

УДК 34

Чих Николай Владимирович¹, заведующий кафедрой гражданско-правовых дисциплин Института экономики, управления и права (ИЭУиП), доцент, кандидат юридических наук, kaf_gpd@vsuwt.ru

Бутченко Виктор Николаевич¹, кандидат экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник кафедры транспортного права Института экономики, управления и права (ИЭУиП), vnb@rambler.ru

Бабанина Анастасия Сергеевна¹, студентка 4 курса направления 40.03.01 «Юриспруденция» Института экономики, управления и права, babanina.nastya2016@yandex.ru

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

ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПОРТОВЫХ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

Аннотация. В статье рассматриваются основные проблемы, связанные с портовыми особыми экономическими зонами в современной России. Приводится сравнительный анализ налогообложения портовых ОЭЗ в Российской Федерации и некоторых странах АТЭС, выявляются особенности как в отечественном, так и зарубежном налогообложении. В статье также приводятся примеры успешного функционирования портовых ОЭЗ в разных странах мира, что может служить примером для России при развитии собственных портовых ОЭЗ. Рассматриваются проблемы, связанные с инфраструктурой и управлением портовыми ОЭЗ, а также сопутствующая им экологическая проблематика.

Ключевые слова: портовые ОЭЗ, правовое регулирование деятельности портовых ОЭЗ, налогообложение, налоговые льготы, государственная поддержка резидентов особых экономических зон.

Особые экономические зоны (далее ОЭЗ) являются важным инструментом взаимодействия государства и бизнеса для достижения стратегических социально-экономических целей. Такие зоны располагаются на территории разных регионов страны, и предлагают предпринимателям значительный ряд преимуществ, таких как льготы по налогам и таможенным платежам, готовая удобная инфраструктура, а также поддержка со стороны государства.

ОЭЗ стали отражением стремления властей к диверсификации экономики России за счёт привлечения внешнего капитала и коллективного опыта, которые позволили бы повысить эффективность использования ресурсов, повысить уровень конкурентоспособности российских товаров и услуг, а также создать местные рабочие места и поддерживать высокий уровень инноваций в сфере науки и технологий. [5]

Основным нормативно-правовым актом по регулированию процесса создания, функционирования, упразднения особых экономических зон в России служит Федеральный закон 116-ФЗ. [2] Особая экономическая зона – это территория, за которой закреплен особый статус в рамках национальной экономики, и на которую распространяется действие специальных правил и режимов экономической деятельности.

Портовая ОЭЗ представляет собой территорию морского или сухопутного сообщения, на которой действует специальный экономический режим, созданный для осуществления импортно-экспортных производственных и торговых операций.

Концепция портовых ОЭЗ была разработана в 1980-х годах и с тех пор получила широкое распространение во всем мире. Основными целями создания таких зон является привлечение иностранных и внутренних инвестиций, развитие экспортно-ориентированных отраслей, формирование новых рабочих мест и стимулирование экономического роста регионов. [12]

Портовые ОЭЗ привлекательны для инвесторов с точки зрения географического расположения, поскольку порты, как правило, находятся на перекрестке международных транспортных коридоров и узлов, что обеспечивает быстрый и удобный доступ к мировым рынкам, и увеличивает тем самым конкурентоспособность производимой продукции.

Кроме того, в рамках портовых ОЭЗ создаются особые условия для ведения бизнеса, позволяющие инвесторам значительно снизить уровень затрат и максимально использовать свой потенциал на мировых рынках. В первую очередь особый режим экономической деятельности проявляется в предоставляемых резидентам налоговых льготах. Например, для компаний-резидентов ОЭЗ портового типа существенно снижена ставка налога на прибыль организаций. Кроме того, в портовых зонах часто действуют упрощенные процедуры таможенного оформления, что ускоряет процесс импорта и экспорта товаров. Еще одним важным преимуществом портовых ОЭЗ является наличие инфраструктурных объектов, необходимых для ведения бизнеса: склады, терминалы, транспортные магистрали и другие объекты, обеспечивающие эффективную логистику и удобство ведения бизнеса.

Однако, чтобы стать резидентом ОЭЗ, организация должна соответствовать определенным требованиям и условиям, установленным законодательством РФ. Например, резиденты ОЭЗ портового типа должны вести деятельность в соответствии с утвержденным планом развития, который должен быть согласован с правительством РФ, а также соблюдать определенные правила и условия, касающиеся трудовых отношений, экологических стандартов и т.д. В случае нарушения этих правил, резидент может потерять свой статус и налоговые преимущества. Кроме того, резиденты должны инвестировать определенную денежную сумму в развитие ОЭЗ. Так, резиденты ОЭЗ портового типа обязаны осуществлять капитальные вложения в сумме не менее 120 млн. рублей [2], что на наш взгляд является одной из правовых проблем, поскольку с одной стороны такие высокие суммы коррелируются довольно обширным списком налоговых льгот и преференций, что существенно облегчает финансовое бремя инвестиций, однако с другой стороны представителям малого бизнеса, порой бывает довольно трудно соблюсти условие по уплате инвестиционных и капитальных вложений, поскольку суммы инвестиций могут быть значительными. Кроме того, инвесторам может потребоваться выплачивать проценты по займам и обеспечивать закупку оборудования и материалов, что влечет за собой дополнительные расходы. Таким образом, инвестиции могут быть значительным риском для малых предприятий, которые не всегда могут позволить себе высокие капитальные вложения.

Высокое финансовое бремя инвестиций является далеко не единственной проблемой портовых ОЭЗ в современных реалиях. Сегодня институт портовых экономических зон могут также сопровождать проблемы, связанные с окружающей средой и социальными вопросами [7]. Например, строительство портовых зон может привести к выселению местных жителей, а также ухудшению качества основных показателей окружающей среды.

Неоднозначным является вопрос налогообложения таких зон, поскольку он связан с несколькими противоречивыми аспектами: с одной стороны, налогообложение портовых



ОЭЗ может привести к увеличению налоговых поступлений в бюджеты регионов и страны в целом, с другой стороны, такое налогообложение может увеличить стоимость портовых услуг, что может повлиять на конкурентоспособность порта на мировом рынке.

Представляется, что исследование особенностей функционирования портовых экономических зон, отраженных в нормах права и реализуемых в процессе их применения как в России, так и в зарубежных государствах, позволит подойти к более глубокому пониманию специфики их финансово-правового регулирования. Как правило, налоговые ставки в портовых экономических зонах значительно ниже, чем в других частях страны, это делается для того, чтобы привлечь как можно больше инвесторов и предприятий в регион.

Так, на территориях портовых ОЭЗ в РФ закреплена ставка налога на прибыль для резидентов — 2% в части, зачисляемой в федеральный бюджет; в части подлежащей уплате в бюджеты субъектов федерации на территории иных субъектов законодательно закреплена ставка — 18%, а для резидентов ОЭЗ может быть установлена пониженная ставка налога на прибыль, но не более 13,5% (ст. 284 НК РФ). [1] Также резиденты портовых ОЭЗ полностью освобождаются от уплаты налога на имущество (ставка составляет 0%) в первые 10 лет осуществления ими хозяйственной деятельности на территории особой зоны (ст. 381 НК РФ), при этом срок льготного налогообложения может быть продлен законом субъекта РФ. [1] Кроме того, налоговые льготы, предоставляемые резидентам ОЭЗ портового типа предусматривают полное освобождение налогоплательщиков от уплаты земельного налога, на первые 10 лет осуществления ими экономической деятельности (ст. 395 НК РФ). [1] Помимо этого, проведение работ и(или) оказание услуг организациями-резидентами портовых ОЭЗ не облагаются НДС (ст. 149 НК РФ). [1]

Однако несмотря на то, что налоговые льготы могут привлечь инвесторов и предпринимателей, они также могут привести к некоторым негативным последствиям. К примеру, если налоговые льготы слишком большие, это может привести к тому, что другие регионы страны будут терять налоговые доходы, что может оказать отрицательное влияние на экономику страны в целом. Кроме того, преференции могут привести к тому, что предприятия в портовых ОЭЗ будут конкурировать с другими компаниями в стране, которые не получают таких льгот – это в свою очередь может привести к снижению качества продукции и услуг, а также к снижению зарплат и социальных гарантий для работников [6].

С другой стороны, налоговые льготы стимулируют развитие новых технологий и инноваций, что как следствие способствует созданию новых рабочих мест и увеличению экономического роста в регионе. Кроме того, налоговые послабления довольно привлекательны для инвесторов, чьи денежные средства могут внести значительный вклад как в экономику региона, в котором располагается портовая ОЭЗ, так и в экономику всей страны.

Таким образом, вопрос налогообложения в портовых ОЭЗ является очень важным и в некотором роде спорным, поскольку налоговые льготы могут иметь как положительные, так и отрицательные последствия для экономики региона и страны в целом. Поэтому, при разработке налоговой политики в портовых экономических зонах, необходимо учитывать все возможные последствия и находить баланс между стимулированием экономического роста и сохранением налоговых доходов для страны в целом [11]. Рассмотрение опыта зарубежных государств в этой области может быть особенно полезным, так как позволяет сравнить различные подходы к регулированию портовых ОЭЗ и выявить наиболее эффективные методы.

Для рассмотрения опыта зарубежных государств в области регулирования портовых ОЭЗ, необходимо обратиться к налоговой политике, проводимой отдельными

странами – участницами АТЭС. Из проведенного исследования выяснилось, что налогообложение в ОЭЗ РФ и странах АТЭС имеет свои особенности и различия.

Так, на территориях ОЭЗ РФ закреплена ставка налога на прибыль для резидентов — 2% в части, зачисляемой в федеральный бюджет. В части подлежащей уплате в бюджеты субъектов федерации на территории иных субъектов законодательно закреплена ставка — 18%, а для резидентов ОЭЗ может быть установлена пониженная ставка налога на прибыль, но не более 13,5%. [1]

В то же время, в других странах АТЭС, таких как Южная Корея, Япония, Китай и США, налог на прибыль организаций для резидентов ОЭЗ также имеет льготы, но они различаются в зависимости от региона. Налоговая ставка в Южной Корее, например, предусмотрена полная отмена налога на прибыль организаций в течение первых 3-х лет, по истечении которых налог оплачивается в размере 10%. В то же время, налоговая ставка Японии не превышает 5%, что значительно ниже, чем в Южной Корее. В Китае налоговая ставка налога на прибыль организаций-резидентов достигает 15%, что значительно выше, чем в РФ, поскольку в нашей стране налог на прибыль в большинстве случаев устанавливается по минимальному значению – 13,5%. В США одна из самых высоких ставок налога на прибыль для резидентов ОЭЗ – она составляет 21%, однако, стоит учитывать, что данный показатель может различаться в зависимости от ряда факторов, таких как регион, отрасль бизнеса и размер компании. [14]

Также было выяснено, что налог на имущество организаций и земельный налог в ОЭЗ РФ не взимаются в течение первых десяти лет действия режима ОЭЗ, что является значительным преимуществом для резидентов. В то же время, в других странах АТЭС эти налоги взимаются, но также имеют льготы и сниженные ставки. Так, в Южной Корее налог на имущество не взимается в течение первых трех лет, после истечения данного периода налоговая ставка устанавливается в размере 7%; в Японии ставка налога на имущество не превышает 1,4%. [14]

Что касается земельного налога, то в Китае, например, резиденты освобождаются от его уплаты только на первые пять лет, а в дальнейшем уплачивают ровно половину от действующей ставки, которая может варьироваться от 30% до 60%. [10]

Сравнительный анализ также показал, что в ОЭЗ РФ существует налог на добавленную стоимость для резидентов, который составляет 0%. [1] В других странах АТЭС, таких как Китай и Южная Корея, также существует налог на добавленную стоимость для резидентов ОЭЗ, но ставки могут различаться в зависимости от региона. Так, в Китае резиденты ОЭЗ не освобождаются от уплаты НДС, ставка которого составляет 17%, в Южной Корее ставка НДС для резидентов составляет 10%. [14]

В результате проведенного сравнительного анализа, установлено, что несмотря на довольно благоприятные условия и выгодные налоговые льготы, предоставляемые резидентам портовых ОЭЗ в РФ, отечественные портовые особые зоны все еще недостаточно конкурентоспособны. Связано это в первую очередь с тем, что льготы, предоставляемые в Российской Федерации, в большинстве своем носят временный характер – выражается это в первую очередь прекращении права применять определенные пониженные ставки по прошествии времени, в то время как в странах АТЭС такие льготы постоянны и не подвержены изменениям на протяжении длительного периода времени, от чего являются более выгодными. Кроме того, в России еще не до конца развита инфраструктура для инвесторов, что также оказывает влияние на высокие ставки налогообложения.

Однако, кроме налоговых ставок, есть и другие факторы, которые могут обеспечить успех портовых экономических зон. Важно иметь эффективную инфраструктуру, доступность качественного труда и технологий, а также правильно организованный режим работы порта. Эти факторы также являются ключевыми для привлечения инвесторов и обеспечения успешной работы портовых экономических зон.



В России, кроме всего прочего существует проблема недостатка квалифицированных кадров, затрудняющая развитие портовых ОЭЗ. Некоторые порты не имеют достаточного количества специалистов, которые могут обеспечить безопасность судов и грузов, а также обеспечить правильную организацию работы порта. Кроме того, в некоторых портах существуют проблемы с транспортировкой грузов. Некоторые порты не имеют достаточного количества транспортных средств, чтобы обеспечить быструю и эффективную транспортировку грузов до места назначения. Для решения этих проблем Федеральный закон 116-ФЗ [2] регулярно изменяется и дополняется.

Например, в последнее время были приняты изменения, которые направлены на улучшение инфраструктуры портовых зон. Были выделены средства на строительство новых причалов и хранилищ, а также на закупку новой техники. Кроме того, были приняты меры по повышению квалификации кадров. Были созданы специальные программы обучения для работников портовых зон, которые позволяют им повысить свою квалификацию и получить необходимые знания и навыки для обеспечения безопасности судов и грузов. Также были приняты меры по улучшению транспортировки грузов. Были выделены средства на закупку новых транспортных средств, а также на улучшение существующей инфраструктуры. Благодаря регулярным изменениям и дополнениям, законодательство портовых зон становится более совершенным и эффективным, что позволяет улучшить работу портовых зон и обеспечить безопасность судов и грузов.

Кроме того, одним из ключевых изменений, внесенных в закон, было упрощение процедуры создания особых экономических зон. Теперь для создания такой зоны необходимо только одобрение Правительства Российской Федерации, а ранее для этого требовалось согласие федеральных органов исполнительной власти и региональных органов власти. Это позволило ускорить процесс создания особых экономических зон и сделать его более простым и прозрачным для всех участников. Кроме того, внесенные изменения расширили компетенции портовых экономических зон. Теперь они могут не только осуществлять предпринимательскую деятельность в рамках своей зоны, но и заниматься экспортом и импортом товаров и услуг, а также привлекать иностранных инвесторов [13]. Это позволяет создавать более привлекательные условия для бизнеса и привлекать больше инвестиций в экономику России. Кроме того, в законе были уточнены правила функционирования ОЭЗ, в том числе их финансового управления и контроля со стороны государственных органов. Это позволяет обеспечить более эффективное использование ресурсов и средств, выделяемых на поддержку особых экономических зон, и предотвратить возможные злоупотребления со стороны участников.

В 2015 году был принят Федеральный закон № 224-ФЗ [2], который определил правовые и экономические основы государственно-частного партнерства и регулирует отношения между государством и частными инвесторами. Далее, в 2016 году Правительство РФ №643 [4], определяющее порядок оценки эффективности функционирования особых экономических зон и устанавливает критерии оценки. Основным критерием является достижение зоной установленных целей и показателей, таких как объем инвестиций, создание рабочих мест, экспорт продукции и т.д. В целом, все эти законы и постановление направлены на создание благоприятной инвестиционной среды в Российской Федерации и привлечение инвесторов в различные регионы страны. Однако, чтобы эти законы могли действительно работать, необходимо создать эффективную систему контроля и мониторинга, которая позволит оценить их эффективность и внести необходимые изменения в случае необходимости.

Тем не менее, несмотря на указанные проблемы, Россия имеет огромный потенциал для развития портовых экономических зон. Российские порты имеют стратегическое значение для торговли с Европой и Азией, и Россия может использовать этот потенциал для создания успешных портовых экономических зон. Низкие налоговые ставки, эффективная инфраструктура и правильно организованный режим работы порта — это



ключевые факторы, которые обеспечивают успех портовых экономических зон. Тем самым изучение опыта зарубежных государств позволит России определить наиболее эффективные методы регулирования портовых экономических зон и создать условия для развития морской торговли и портовой инфраструктуры в нашей стране.

На наш взгляд, количество портовых ОЭЗ в России на современном этапе развития можно увеличить. Поскольку, существующие портовые зоны находятся в основном на территории южных и дальневосточных регионов, в то время как в центральной и северной частях страны их практически нет. Развитие портовых зон в этих регионах может привести к значительному улучшению экономической ситуации в этих регионах.

Например, в центральной части России расположены реки Волга и Ока, которые имеют огромное значение для транспортной инфраструктуры страны. Развитие портовых зон на этих реках может привести к существенному улучшению экономической ситуации в этом регионе, а также способствовать развитию внутреннего водного транспорта. Кроме того, северные регионы России, такие как Мурманск и Архангельск, имеют огромный потенциал для развития портовых зон. Эти регионы имеют доступ к Баренцеву и Белому морям, которые являются важными транспортными маршрутами для России. Развитие портовых зон в этих регионах может привести к созданию новых рабочих мест, улучшению инфраструктуры и привлечению новых инвестиций. Важно отметить, что развитие портовых зон в центральной и северной частях России может стать ключевым фактором для улучшения экономической ситуации в этих регионах [8]. Это может привести к увеличению экспорта продукции, увеличению объемов перевозок и улучшению конкурентоспособности российской экономики в целом. Кроме того, создание новых портовых зон может привести к положительному социальному влиянию на местное население. Развитие портовых зон может стать катализатором для создания новых рабочих мест, улучшения инфраструктуры и развития туристической индустрии. Если создать новые портовые зоны, это может привести к увеличению объемов экспорта и импорта товаров, что в свою очередь может способствовать росту экономики страны. Новые портовые зоны могут привлечь больше иностранных инвестиций, что также будет способствовать развитию экономики. Одним из примеров успешной реализации проекта создания портовой зоны является порт Дубая. Развитие порта Дубая началось в 1970-х годах, когда правительство Объединенных Арабских Эмиратов решило вложить значительные средства в развитие портовой инфраструктуры. Сегодня порт Дубая является одним из крупнейших морских терминалов в мире и играет важную роль в мировой экономике. Создание новых портовых зон может также способствовать развитию смежных отраслей, таких как логистика, транспорт и торговля.

Кроме того, увеличение количества портовых зон может привести к конкуренции между ними, что в свою очередь может привести к снижению стоимости услуг, предоставляемых в портах. Это может быть важным фактором для привлечения иностранных инвесторов и увеличения объемов экспорта. Однако необходимо учитывать, что создание новых портовых зон требует значительных инвестиций. Кроме того, необходимо проводить тщательный анализ рынка и потребностей в регионе, чтобы определить, какие виды грузов будут перевозиться через порт [9]. Также важно учитывать экологические аспекты при создании новых портовых зон. Необходимо проводить оценку воздействия на окружающую среду и принимать меры по минимизации негативного воздействия на природу. Однако, для успешной реализации этой идеи, необходимо учитывать множество факторов. Во-первых, необходимо провести анализ рынка и определить потенциальные места для создания новых портовых зон. Во-вторых, необходимо учесть технические и инфраструктурные возможности, такие как наличие достаточного количества транспортных магистралей и железнодорожных линий для перевозки грузов. В-третьих, необходимо учитывать экологические факторы, такие как возможные воздействия на окружающую среду. Кроме того, для успешной реализации



этой идеи необходимо привлечь инвестиции и создать благоприятную инвестиционную среду. Для этого можно использовать различные механизмы, такие как налоговые льготы, субсидии и другие формы государственной поддержки. [6]

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что, несмотря на эти проблемы, портовые экономические зоны остаются важным инструментом для привлечения инвестиций и стимулирования экономического роста. Важно, чтобы правительства стран, которые планируют создать свои портовые экономические зоны, уделяли достаточное внимание законодательству, окружающей среде и социальным вопросам, чтобы обеспечить успешное функционирование этих зон. Только так можно достичь сбалансированного развития региона и достижения стратегических социально-экономических целей. В целом, развитие портовых зон в центральной и северной частях России имеет огромный потенциал для улучшения экономической ситуации в регионах и становится все более актуальным в условиях растущей конкуренции на мировом рынке.

Список литературы:

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 5 августа 2000 года N 117-ФЗ (ред. от 14.07.2022) // "Собрание законодательства РФ", N 32, 07.08.2000, ст. 3340
2. Федеральный закон "Об особых экономических зонах в Российской Федерации" от 22.07.2005 N 116-ФЗ (ред. от 26.03.2022) // "Собрание законодательства РФ", 25.07.2005, N 30, ст. 3127
3. Федеральный закон "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 13.07.2015 N 224-ФЗ // "Собрание законодательства РФ", N 29, 20.07.2015, ст. 4350
4. Постановление Правительства РФ от 07.07.2016 N 643 "О порядке оценки эффективности функционирования особых экономических зон" // "Собрание законодательства РФ", N 29, 18.07.2016, ст. 4820
5. Авдокушин, Е.Ф. Свободные (специальные) экономические зоны. - М.: Московский университет потребительской кооперации, 1993. – 217 с.
6. Государственно-частное партнерство: Механизмы реализации/А.А.Алпатов, А.В.Пушкин, Р.М.Джапаридзе. — М.: Альпина Паблицер, 2016. — 196с.
7. Килунина И.А. Особенности формирования особых экономических зон и проблемы их функционирования // Актуальные вопросы современной экономики. 2018. №5. С. 144-149.
8. Кузнецова Г.В. Современное положение России на мировом рынке НИОКР // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. №2. С. 15-23.
9. Майбуров И.А. Особые экономические зоны. Зарубежный и отечественный опыт. Книга 2: / И. А. Майбуров и др. под ред. И. А. Майбурова, Ю. Б. Иванова. – М.:ЮНИТИ-ДАНА, 2017. – 287 с
10. Меджидов З.У. Зарубежный опыт функционирования особых экономических зон // Вестник волжского университета им. В.Н. Татищева. 2016. №1. С. 207- 215.
11. Национальная экономика : учебное пособие / К.Н. Юсупов, А.В. Янгиров, А.Р. Таймасов; под общ. ред. К.Н. Юсупова. – 2-е изд., стер. М.: КНОРУС, 2015. 286 с.
12. Особые экономические зоны: опыт и перспективы/Фурщик М. А., Шутова А. В. — М.: ИД «Медиа Инфо Групп», 2014 — 212 с.
13. Павлов П.В., Фирсова М.В. Механизм оценки эффективности функционирования особых экономических зон в Российской Федерации и направления его трансформации в современных условиях // Национальная безопасность. 2016. №6. С. 711-719.
14. Пелькова С.В., Кольцова Т.А., Хайруллина Н.Г. Сравнительный анализ



LEGAL PROBLEMS OF PORT SPECIAL ECONOMIC ZONES IN MODERN RUSSIA

Nikolai V.Chikh, Viktor N. Butchenko, Anastasia S. Babanina

Annotation: The article discusses the main problems associated with port special economic zones in modern Russia. A comparative analysis of the taxation of port SEZs in the Russian Federation and some APEC countries is given, the peculiarities of both domestic and foreign taxation are revealed. The article also provides examples of successful functioning of port SEZs in different countries of the world, which can serve as an example for Russia in the development of its own port SEZs. The problems related to the infrastructure and management of port SEZs, as well as related environmental issues, are considered.

Keywords: port SEZ, legal regulation of port SEZ activities, taxation, tax benefits, state support for residents of special economic zones.

