всех требований зачастую потянет на сумму, достигающую порой 20% стоимости лодки, а самое главное – совершенно неэффективная получается система. Аварийно-спасательное снабжение судов должно разделяться на обязательное при эксплуатации судна в личных целях и в коммерческих целях, когда планируется получение прибыли.


Следует заметить, что ежегодные технические осмотры открытых мотолодок, по моему мнению, должны быть отменены, поскольку это пустая формальность и почва для коррупции, а катера имеет смысл осматривать один раз в пять–семь лет, в зависимости от материала корпуса и срока эксплуатации.

Сезонность использования маломерных судов, значительные затраты на их хранение, ремонт, содержание, а также топливо в настоящее время – все это не способствует их распространению. А по стоимости перевозок они проигрывают автотранспорту, поэтому практически исчезли из обихода хозяйственная лодка и малотоннажные перевозки. Соответствующие государственные структуры, уменьшив налоговую и административную нагрузку на водномоторников, способствовали бы вовлечению в хозяйственный процесс отложенных сейчас населением средств (а это достаточно большие суммы) из-за непривлекательности их инвестирования по вышеназванным причинам. А ведь именно эти средства могли бы способствовать развитию высокодоходной промышленности, дать работу определенным слоям населения, а значит, прямо либо опосредовано уменьшить социальную напряженность.






двигатели




9-900л.с.

дизель-генераторы




9-75л.с.

мотопомпы




4-600Вт

125-1000 л/мин.



телефон: (495) 937 8670, (812) 764 5216
www.yanmarmotors.ru



- **ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ТУРБАЗ, ПЛЯЖЕЙ, БАССЕЙНОВ**
- **ТОВАРЫ ДЛЯ АКТИВНОГО ОТДЫХА**
- **ЛОДКИ ИЗ ПОЛИЭТИЛЕНА**



■ **ВОДНЫЕ ВЕЛОСИПЕДЫ**





■ **ГОРКИ**



■ **ВОДНЫЕ АТТРАКЦИОНЫ**

ООО СПОРТ и ОТДЫХ

199106 Санкт-Петербург, пл. Морской славы 1

тел. (812) 322 60 60; 322 60 50

www.pedalboats.ru www.walkerbay.ru www.argotsc.ru