

СПРАВКА

о рассмотрении постановления Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. № 2471 «О внесении изменений в Правила оформления, выдачи, регистрации, приостановления действия и аннулирования разрешений на добычу (вылов) водных биологических ресурсов, а также внесения в них изменений»

1. Описание нового регулирования

Постановление Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. № 2471 «О внесении изменений в Правила оформления, выдачи, регистрации, приостановления действия и аннулирования разрешений на добычу (вылов) водных биологических ресурсов, а также внесения в них изменений» (далее – постановление) подготовлен Минсельхозом России в инициативном порядке.

В соответствии с подпунктом 19 части 1 статьи 1 Федерального закона от 20 декабря 2004 г. № 166-ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» ведение промысловой деятельности рыбопромышленными предприятиями возможно только при наличии разрешения на добычу (вылов) водных биоресурсов, которое выдается Росрыболовством на судно на основании поданного заявления на получение разрешения на добычу (вылов) водных биоресурсов.

Проект постановления содержит новое обязательное требование, в соответствии с которым с 1 января 2022 г. перед получением разрешения на добычу (вылов) водных биоресурсов необходимо провести таможенное оформление судна, с использованием которого планируется при осуществлении рыболовства, в российском морском порту.

2. Ход согласования проекта постановления в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины»

В ноябре 2020 г. проект постановления в текущей редакции согласован членами рабочей группы по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере рыболовства от экспертного и делового сообщества с учетом необходимости увеличения переходного периода, закрепленного в преамбуле проекта постановления, до трех лет (Протокол от 23 ноября 2020 г. № 49). Увеличение переходного периода до трех лет на основании протокольного решения рабочей группы было поддержано на заседании подкомиссии по совершенствованию контрольных (надзорных) и разрешительных функций федеральных органов исполнительной власти при Правительственной по проведению административной реформы (Протокол от 23 декабря 2020 г. № 48).

3. Затраты рыбопромышленных предприятий

Новое обязательное требование распространяется на 70 «незаходных» судов, при таможенном оформлении которых рыбопромышленным предприятиям необходимо уплатить НДС в размере 23,4 млрд рублей и таможенной пошлины в размере 1,7 млрд рублей (с учетом курсовой разницы, т.к. цена контракта на строительство / приобретение судна за рубежом исчисляется в долларах).

Для прохождения таможенного оформления судовладельцу необходимо направить судно в российский морской порт из района промысла или места прохождения судоремонта (преимущественно из зарубежного судоремонтного предприятия). Переход судна в российский порт занимает порядка 15 дней,

таможенное оформление в порту – 5 дней. Сутки простоя судна обходятся предприятию в сумму до 30 тыс. долларов (2,33 млн рублей с учетом курса доллара на октябрь 2020 г.). В эту сумму входит стоимость топлива и прочего снабжения, зарплата экипажа, затраты на докование. Переход всех 70 «незаходных» судов в российский порт, а также их содержание в порту до конца таможенного оформления обойдется в сумму до 3,27 млрд рублей.

Судно при переходе и оформлении теряет 20 дней, в течение которых мог вестись промысел. Одно судно за 20 суток вылавливает около 500 тонн водных биоресурсов. Следовательно, 70 судов за указанное время вылавливает 35 тыс. тонн водных биоресурсов. Если взять для расчета такой недорогой водный биоресурс как сельдь (33 тыс. рублей за тонну), потери рыбопромышленных предприятий от недовылова 70 «незаходными» судами в течение 20 дней составят 1,16 млрд рублей. При расчете потерь по более дорогим видам водных биоресурсов как минтай или краб затраты рыбопромышленных предприятий увеличиваются в несколько раз.

Размер затрат на уплату НДС и пошлины по «незаходным» судам в 2021 году составляет половину действующей годовой регуляторной нагрузки в отрасли.

Необходимо отметить, что изначально проект постановления разрабатывался в целях стимулирования строительства судов на российских судостроительных верфях. В то же время использование «незаходных» судов не препятствует инвестированию рыбопромышленными предприятиями, владеющими ими («Норвебо», «Сигма Марин Технолоджи», «ФОР»), реализовывать на отечественных судостроительных верфях инвестиционные проекты по строительству современных рыбопромысловых судов. Строительство новых судов завершится в 2025 году. Увеличение переходного периода до 5 лет не допустит резкого увеличения фискальной нагрузки в 2024-2025 гг. в период реализации предприятиями инвестиционных проектов.

4. Текущее состояние экономики рыбной отрасли

Несмотря на положительную динамику вылова водных биоресурсов российскими рыбопромышленными предприятиями, сальдированный финансовый результат предприятий за 9 месяцев 2020 г. снизился на 23 %, по сравнению с аналогичным периодом 2019 г.: с 94,5 млрд рублей до 72,4 млрд рублей. Просроченная кредиторская задолженность предприятий за 3 квартала 2020 г. выросла в 31 раз: с 0,1 млрд рублей в 2019 г. до 3,1 млрд рублей в 2020 г. При этом инвестиции в основные фонды за январь-сентябрь 2020 г. выросли в 2,2 раза: с 15,9 млрд рублей в 2019 г. до 35,1 млрд рублей в 2020 г.

В декабре 2020 г. ввиду ужесточения мер по предотвращению распространения новой коронавирусной инфекции, принимаемых властями КНР, существенно ухудшились условия экспорта российской рыбопродукции. КНР является крупнейшим импортером российской продукции из водных биоресурсов, в особенности продукции из минтая, который составляет 50,6 % улова рыбопромышленных предприятий в Дальневосточном рыбохозяйственном бассейне. Принимаемые в течение 2020 г. меры по борьбе с COVID-19 уже негативно отразились на экспорте минтаевой продукции. Если в натуральном выражении с учетом серьезных колебаний среднемесячная разница между объемом экспорта в 2019–2020 гг. составила порядка – 6,4 %, то в денежном выражении среднемесячная разница в объеме экспорта составила – 12,7 %. За январь-октябрь 2020 г. экспорт продукции сократился на 28 тыс. тонн (121 млн долларов США) по отношению к аналогичному периоду предыдущего года.

22 декабря 2020 г. китайские власти закрыли для российских рыбопромысловых судов последний морской порт для разгрузки – Далянь, морские порты Южной Кореи

также переполнены, в связи с чем у рыбопромышленных предприятий нет альтернативы для выгрузки экспортной продукции. В то же время с января стартует сезон «А» одной из самых масштабных отечественных путин – Охотоморской минтаевой путины, в течение которой добывается порядка 841,1 тыс. тонн (45,5 % вылавливаемого на Дальнем Востоке минтая по данным 2019 г.). С учетом невозможности доставки всего объема выловленного минтая на российский берег ввиду отсутствия соответствующих складских площадей и перерабатывающих мощностей и невозможности поставки экспортируемых объемов в КНР часть объема рыбы будет безвозвратно потеряна, а предприятия понесут колоссальные издержки, недополучат существенную часть прибыли от реализации экспортируемой продукции.

5. Предложение ВАРПЭ

С учетом ухудшения внешнеэкономической конъюнктуры в целях недопущения банкротства рыбопромышленных предприятий **предлагается увеличить переходный период по проекту постановления до трех лет.**

Увеличение переходного периода до трех лет позволит рыбопромышленным предприятиям, владеющим «незаходными» судами, распределить финансовую регуляторную нагрузку от исполнения нового обязательного требования на более продолжительный срок и избежать единовременной незапланированной уплаты крупных денежных сумм по НДС и пошлине. Помимо этого, переходный период позволит подготовить изменения в таможенное законодательство ЕАЭС, в соответствии с которыми станет возможно осуществлять таможенное декларирование приобретенных / построенных за границей рыбопромысловых судов без необходимости следовать в российский порт.

Необходимо отметить, что изначально проект постановления разрабатывался в целях стимулирования строительства судов на российских судостроительных верфях. В то же время использование «незаходных» судов не препятствует инвестированию рыбопромышленными предприятиями, владеющими ими («Норебо», «Сигма Марин Технолоджи», «ФОР»), реализовывать на отечественных судостроительных верфях инвестиционные проекты по строительству современных рыбопромысловых судов. Увеличение переходного периода до трех лет не допустит резкого увеличения фискальной нагрузки в период реализации предприятиями инвестиционных проектов.