

УДК 34

Чих Николай Владимирович¹, заведующий кафедрой гражданско-правовых дисциплин
Института экономики, управления и права доцент, кандидат юридических наук
e-mail: chikh.nv@vsuwt.ru

Ширяев Сергей Викторович¹, студент 4 курса направления 40.03.01 «Юриспруденция»
Института экономики, управления и права
e-mail: shiryayev_sergej.2015@mail.ru

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия

ПРОБЛЕМЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Аннотация: В данной статье рассмотрены актуальные проблемы налогообложения Северного морского пути. В частности рассмотрены проблемы введения новых налоговых льгот и пути их решения.

Ключевые слова: налоговые льготы, Северный морской путь, транспортная коммуникация, резиденты, трансарктические транзиты, налог на прибыль, атомный ледокольный флот.

Се́верный морско́й путь, Севморпу́ть (СМП), Се́верный морско́й коридо́р — наиболее короткий морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком; российским законодательством определён как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике».

Россия начала систематически исследовать арктические пространства и территории в 16 веке, когда впервые были нанесены на карту берега Северного Ледовитого океана. В северных районах все еще обнаруживаются новые месторождения золота, меди, никеля, алмазов и апатита, и добыча этих полезных ископаемых становится все более рентабельной благодаря целому ряду мер государственной поддержки.

СМП - единственный способ добраться до многих районов вдоль северного побережья; кроме того, он предлагает кратчайший путь между востоком и западом России. Значительные запасы полезных ископаемых были обнаружены или ожидаются вдоль побережья и на шельфе, а морской путь также является пограничной зоной между материковой частью России и Северным Ледовитым океаном.

Этот регион представляет большой интерес для мирового сообщества благодаря своим месторождениям нефти и газа, в связи с чем Россия в течение долгого времени проводит активную и конструктивную политику, направленную на укрепление многоформатного внутреннего и международного сотрудничества в области добычи полезных ископаемых и разработки минеральных ресурсов, а также более широкого развития в области сельского хозяйства, логистики, здравоохранения и туризма. Все мероприятия и работы проводятся с учетом необходимости сохранения экономических и культурных традиций коренных народов, повышения уровня жизни в регионе и защиты его уникальной экологии.

Северный морской путь обслуживает порты Арктики и крупных рек Сибири (ввоз топлива, оборудования, продовольствия; вывоз леса, природных ископаемых).

транспортные пути, проходящие через Суэцкий или Панамский каналы являются альтернативными Северному морскому пути. Если расстояние, проходимое судами из

порта Мурманска в порт Иокогамы (Япония) через Суэцкий канал составляет 12 840 морских миль, то Северным морским путём — только 5770 морских миль.

На первый взгляд преимущества Северного морского пути перед маршрутами между Европой и Азией через Суэцкий канал очевидны. Например, путь через Суэц из Кореи в Англию составляет более 23 000 км, в то время как длина той же дороги через СМП составит только более 14 000 км.

Следует отметить тот факт, что путь через российский север намного короче, чем через Южные моря и Индийский океан. И это, как многие считают, является ключевым фактором в достижении коммерческого успеха Северного морского пути. Например, судно, направляющееся из Мурманска в Иокогаму по СМП, в среднем прибывает в пункт назначения на семь дней раньше, чем то же судно, проходящее через Суэцкий канал. Благодаря более короткому расстоянию плавания судоводитель обеспечивает экономию затрат на топливо. Оператор также получает экономию за счет сокращения времени в море, что позволяет судну совершать больше обратных рейсов в течение определенного периода времени, что приводит к увеличению выручки и потенциально большей прибыли. Вместо того, чтобы экономить время, операторы могут также использовать сверхмедленное плавание, которое более чем удваивает топливную экономичность. Благодаря меньшей протяженности СМП судно, идущее из Мурманска в Иокогаму, может снизить свою скорость на 40 процентов и все равно прибыть в Японию в то же время, что и судно, идущее на полной скорости через Суэцкий канал. Особенно для операторов массовых перевозок, перевозящих малоценное сырье, такое как руда, основным стимулом для поездок по СМП может быть не сокращение времени выполнения заказа, а экономия затрат на топливо.

Для того чтобы отправиться в плавание по СМП, операторы должны подать заявку на получение разрешения в администрацию СМП за четыре месяца. Немногие операторы могут или хотят планировать так далеко заранее. Для сравнения, процесс плавания по Суэцкому каналу требует предварительного уведомления всего за 48 часов.

Судоводные операторы также сталкиваются со значительно более высокими страховыми взносами при плавании через арктическую среду. Навигация по СМП требует значительного опыта из-за нехватки точных карт и отсутствия стандартной системы глобального позиционирования (GPS) в высоких широтах. Вместо него по СМП используется система под названием ГЛОНАСС, которая несовместима с некоторыми судами.

В сумме эти затраты серьезно ограничивают прибыль, которая может быть получена вдоль СМП. Недавнее исследование показало, что для того, чтобы сделать линейное сообщение между Роттердамом и Иокогамой прибыльным, потребуется 50-процентное снижение платы за ледокол. Следовательно, прибыльность в обозримом будущем будет ограничена небольшим числом специализированных сухогрузов, курсирующих по определенным маршрутам из пункта в пункт.

На данный момент основными компаниями, которые активно используют Северный морской путь являются «Росшельф», «Лукойл», «Роснефть», «Газпром», «Норильский никель».

Политика и нормативные акты, касающиеся Севморпути являются прерогативой федеральных властей, и в них участвуют многие государственные учреждения. Но, как утверждают Сергунин и Коньшев, "Формирование арктической политики - это высокоцентрализованный процесс... центр системы принятия решений прочно остается в Кремле и органах исполнительной власти". Тем не менее, развитие СМП - это не только вопрос государственной политики. Многие учреждения, предприятия и регионы могут рассматриваться как заинтересованные стороны и в конечном итоге могут захотеть повлиять на регулирование или управление морским путем.

Данный инвестиционный проект направлен на создание транспортной, коммунальной, социальной, инновационной и других видов инфраструктуры в российской арктической зоне. и предоставляет арктическое налоговое резидентство российским юридическим лицам, если они соответствуют следующим критериям в течение срока действия договора об инвестициях в российской арктической зоне.

18 марта был разработан проект федерального закона о налоговых льготах для крупных проектов в Арктическом регионе России, совместно с Министерством финансов и Министерством энергетики.

Учитывая недавно принятые изменения, государством предлагается широкий перечень льгот по всем налогам, относящимся к добыче полезных ископаемых на шельфе и, в частности, в Арктической зоне, что является мощным стимулом к тому, чтобы обратить внимание на шельфовые проекты в данном регионе. Несмотря на сложные климатические условия и неразвитую инфраструктуру региона, предлагаемые льготы и преференции повышают экономическую привлекательность проектов в Арктике¹.

Закон предусматривает льготную ставку налога на добычу полезных ископаемых при добыче газа, направленного на производство СПГ. А также право субъектов Российской Федерации снижать региональную часть корпоративного налога для производителей СПГ до нуля. Кроме того, был обнулен НДС на услуги по морской перевалке и ледокольную помощь для экспортных товаров. В то время как «Новатэк» стал крупнейшим производителем грузов в Арктике с бизнес-планом, тесно связанным с развитием СМП, существуют также другие крупные компании, занимающиеся или планирующие заниматься добычей сырья для транспортировки по маршруту. Эти проекты имеют решающее значение для развития Арктической зоны России; в частности, они необходимы для достижения цели транспортировки 80 миллионов тонн грузов по СМП к 2024 году. Это означает, что правительство готово предоставить налоговые льготы и субсидии для обеспечения прогресса, но также и то, что компании обладают определенной переговорной силой в отношении рамок и условий своей деятельности.

Мурманский транспортный узел, проект, включающий новую железную дорогу протяженностью 46 км и портовые сооружения на западном берегу Кольского залива, должен быть завершён к декабрю 2021 года.

По оценкам правительства, предлагаемые налоговые преференции приведут к новым инвестициям в российскую Арктику на сумму до 15 триллионов рублей (216 миллиардов евро) в течение следующих 15 лет. Пять категорий проектов получают право на значительное снижение налогов, в том числе морские нефтяные проекты, производство СПГ, нефтехимическая промышленность и добыча полезных ископаемых.

Темпы изменения климата в Арктике, структура мировой торговли и динамика мировой торговли, экономика судоходных путей и потенциал экономии средств, а также роль Китая как потенциального ключевого бенефициара арктического судоходства являются ключевыми факторами для развития СМП как глобального судоходного маршрута.

Сторонники налоговых льгот утверждают, что предлагаемые меры привлекут приток инвестиций в добывающие отрасли Арктики и будут стимулировать развитие малых и средних предприятий (МСП). Например, создание горнодобывающего проекта предполагает строительство постоянного жилья, электростанций, портовых сооружений, аэропорта, продуктов питания и других услуг. Аргумент сторонников заключается в том, что налоговые льготы принесут пользу малым и средним предприятиям, предоставив им новые возможности для ведения бизнеса в партнерстве.

¹ Особенности налогообложения шельфовых проектов в Арктике [электронный ресурс]. режим доступа: magazine.naftegaz.ru/articles/arktika/639010-osobennosti-nalogooblozheniya-shelfovykh-proektov-v-arktike

"Климат, природа затрудняют работу малого бизнеса на Севере. Крупные корпорации поддерживают МСП, реализуя крупные проекты. Они создают небольшие партнерские проекты, ориентированные в первую очередь на обслуживание", - говорит Виктор Зубарев, координатор "Деловой России" в Сибири.

Можно утверждать, что налоговых льгот самих по себе будет недостаточно для привлечения инвестиций. Это связано с тем, что самое главное, что ограничивает инвестиции в Арктику - это отсутствие инфраструктуры, считает депутат Законодательного собрания Карелии Максим Воробьев. Он утверждает, что строительство новых дорог и других основных форм инфраструктуры так же важно, как и привлечение бизнеса на Север.

Список литературы:

1. "Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая)" от 05.08.2000 N 117-ФЗ (ред. От 29.11.2021) // СПС «КонсультантПлюс»
2. "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 30.12.2021) // СПС «КонсультантПлюс»
3. Федеральный закон "О Государственной корпорации по атомной энергии "Росатом" от 01.12.2007 N 317-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс»
3. Приказ Минтранса России от 17.01.2013 N 7 (ред. от 09.01.2017) "Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути" // СПС «КонсультантПлюс»
4. Постановление Правительства РФ от 18.09.2020 N 1487 "Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути" // СПС «КонсультантПлюс»
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.09.2018 г. № 1137 «Об утверждении Правил предоставления субсидии из федерального бюджета на навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Северного морского пути» // СПС «КонсультантПлюс»
6. Никулкина И.В. Государственная финансовая политика развития Арктической зоны Российской Федерации // СПб.: Нордмедиздат. 2014. 360 с.
7. Селин В.С., Васильев В.В. Взаимодействие глобальных, национальных и региональных экономических интересов в освоении Севера и Арктики // Апатиты: изд. Кольского научного центра РАН. 2010. 191 с.
8. Куватов В.И. Козьмовский Д.В. Шаталова Н.В. Потенциал Северного морского пути арктической зоны России. Факторы и стратегия развития. // «Киберленинка» - Интернет-журнал «Науковедение» 2014 №6.
9. Никулкина И.В. Государственная финансовая политика развития Арктической зоны Российской Федерации // СПб.: Нордмедиздат. 2014. 360 с.
10. Никулкина И.В. Стратегический подход к формированию и реализации государственной финансовой политики в Арктической зоне Российской Федерации: методологический аспект // Экономика и предпринимательство. 2016. № 9 (74). С. 205–210.
11. Особенности налогообложения шельфовых проектов в Арктике [электронный ресурс]. Режим доступа: magazine.nftegaz.ru/articles/arktika/639010-osobennosti-nalogooblozheniya-shelfovykh-proektov-v-arktike/
12. Об основах государственной политики Российской Федерации в районах Севера: материалы доклада рабочей группы Президиума Государственного Совета РФ по вопросам политики в отношении северных территорий РФ. // Москва. 2004. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.arctictoday.ru/index.php/arkticheskoe-zakonodatelstvo>.
13. Российская Арктика: современная парадигма развития // под ред. акад. А.И. Татаркина // СПб.: НесторИстория. 2014. 844 с.

PROBLEMS OF TAXATION OF THE NORTHERN SEA ROUTE

Chih N. V., Shiryayev S.V.

Abstract: This article discusses the current problems of taxation of the Northern Sea Route. In particular, the problems of introducing new tax benefits and ways to solve them are considered.

Keywords: Tax benefits, Northern Sea Route, transport communication, residents, transarctic transits, income tax, nuclear icebreaker fleet.