

Министерство образования и науки Российской Федерации

Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса

СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК

ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

**Материалы III Международных
Озёринских чтений**

18 декабря 2015 г.

г. Владивосток

Владивосток
Издательство ВГУЭС
2016

УДК: 34.03:339.543.027.2 (571.63)

ББК 67.0+65.428.803

C25

C25 **Свободный порт Владивосток: проблемы применения российского законодательства** : [Текст] : материалы III Международных Озёринских чтений (Владивосток, 18 декабря 2015 г.) / под общ. ред. канд. юрид. наук, доцента А.В. Верещагиной ; Владивостокский государственный университет экономики и сервиса ; Институт права. – Владивосток : Изд-во ВГУЭС, 2016. – 150 с.

ISBN 978-5-9736-0370-0

Сборник содержит доклады и выступления, представленные на III Международных Озёринских чтениях, состоявшихся 18 декабря 2015 года в г. Владивостоке, Россия. Круг вопросов, освещенных участниками: становление института особой экономической зоны в России и за рубежом; особенности функционирования органов власти, судебных и правоохранительных органов на территории свободного порта Владивосток; административно-правовые и уголовно-правовые аспекты ответственности, особенности применения налогового, трудового, законодательства; природопользование и охрана окружающей среды.

Для юридической общественности, аспирантов, а также студентов, обучающихся по направлению подготовки 40.00.00 «Юриспруденция».

Редакторы:

Верещагина А.В. кандидат юридических наук, доцент, заведующая кафедрой публичного права Института права ВГУЭС (Россия) (под общ. ред.)

Горян К.В. ассистент кафедры публичного права Института права ВГУЭС (Россия) (отв. ред.)

Довбыш А.В. ассистент кафедры публичного права Института права ВГУЭС (Россия)

ISBN 978-5-9736-0370-0

© Владивостокский
государственный университет
экономики и сервиса, издание, 2016
© Авторы статей, текст, 2016.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	5
<i>Алексеевко А.П.</i> АО Корпорация развития Дальнего Востока: некоторые особенности правового положения	7
<i>Арпентьева М.Р.</i> Проблемы миграции в свободных экономических зонах	11
<i>Байкова А.А., Лосева Д.А.</i> Контрабанда как угроза национальной безопасности: закрытый и открытый порт	23
<i>Белошапко Ю.Н.</i> Сравнительно-правовой финансовый анализ налоговых режимов свободного порта Владивосток и других особых территорий	27
<i>Боблакова К.И., Соколутова Л.Г.</i> Обеспечение миграционной безопасности в свободном порте Владивосток	36
<i>Бодурова Г.Г.</i> Колизийно-правовая природа деликтных правоотношений	42
<i>Верещагин С.Г.</i> Территории опережающего развития на Дальнем Востоке России: начинаем все сначала?	51
<i>Гончарук Ю.А.</i> Пределы и практика правотворчества субъектов РФ в сфере особых экономических зон	63
<i>Горян Э.В.</i> К вопросу о национальной концепции особых экономических зон в России	72
<i>Дударко А.Н., Макеева О.Б.</i> Свободный порт Владивосток: коррупция и пути ее предотвращения	80
<i>Ищенко Н.С.</i> Международное сотрудничество в сфере экологии – гарантия устойчивого развития государств	85
<i>Ковтинец М.В.</i> Становление института особой экономической зоны в России и за рубежом	95
<i>Кондратьев А.Б.</i> Проблемы создания территорий опережающего развития в Приморском крае: к вопросу об о. Русском	100
<i>Лахнова Е.С.</i> Совместные проекты по развитию торгово-экономических отношений между Приморским краем и приграничными районами КНР	108
<i>Мокшанов М.Г.</i> Проблемы регулирования трудовых правоотношений (коллизийный аспект)	116
<i>Никулина В.К.</i> Свободный порт Владивосток: перспективы развития российско-японских отношений в сфере сельского хозяйства	120
<i>Периожогина Ю.Д.</i> Становление особых экономических зон в Российской Федерации и Китайской Народной Республике: сравнительно-правовой аспект	128

<i>Овсянникова М.С., Резников Г.Б.</i> Перспективы развития свободного порта Владивосток в свете принятия Федерального закона «О свободном порте Владивосток».....	136
<i>Шевелева Д.С., Пискун А.В.</i> Развитие туристско-рекреационного кластера: единая туристическая зона в бассейне реки Амур.....	142
Резолюция по итогам III Озеринских чтений.....	148

Предисловие

Одним из научных мероприятий, ставших уже традиционными во Владивостокском государственном университете экономики и сервиса, стали Озёринские чтения, посвященные памяти коллеги, преподавателя Института права ВГУЭС Марины Николаевны Озёриной.

Марина Николаевна Озёрина работала во ВГУЭС с момента учреждения в нем юридического образования до 2005 года, была основателем и первой заведующей кафедрой государственного, трудового и административного права Института права ВГУЭС с 1997 до 2000 года. Сферой ее профессионального интереса было трудовое право, к преподаванию которого она относилась творчески и с энтузиазмом. Ее коллеги по «преподавательскому цеху» и выпускники отзываются о ней не только как о профессиональном преподавателе и пытливом ученом, но, что важнее, как о понимающем человеке, способном привнести доброжелательную атмосферу в любой коллектив.

Изначально мыслимые как мероприятие, посвященное проблемным аспектам и вопросам трудового права, Озёринские чтения крайне быстро вышли на междисциплинарный уровень. Вторые Озёринские чтения, состоявшиеся в ноябре 2014 года, были посвящены проблемам правового статуса мигрантов и их сообществ, и привлекли крайне широкий круг участников: служащих Управления Федеральной миграционной службы и Управления Министерства юстиции по Приморскому краю, представителей общественной организации узбеков и уроженцев Узбекистана «Адолат» (Справедливость) Приморского края и общественной организации приморской азербайджанской диаспоры «Достлуг».

Актуальная тематика, широкое поле для научных дискуссий и активная полемика стали отличительной чертой Озёринских чтений. Учитывая предыдущий опыт проведения Озёринских чтений, Оргкомитет принял решение посвятить Третьи Озёринские чтения обсуждению вопросов, связанных со свободным портом Владивостоком, особыми экономическими зонами и иными территориями со специальными экономическими и правовыми режимами.

Указанная тема нашла отклик среди академического сообщества не только ВГУЭС и других вузов. Радует тот факт, что студенты и преподаватели вузов Российской Федерации (Академия Федеральной службы исполнения наказаний России (г. Рязань), Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского, Владивостокский филиал Российской таможенной академии) и стран СНГ (Гомельский государственный технический университет им. П.О. Сухого, Российско-Таджикский (славянский) университет) также приняли участие в обсуждении заявленной темы, впервые придав Озёринским чтениям статус международных.

В ходе пленарного заседания III Озёринских чтений участники обозначили не только очевидные плюсы создания свободного порта Владивосток и существования иных территорий со специальным статусом, но и проблемы правового регулирования. Среди представленных на пленарном заседании докладов (разумеется, не принижая актуальность иных) следует выделить выступление доцента, канд. юрид. наук Э.В. Горян, посвященное формированию национальной концепции особых экономических зон, в котором выявлена проблема несистемности действий законодателя в регулировании этого вопроса; доцента, канд. юрид. наук Ю.Н. Белошапко, исследовавшего проблему излишнего многообразия территорий с особым правовым статусом; ст. преподавателя А.П. Алексеенко, обратившего внимание на особенности правового статуса Управляющей компании свободного порта Владивосток.

Результатом Третьих Озёринских чтений, помимо издания сборника материалов, является принятие участниками конференции резолюции, в которой сфокусировано внимание на «болевых местах» законодательства о территориях с особым правовым статусом и его реализации.

Участники конференции выражают уверенность, что результаты их научных исследований будут востребованы, а адресаты резолюции используют данные рекомендации для устранения выявленных проблем регламентации и практики правоприменения.

Предисловие к сборнику подготовил А.В. Довбыш

АО Корпорация развития Дальнего Востока: некоторые особенности правового положения

А.П. Алексеенко

старший преподаватель кафедры частного права

*Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса
Россия, Владивосток*

В докладе проведен анализ правового положения управляющей компании территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток. Указаны недостатки предложенной законом конструкции управляющей компании и предложены пути их устранения.

Ключевые слова: государственные услуги, Корпорация развития Дальнего Востока, свободный порт Владивосток, территория опережающего развития, управляющая компания

The joint stock company «Corporation of the Far East development»: some features of legal status

A.P. Alekseenko

In the paper analysis of the Free port Vladivostok and territories of advanced development management company legal status was made. The author highlights blemishes of the legal construction of the management company and gives recommendations how to eliminate them.

Keywords: public services, land relations, Corporation of the Far East development, free port of Vladivostok, territory of advanced development, management company

Управление территориями опережающего развития и свободным портом Владивосток согласно Постановлению Правительства РФ «Об управляющей компании, осуществляющей функции по управлению территориями опережающего социально-экономического развития в субъектах Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного Федерального округа» от 30 апреля 2015 г. № 432 осуществляет АО «Корпорация развития Дальнего Востока» (далее – «Корпорация развития ДВ»). При этом полномочия общего собрания акционеров названного юридического лица осуществляются Министерством Российской Фе-

дерации по развитию Дальнего Востока.

Любое акционерное общество согласно ч.2 ст.50 Гражданского кодекса РФ и ст.2 Федерального закона «Об акционерных обществах» (далее – ФЗ «Об АО») представляет собой коммерческое юридическое лицо, чья цель – получение прибыли, однако цель «Корпорации развития ДВ» иная – управленческая. В этой связи складывается ситуация, когда коммерческая организация наделяется правами и обязанностями властного характера.

Согласно ч.5 ст.8 ФЗ «О ТОСЭР» АО «Корпорация развития ДВ» осуществляет функции многофункционального центра предоставления государственных и муниципальных услуг (далее – МФЦ) на территории опережающего развития. Данное положение закона «О ТОСЭР» вступает в прямое противоречие с п.5 ст.2 Федерального закона от 27 июля 2010 года N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг», так как МФЦ это – организация, созданная в организационно-правовой форме государственного или муниципального учреждения. Стоит также указать на мнение, что разрешительные полномочия в рамках оказания публичных услуг не должны подлежать передаче частным компаниям [1].

Нельзя не обратить внимание на содержание ч.4 ст.10 ФЗ «О ТОСЭР», которая предусматривает передачу полномочий органа местного управления управляющей компании. Данное положение противоречит главе 8 Конституции РФ и смыслу Федерального закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Очевидно, что коммерческое юридическое лицо не может и должно осуществлять функции органов местного самоуправления.

Отдельный интерес представляет порядок получения недвижимого имущества от РФ, её субъектов и муниципальных образований в собственность управляющей компании. Постановление Правительства РФ «О порядке передачи управляющей компании, осуществляющей функции по управлению территорией опережающего социально-экономического развития, на праве собственности или аренды находящихся в государственной или муниципальной собственности земельных участков, зданий, строений и сооружений, расположенных на территории опережающего социально-экономического развития, и порядке распоряжения такими земельными участками, зданиями, строениями и сооружениями, а также объектами инфраструктуры территории опережающего социально-экономического развития» от 24 апреля 2015г. №390 предусматривает, что земельные участки, здания, строения и сооружения, предусмотренные соглашением о создании ТОР, передаются управляющей компании на праве собственности или аренды. Утвержденные вышеназванным Постановлением «Правила распоряжения управляющей компанией, осуществляющей функции по управлению территорией опережающего

социально-экономического развития, переданными ей в собственность или аренду земельными участками, зданиями, строениями и сооружениями, расположенными на территории опережающего социально-экономического развития, а также объектами инфраструктуры территории опережающего социально-экономического развития» определяют, в свою очередь, как управляющая компания может распоряжаться переданной ей недвижимостью. Особый интерес представляют п.6 и п.11 правил, согласно которым при заключении договора купли-продажи земельного участка, здания, строения, сооружения, объекта инфраструктуры с резидентом территории опережающего социально-экономического развития их цена не может превышать кадастровую стоимость. Не является секретом тот факт, что кадастровая стоимость может быть значительно ниже рыночной цены недвижимого имущества. Благодаря этому появляется возможность реализации муниципальных и государственных земель по заниженным ценам резидентам ТОР, которые будут получать такой статус лишь для проведения операций с землей. Также неясно, каким образом будет определяться покупатель, если несколько лиц будут иметь намерение получить в собственность тот или иной участок. Допущенные при разработке названных выше правил упущения могут быть использованы для построения коррупционных схем, которые приведут не к привлечению инвестиций в ДВФО, а к массовой приватизации государственной и муниципальной собственности без каких-либо выгод для бывших публично-правовых собственников. В этой связи представляется, что сама возможность отчуждения недвижимости является ошибочной, идеальным вариантом в указанной ситуации было бы заключение договора аренды (субаренды).

Осуществление корпоративного управления в АО «Корпорация развития ДВ» строится также особым способом. Согласно п.2 Приказа Министерства по развитию Дальнего Востока от 27 февраля 2015 г. №17 (далее – Приказ №17). Минвостокразвития России рассматривает жалобы, представленные индивидуальными предпринимателями и/или юридическими лицами, подавшими заявку в управляющую компанию в целях получения статуса резидента территории опережающего социально-экономического развития. Пункт 9 приказа предусматривает, что по результатам рассмотрения жалобы уполномоченное должностное лицо Минвостокразвития России принимает мотивированное решение: об удовлетворении жалобы и отмене решения управляющей компании либо об отказе в удовлетворении жалобы. Приказ №17 вводит в российское акционерное право конструкцию, при которой контрагент общества получает возможность направить жалобу акционеру АО, а акционер, в свою очередь, получает возможность отменять решения и понуждать общество к заключению договора в обход исполнительных органов. Если учесть, что управляющей компанией может быть также и дочернее

общество «Корпорации развития ДВ», то возникает ситуация, когда акционер материнской компании формально не имеющий отношения к дочернему обществу решает вопросы текущей деятельности компании. При этом следует иметь в виду, что вплоть до 49% акций дочернего общества может находиться в собственности частных лиц, которым, однако, такое право не дано. Названный приказ подчеркивает, что законодатель выбрал некорректную организационно-правовую форму управляющей компании, используя в качестве таковой вместо учреждения акционерное общество.

С 1 сентября 2014 года в ГК РФ появилась ст.67.2 – «корпоративный договор». В связи с тем, что нормы ГК РФ предусматривают возможность заключения корпоративного договора, который является тайным и позволяет определить отличающийся от установленного в ФЗ «Об АО» порядок управления обществом, имеет смысл ввести запрет на заключение такого соглашения между акционерами дочерней управляющей компании.

Таким образом, предложенная ФЗ «О ТОСЭР» конструкция управляющей компании, сочетающей в себе черты учреждения и акционерного общества, не вносит упорядоченности в российское гражданское право. Предлагаемая система корпоративного управления в АО «Корпорация развития ДВ» и в ее дочерних структурах чрезмерно расширяет права акционера Минвостокразвития, что еще раз подчеркивает несостоятельность идеи управляющей компании как акционерного общества. Законодателем также не учтен тот факт, что в рамках дочерних обществ АО «Корпорация развития ДВ» могут заключаться корпоративные договоры, которые при некоторых обстоятельствах будут представлять угрозу эффективному развитию ТОР. В этой связи лучшей организационно-правовой формой было бы государственное учреждение. Также коррупционные риски таит порядок перехода недвижимого имущества от управляющей компании резидентам ТОР. Что касается возможности передачи функций от органов местного самоуправления в ведение коммерческой структуры, то это представляется сужением прав участия населения в жизни муниципальных образований.

1 Кравченко, А.Г. Платные публичные услуги: проблема бюрократизации / А.Г. Кравченко // Юрист - Правоведь. – 2013. – №5. – С. 73-76.

Проблемы миграции в свободных экономических зонах

М.Р. Арпентьева

старший научный сотрудник кафедры психологии развития
и образования, Институт психологии

*Калужский государственный университет
Россия, Калуга*

Формирование оптимальной демографической и миграционной политики на Дальнем Востоке является важной задачей для российского государства. Ее ключевым компонентом является решение проблем адаптации мигрантов из Центральной и Северо-Восточной Азии. Статья посвящена проблематике адаптации личности и группы к культурным отличиям и многообразию в мультикультурной среде. Рассматриваются основные подходы и феномены адаптации, дается целостная характеристика процессов адаптации к инокультурной среде

Ключевые слова и словосочетания: международная миграция, Россия, российский Дальний Восток, депопуляция, адаптация и социализация мигрантов

The issue of migration in free economic zones

M.R. Arpentieva

The formation of the optimal demographic and migration policy in the Far East is the most important task for the Russian state. Its key component should be resolving problems of adaptation of migrants from Central and North-East Asia. The article is devoted to adaptation of individuals and groups towards cultural differences and diversity in a multicultural environment. Discusses the basic approaches and the phenomena of adaptation, the holistic description of processes of adaptation to foreign culture environment is given.

Keywords: international migration, Russia, Russian Far East, depopulation, adaptation and socialization of migrants

Свободными экономическими зонами, как известно, называют отдельно выделенные территории стран, которые обладают льготными валютными, налоговыми, таможенными режимами. В них традиционно поощряется формирование экспортного капитала и приток иностран-

ного капитала в сферу услуг и промышленности, а также совместная с иностранным капиталом торговая и другая предпринимательская деятельность. Вместе с капиталом в эти зоны приходят и люди: собственники, торговцы, рабочие и т.д. Становление института особой экономической зоны в России и за рубежом во многом связано с решением проблем адаптации мигрантов. Что касается дальнего Востока и Приморья, то это - проблемы адаптации выходцев и мигрантов из Центральной и Северо-Восточной Азии. Один из центральных моментов в их адаптации связан с преодолением разрыва между типами культур, которые представляют собой представители России и ее дальнего Востока и представители Центральной и Северо-Восточной Азии. Прежде, всего, такого изменения как «коллективизм и индивидуализм», а также смежных с ними, рождающих кризис этнической идентичности как кризис отношений с собой и кризис отношений с миром в целом. Психологические проблемы человека, связанные с его этнической принадлежностью, могут быть расположены на континууме. Межгрупповые и межличностные формы взаимодействия образуют некоторый континуум, на одном полюсе которого можно расположить варианты социального поведения человека, полностью обусловленные фактом его группового членства, а на другом — такие формы социального взаимодействия, которые полностью определяются индивидуальными характеристиками участников.

Данная типология проблем дает возможность составить представление о том множестве (системе) факторов, которые вносят свой вклад в развитие конкретного нарушения психологического функционирования человека, а также конкретные возможности и ограничения различных технологий и подходов к оказанию помощи мигрантам в их адаптации и в построении продуктивных деловых и иных отношений мигрантов и тех, кто с ними связан.

**Континуум проблем человека как представителя
этнокультурной группы**

ТИПЫ ПРОБЛЕМ		ПРИЧИНЫ ПРОБЛЕМ
Проблемы человека как представителя этнической группы		Полностью определяются принадлежностью к этнической группе и особенностями ситуации
ВИДЫ ПОМОЩИ		Культурные ассимиляторы, обучающие семинары и тренинги
	Социодрама, тренинги социальной компетентности, компетентного общения	
		Социально-психологический тренинг, группы самопомощи
	Т-группы и группы личностного роста	
		Психодрама
	Психосинтез, юнгианская и гештальттерапия	
	Психоанализ и другие глубинно-ориентированные подходы	
Глубинные личностные проблемы		Проблемы, связанные с ранним опытом, социализацией или травмами
ТИПЫ ПРОБЛЕМ		ПРИЧИНЫ ПРОБЛЕМ

В современной этнопсихологии, кроме того, выделяется ряд факторов успешных кросс-культурных контактов, связанных с процессом адаптации и так называемым «культурным переносом»:

1. Психологический подход фокусируется на способах приспособления изменяющегося опыта к новой культуре, связанным с ними сложностями («рисками»): ностальгия, культурный шок (culture shock), маргинальность, культурное напряжение (напряженность), культурное утомление [3; 7].

2. Социологический подход исходит из того, что социальные условия также играют важную роль в помощи мигрантам приспособиться к новой культуре. Способ или характер помощи мигрантам, беженцам, наличие и роль локальных этнических сообществ (меньшинств) в культуре-хозяине (культуре большинства), распространенные в культуре-хозяине установки оказывают влияние на адаптацию. Необходимость поиска работы, потребность в самоопределении у мигрантов и беженцев,

необходимость реализации мультикультурной концепции социальной помощи — это «риски», связанные с социальным аспектом [5; 6].

3. Процессуально-ориентированный. Термин «аккультурация» согласно Дж. Берри, Т.Г. Стефаненко и другим исследователям, выступает как структура (рамка) для описания процесса адаптации человека или группы к новой культуре. Поэтому разделяют собственно аккультурацию — адаптацию социальной группы, и психологическую аккультурацию — адаптацию индивидуального субъекта в инокультурной среде. Аккультурация означает феномен, появляющийся тогда, когда группы индивидов из разных культур вступают в непосредственный и продолжительный контакт, последствиями которого являются изменения элементов оригинальной культуры одной или обеих групп [6, p.242–252; 3; 4; 5].

Предпочитаемой с 90-х годов XX века моделью изучения психологической адаптации мигрантов является «стресс аккультурации». Эта модель описывает ситуацию, когда люди, адаптируясь в иной культуре, не могут с легкостью изменить свой поведенческий и интерпретативный репертуары и/или попадают в ситуацию конфликта ценностей. В процессе аккультурации возникает конфликт, при котором источники возникших проблем лежат не в культуре, а в межкультурном взаимодействии [1; 2; 7]. Термин «шок» подразумевает негативный опыт, однако стресс активизирует и позитивные психологические процессы. Согласно теории аккультурации, этот процесс связан с поддержанием культуры (важность сохранения культурной идентичности) и участием ее представителей в межкультурных контактах (степень включенности в иную культуру). Конечный результат аккультурации — достигнутая долговременная адаптация, со стабильными изменениями в индивидуальном или групповом сознании в ответ на требования среды. Социально-психологическими показателями успешной аккультурации на психологическом уровне являются позитивная этническая идентичность и этническая толерантность. Для того, чтобы охарактеризовать аккультурацию используется три основных концепта: 1) вынужденность контактов с инокультурной общностью (*voluntariness of contacts*); 2) аттитуды аккультурации (*acculturation attitudes*); 3) стресс аккультурации (*acculturation stress*). Эти три концепта дают в целом, возможность кратко охарактеризовать понятие «аккультурации» и ее возможные варианты.

Дж. Берри и его последователи также выделяют ряд этнических групп - типов социальных общностей, по-разному переживающих ее: беженцы, иммигранты, местные жители — представители большинства и представители меньшинства, временные жители (учащиеся или работающие). Разница между ними заключается: в степени добровольности кросс-культурных контактов; в степени постоянства этих контактов (носят ли контакты временный или постоянный характер). Это сказывается

на том, насколько проблемным оказывается контакт: так, мигранты испытывают меньше сложностей, чем беженцы и местные жители, а временные жители (учащиеся, туристы) — больше, чем постоянно живущие в стране представители их же этнических групп [6].

Современные исследователи рассматривают множество переменных, от которых зависит благоприятность взаимодействия представителей разных культур и этносов, например: цель (совместная деятельность, совместное проживание, учеба, досуг); относительное равенство статуса и прав и численное соотношение (большинство—меньшинство); продолжительность взаимодействия (постоянное, долговременное, кратковременное), а также частота и глубина контактов; тип вовлечения в жизнь общества (от участия до наблюдения); территория, которая может быть общей или «своей» лишь для одной из групп; внешние различительные признаки (язык, религия, раса). Однако, и при самых благоприятных условиях контакта, например, при постоянном взаимодействии, совместной деятельности, частных и глубоких контактах, относительно равном статусе, отсутствии явных различительных признаков, у переселенца или визитера могут возникнуть сложности и напряженность при общении с представителями страны пребывания. Поэтому при рассмотрении проблемы кросс-культурного взаимодействия изучение межкультурной адаптации (понимаемой как сложный процесс, благодаря которому человек достигает соответствия (совместимости) с новой культурной средой, а также результат этого процесса) всегда имеет большое значение [1; 2; 4; 6; 7].

Часто выделяют внутреннюю сторону адаптации, выражающуюся в чувстве удовлетворенности и полноты жизни, и ее внешнюю сторону, которая проявляется в участии индивида в социальной и культурной жизни новой группы, проводится разделение между социокультурной и психологической адаптацией. Психологическая адаптация относится к совокупности внутренних психологических последствий. Социокультурная адаптация относится к совокупности внешних поведенческих следствий связи индивидов с их новой средой, включая их способность решать ежедневные социально-культурные проблемы. Первоначально аккультурация рассматривалась как феномен группового уровня, и лишь позднее было введено понятие психологической аккультурации. Аккультурация — это процесс изменения в культуре группы, а психологическая аккультурация — это процесс изменения в психологии индивида. Но здесь также имеются в виду изменения ценностных ориентации, ролевого поведения, социальных установок индивидов, чья группа подвергается общей аккультурации.

Аттитюды аккультурации (особенности ценностных, аффективных и когнитивных, поведенческих аспектов способов включения в доминантную культуру элементов культуры этнического «меньшинства», и

присвоения элементов доминантной культуры группами этнических меньшинств) различны у доминантной культуры и культуры, подвергающейся аккультурации (*dominant culture, acculturating culture*). Это представление позволяет описать взаимоотношения между аттитудами аккультурации и стратегиями аккультурации (*acculturation strategy*). Понятие «аттитуды аккультурации» включает способы включения в доминантную культуру элементов культуры этнического «меньшинства», понятие «стратегии аккультурации» — совокупности способов аккультурации группы этнического «меньшинства», отражающие особенности ее ценностных, смысловых и поведенческих аспектов [6; 7].

Центральный показатель включения (перехода) субъекта в другую культуру — степень, в которой субъект считает и хочет считать себя принадлежащим ей (размер субъективного вклада в культуру страны-хозяина). Другие факторы — широта контактов субъекта со своей и инокультурной группой, желание и степень свободы этих контактов. При этом выделяется несколько стратегий: стратегия обособления (*separatioism*) собственной группы; ассимиляция (*following the assimilation track*) собственной группы и культуры в культуру большинства; стратегия интеграции (*integration strategy*) своей и чужой культур. Маргиналы (*marginalization*) характеризуются низким интересом к контактам с членами всех: как своей, так и чужой культуры. Общие последствия межкультурных контактов таковы: геноцид, ассимиляция, сегрегация и интеграция. Геноцид — ситуация, когда одна этническая или культурная группа, обычно численно доминирующая или обладающая превосходящими ресурсами, уничтожает членов другой этногруппы. В оправдание выдвигается тезис о расовой, этнической или психологической неполноценности группы. В психологическом плане геноцид — это выражение предельной интолерантности к иному образу жизни. Ассимиляция — поглощение одной культуры другой, добровольно или вынужденно этнокультурная группа адаптируется к ценностям доминирующей культуры. Цель добровольной ассимиляции — выжить среди других. Сегрегация — изолированное, независимое существование этнических культур. Интеграция — принцип совместимости, когда разные культурные группы сохраняют свои, присущие только им исходно культурные индивидуальности, хотя в то же время объединяются в единое общество на другом, равно значимом для них основании. Это наиболее позитивный вид межкультурного взаимодействия. Мультикультурализм — позитивное отношение к наличию в обществе различных этнокультурных групп и добровольная адаптация социальных институтов общества к потребностям разных культурных групп [4; 5]. Степень свободы в выборе собственной стратегии принятия важных государственных и политических решений связана с характером распространенных в обществе аккультурационных аттитудов и установок.

Понятие «аккультурационный стресс» используется для описания поведения, ассоциирующегося со стрессом, который переживает человек в процессе аккультурации. Однако, культурные изменения (изменения культуры) не всегда приводят к стрессу и, кроме того, многие взаимодействия культур приводят скорее к позитивным, чем деструктивным, эффектам. Тем не менее, существует взаимосвязь между характером аккультурации и уровнем стресса. Так, маргиналы и обособившиеся переживают более выраженный стресс, чем те, кто выбирает стратегии интеграции и ассимиляции. В качестве других важных факторов можно назвать характер установок (установок) аккультурации, уровень их осознания, наличие и характер социальной помощи, доступ к принятию важных социально-политических решений. Таким образом, адаптация к культурному многообразию – содержательно и процессуально вариативный феномен, зависящий от множества внутренних и внешних по отношению к адаптирующимся личности и группе факторам. И его изучение и практическая реализация должны быть комплексными, интегративными.

Общим моментом успешного контакта и залогом продуктивности отношений между людьми как представителями разных культур также полагается готовность людей к «понимающей коммуникации» — созданию условий, в которых возможно достаточно полное (непредвзятое, открытое) и глубокое — толерантное понимание людьми друг друга — как людей, как специалистов и как представителей конкретных этнокультурных групп. Этнокультурной толерантностью — называют способность не только к осознанию, но и принятию существующих между всеми людьми различий, принятию возможности изменений человека, в том числе своих собственных изменений, а также изменений ситуации взаимодействия с ним — ее правил и этических принципов. Под толерантностью понимают также терпимость, снисходительность к чужим недостаткам. Политологи рассматривают толерантность как способность человека, общества, государства слышать и уважать мнение других, невраждебно встречать мнение, отличное от своего. В определении, которое содержится в Декларации принципов толерантности, утвержденной в 1995 году Генеральной конференцией ЮНЕСКО заложен несколько иной смысл: толерантность предлагается рассматривать как: 1) уважение, принятие и правильное понимание богатого многообразия культур нашего мира, форм самовыражения и проявления человеческой индивидуальности; 2) отказ от догматизма, от абсолютизации истины и утверждение норм, установленных в международно-правовых актах в области прав человека. Психологи отмечают, что толерантность как понятие имеет два важнейших измерения — устойчивость и терпимость. Устойчивость — проявляется, прежде всего, как способность самоуправления, самосознания себя в кризисной, проблемной или неоп-

ределенной ситуации, например, в ситуации стрессов, порождаемых встречей с необычной или «отклоняющейся от привычной «социальной реальностью» в целом. Терпимость — это толерантность по отношению к людям (и самому себе), их отличиям — возникает в момент встречи с «необычными», «отклоняющимися» или «проблемными» другими людьми (их действиями, высказываниями, личностными особенностями). Такая толерантность — такой способ принятия межчеловеческих различий, который исключает ксенофобию. В связи с проблемами, возникающими в работе с беженцами, с людьми, находящимися в зоне военных межгосударственных и межнациональных конфликтах. В зонах напряженности особенно важным измерением толерантности становится ее свободный, добровольный или вынужденный характер: истинная толерантность выступает как добровольный и не связанный с какими-либо «усилиями» «шаг навстречу» другому человеку, стремление к принимающему пониманию другого человека (это еще не любовь и принятие, но уже — ее желание, часто обозначаемое, например, термином «плюрализм»). Здесь и становится возможна ситуация, когда все спорят и сомневаются, но не испытывают негативных чувств к себе и другим. На «социокультурном уровне» толерантность, т.о., может рассматриваться как феномен человеческой морали (и, в этом смысле, более или менее свойственная разным культурам) или относится исследователями к одному из «рациональных» правил организации продуктивного повседневного взаимодействия. На личностном уровне толерантность часто выступает как особое «состояние души», сознания.

Вторичная толерантность, в отличие от первичной, основанной на исследовательской установке человека по отношению к себе и к миру, — приобретенное умение, связанное, в частности, с таким важным компонентом социально-психологической компетентности личности как поведенческий. Она требует сознательных и планомерных усилий к удержанию себя в позиции «принимающего» и «понимающего», требующее определенного мужества — дающего возможность увидеть в себе и других людях общие и общечеловеческие черты, и, в этом смысле, «мужество почувствовать себя интегрированным», целостным человеком. Толерантность в неопределенных или неприятных ситуациях дает возможность переключиться с силовых решений проблем на разговорные, изменить суть проблем, сводящихся подчас к «элементарному» непониманию ситуации общения. В целом же толерантность связана с мерой понимания человеком себя и мира, а также с готовностью человека к развитию этого понимания, особенно ярким примером здесь является ситуация кросс-культурного консультативного контакта, в рамках которой феномен толерантности выступает во всей своей полноте. Толерантность предполагает высокий уровень «разбуженности сознания» человека, дающий ему возможность целостного понимания себя и

мира, «ответственного видения людей». Толерантный человек обращен не на равнодушное или агрессивно-экспансивное («ты мне не нравишься и/или неинтересен»), а принимающее взаимодействие с людьми, отличными от субъекта толерантного отношения уже потому, что они — другие люди. Толерантность, поэтому, часто рассматривается как способность увидеть в себе и других людях общечеловеческие черты, и, в этом смысле, почувствовать себя целостным, человеком.

Таким образом, толерантность - психологическая или социально-психологическая характеристика индивидов и социальных групп, проявляющаяся в их взаимодействии с другими индивидами или социальными группами. Другой гранью, тесно соприкасающейся с толерантностью, но не сводимой к ней, является мультикультурализм. Мультикультурализм - комплекс идей и действий различных социальных субъектов (государственных и иных организаций), направленных на равноправное развитие различных культур, преодоление дискриминации различных групп населения во всех сферах общественной жизни, обеспечение равных шансов при трудоустройстве и получении образования, отмену скрытых и явных препонов в административной карьере и т.д. Мультикультурализм предполагает содействие сосуществованию различных культур в одной стране. Он родился из осознания непродуктивности ассимиляторских усилий со стороны государства. Высокоразвитые государства мира сформулировали так называемую стратегию утверждающих (подтверждающих) действий «affirmative action» – стратегию, нацеленную на преодоление дискриминации во всех сферах общественной жизни. В социальной мультикультурной политике этих государств и свободных экономических зон особенно, на уровне ее правового обеспечения и процедур реализации, выделяется три важнейших измерения, в которых необходим такое «утверждение»: культурная идентичность, социальная справедливость, экономическая эффективность.

Первое понятие закрепляет за каждым гражданином право на культурную реализацию (в том числе языковое и религиозное самовыражение), право на выбор культурной идентичности предоставляется всем гражданам. Этничность – как языковая и религиозная принадлежность – не закреплялась за индивидами или группами в качестве неотъемлемого свойства; считалось, что она – плод свободного решения. Второе понятие предполагает правовые гарантии равенства возможностей и отсутствия социальной дискриминации на основании расовой принадлежности, пола, конфессии и т.д. Третье понятие предполагает подтверждение как поощрение талантов и способностей жителей страны и свободной зоны (независимо от их происхождения). Оно важно с гуманитарной точки зрения и экономически полезно обществу. Т.о., мультикультурализм представляет собой не просто психологическую или эти-

ческую доктрину, но и определенную политическую программу, государственную политику, характерную для государств, стремящихся способствовать формированию открытого общества. Толерантность и мультикультурализм - тесно связанные, но не идентичные понятия. Толерантность связана с желанием понять другого человека, не отказываясь и от понимания наиболее «странных», «неопределенных» и «проблемных» аспектов его поведения, высказываний, представлений и переживаний. Толерантность делает возможным продуктивное соотношение тенденций человека любить и понимать себя и других людей с тенденциями властвовать и принимать решения по поводу себя и других людей. Она уравнивает стремление человека внимать — себе и миру и изменять — себя и мир. «Насильственное познание» отличается от «ненасильственного понимания» мерой осознания насилия: степени вмешательства во внутренний мир и поступки другого человека, а также степени насилия по отношению к себе самому. Т.о., толерантность предстает как одно из условий собственно человеческих — человеческих взаимоотношений людей, основанных не на «блаженной невинности» непонимания, но на глубоком осмыслении парадоксов человеческих отношений.

Толерантность в понимании предполагает стремление человека ориентироваться на подтверждение — со стороны другого, если понимается другой, и ориентироваться на самоподтверждение, если объектом постижения является его собственное «Я». Если значимые другие не предпринимают попыток понять, организовать диалог, то идентификация вызывает «развитие в режиме самоподтверждения». Неподтверждение касается отрицания реальности субъектов взаимодействия и/или ситуации взаимодействия. Неподтверждение, т.о., связано с отсутствием понимания: диалога и обратной связи (со-понимания, понимания ситуации взаимодействия), духовных влияний (понимания другого), идентификации (самопонимания). Длительное существование человека в такой системе отношений приводит к невозможности удовлетворения потребности в подтверждении и — затем — к депривации личностного роста, разрушению общения. Для личности с неудовлетворенной потребностью в подтверждении (самоподтверждении) характерны попытки решить проблему своего существования, которые связаны с предпочтением одного из способов: «быть вне людей», которые не подтверждают ее, или «быть с ними», то есть с проявлением во взаимодействии и общении ригидности в выборе стратегий понимания себя и мира, а также в выборе моделей общения и поведения. Во взаимодействии человека с миром человек всегда стремится к тому, чтобы оставаться одновременно имманентным и себе и миру. Но это соответствие, эта имманентность постоянно нарушается, и тогда возникает проблема выбора — отдать предпочтение условиям, предоставляемым миром или реализовать собст-

венные возможности, увеличив уровень самопонимания. Однако, человек не может понимать себя, не понимая мир, и не может понимать мир, не понимая себя как автономного субъекта активности. Происходит это потому, что в каждый момент времени человек «вживлен» в мир и составляет с ним единую систему и в то же время остается самостоятельным суверенным субъектом активности.

Однако, и толерантность и мультикультурализм подвергаются критике: сами по себе, вне ограничений нравственного отношения человека к человеку, общества и государства, организаций и т.д., ни мультикультурализм, ни толерантность не являются гарантиями продуктивности контактов и взаимоотношений. Напротив, могут усиливать конфликты и создавать дополнительные барьеры: «наказывая» уже тех, кто не разделяет этих установок или ограничивает их нравственными ориентирами, сохраняющими человеческую жизнь как таковую. Мультикультурализм и толерантность не должны становиться вседозволенностью и, таким образом, разрушать отношения между людьми, человеческие жизни и жизни общества и государства. Поэтому правовое регулирование функционирования свободных зон и вопросы психологической адаптации мигрантов в них остаются по-прежнему острыми. Дело не только в продуктивном переживании шоку аккультурации, но и в том, относятся ли субъекты мульти культурных отношений друг к другу с уважением и заботой или – нацелены на само- и взаимное разрушение и потребление. Поэтому ведущим моментом продуктивной адаптации мигрантов является не столько повышение этнокультурной компетентности субъектов, сколько повышение их человеческой компетентности, нравственного развития и построение отношений в сфере бизнеса и жизни в целом на основе нравственных императивов. В этом случае проблемы культурной адаптации решаются «автоматически».

Специалисту важно помнить, что на процесс адаптации оказывают влияние уровень толерантности, степень ригидности, направленность поведенческих реакций в проблемной ситуации, склонность к депрессивным состояниям, уровень тревожности, особенности системы индивидуальной психологической защиты, характер трансформаций социальной идентичности личности, содержание и направленность этнических образов (автостереотипов и гетеростереотипов), состояние мотивационно-потребностной сферы. Адаптация мигрантов к новой культурной среде должна проходить на основе осознания ценности и значимости собственных культуры и личности. Важный критерий успешности социокультурной адаптации — не отказ от своих ценностей и принятие другой культуры (ассимиляция), а способность соединить различные ценностные системы, чтобы, приняв новые культурные нормы и правила, сохранить собственные (интеграция). Обязанность специалиста - помочь разобраться и в межкультурных различиях, и увидеть сходство

различных культурных систем - через восстановление целостности разрушенной или деформированной идентичности. Преодоление кризиса идентичности — личностной и групповой — в условиях новой социокультурной ситуации – базовый принцип помощи мигрантам и тем, кто с ними взаимодействует. Специалисты, работающие в рамках мультикультурного направления подчеркивают, что «неудача ждет как на пути чрезмерного акцентирования культурных различий, так и при чрезмерном акцентировании культурного сходства; успех же — на пути одновременного учета обеих перспектив». В ситуации, когда избыточно акцентируются культурные различия, результатом оказывается стереотипизированная, нетерпимая (exclusionary), политизированная и антагонистическая интерпретация. Когда же излишне выражено акцентируется культурное сходство, появляется эксплуатация групп меньшинства более сильными, маскирующееся под процесс объединения и смешения национальностей, пренебрежение важными для культуры качествами ее идентичности

1. Минигалиева, М.Р. Кросс-культурные аспекты взаимодействия профессионалов / М.Р. Минигалиева // Государство и гражданское общество в России: новые практики взаимодействия. – Волгоград: ВГУ, 2012. – С.578-589.

2. Минигалиева, М.Р. Кросс-культурные аспекты социально-психологической помощи / М.Р. Минигалиева. – Калуга: Манускрипт, 2002. – 190с.

3. Минигалиева, М.Р. Толерантность и мультикультурализм: современная этнопсихология и мультикультурное консультирование/ М.Р. Минигалиева. – Калуга: КГУ, 2012. – 332 с.

4. Психология беженцев и вынужденных мигрантов: исследования и опыт практической работы / Под ред. Г.У. Солдатовой. Сб. – М.: Смысл, 2001. – 320с.

5. Стефаненко, Т.Г. Методы подготовки к межкультурному взаимодействию / Т.Г. Стефаненко // Стефаненко Т.Г., Шлягина Е.И., Ениколопов С.Н. Методы этнопсихологического исследования. — М.: МГУ, 1993. – С.55–78.

6. Berry, J.W. Psychology of acculturation: Understanding individuals moving between cultures / J.W. Berry // R.W.Brislin (Ed.) Applied cross-cultural psychology. – L., 1990. – P. 232-253.

7. Bochner, S. The social psychology of cross-cultural relations / S. Bochner // Cultures in Contact: Studies in Cross-Cultural Interaction. / Ed. by S. Bochner. – Oxford: Pergamon Press, 1982. – P.5–44.

Контрабанда как угроза национальной безопасности: закрытый и открытый порт

А.А. Байкова, Д.А. Лосева

стажеры ООО «Юридическая клиника

Россия. Владивосток

Актуальность данной темы объясняется созданием свободного порта Владивосток. С точки зрения национальной безопасности города Владивостока и Российской Федерации в целом, данное событие вносит изменения как положительные, так и отрицательные. В данной статье рассматривается одно из последствий создания открытого порта, а именно контрабанда.

Ключевые слова и словосочетания: *Дальний Восток, свободный порт Владивосток, контрабанда, национальная безопасность, статистика, история порто-франко.*

Smuggling as a threat to national security: closed and open port

A.A. Baikova, D.A. Loseva

The relevance of that topic is explained by the foundation of a free port of Vladivostok. From outlook of national security of Vladivostok and Russian cities as a whole, this fact makes both positive and negative changes. This article discusses one of the consequences of creating an open port – smuggling.

Keywords: *Far East, free port of Vladivostok, smuggling, security, statistics, history of «porto franco».*

Впервые в России режим порто-франко был установлен Высочайшим указом Императора Александра II от 16 апреля 1817 года в городе Одессе, в качестве отправной точки для направления европейских товаров в Синоп. Фактически порто-франко было введено лишь в 1819 году, после строительства за чертой города таможенных пунктов, и просуществовало там (с некоторыми перерывами) до 19 апреля 1859 года. Вообще система порто-франко была призвана обеспечить заграничными товарами промышленного и сельскохозяйственного производства жите-

лей края при отсутствии местного производства и путей сообщения, которые позволяли бы поставлять товары из европейской России. Во Владивостоке режим порто-франко был установлен в 1862 году. Одним из самых важных аспектов дальневосточного порто-франко было распространение режима беспошлинной торговли на огромную территорию Восточной Сибири. Несмотря на действительно мощный экономический подъём территории порто-франко и вокруг неё, стали проявляться и негативные тенденции существования открытого порта во Владивостоке. Негативными последствиями стали необходимость таможенного досмотра любого товара (даже небольшой партии) как местного, так и иностранного производства, увеличение численности и расходов на содержание службы таможенного управления для борьбы с контрабандой и контрабандистами, и, конечно, практически полное отсутствие таможенных сборов для пополнения государственного бюджета [1].

В данной статье рассматривается одно из перечисленных выше последствий существования порто-франко во Владивостоке – контрабанда. О привлекательности Дальнего Востока России для транснационального контрабандного вывоза природных богатств отмечалось одним из авторов монографии на эту тему [2, с. 140-164]. Опыт последующего существования Свободной экономической зоны «Находка» в период 1990-2002 годы этим же автором показано существенное ухудшение криминологической обстановки в этом регионе и появления новых явлений в преступности [3, с. 54-60].

Контрабанда – это перемещение через таможенную границу государства товаров или иных предметов, оговоренных законодательством страны, совершенное помимо или с сокрытием от таможенного контроля либо с обманным использованием документов или средств таможенной идентификации, либо сопряженное с отсутствием декларирования или недостоверным декларированием. В Уголовном кодексе Российской Федерации контрабанда регламентируется статьями 200.1, 200.2, 226.1, 229.1.

Существуют различные классификации контрабанды, но мы хотели бы остановиться, по нашему мнению, на одной из самых важных классификаций – классификация контрабанды по степени опасности для государства и общества, которая может проводиться на основании следующей градации:

- наиболее опасной считается контрабанда вооружения, взрывных устройств и ядерных припасов, биологического и химического оружия, огнестрельного оружия и боеприпасов к нему;
- далее по степени опасности следуют наркотические, ядовитые, отравляющие и радиоактивные вещества;
- предметы художественного, исторического и археологического достояния, культурные ценности;

- товары массового потребления (в том числе сигареты, алкогольные напитки, одежда, обувь, бытовая техника и электроника и т.п.);
- предметы роскоши (автомобили класса люкс, дорогостоящие ювелирные изделия, яхты и проч.) [4, с. 157].

Чтобы представить действительную картину реализации контрабанды во Владивостоке, проанализируем статистику. По данным Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ), в 2014 году было возбуждено 213 (в 2013 г. – 148) уголовных дел, в том числе 9 – по фактам невозвращения из-за границы денежных средств (ст. 193 УК РФ) в размере 772,6 млн. руб.; 69 – по фактам уклонения от таможенных платежей (ст. 194 УК РФ) на общую сумму 374,2 млн. руб. (значительное количество таких преступлений было совершено при ввозе автотранспорта и товаров народного потребления); 18 – по фактам незаконного перевода валюты (ст. 193.1 УК РФ) на общую сумму 381,2 млн. руб.; 9 – по фактам контрабанды валюты (ст. 200.1 УК РФ) на общую сумму в пересчете на рубли 28,7 млн. руб., 5 – по фактам незаконного образования юридического лица (ст. 173.1 УК РФ), из них 4 – в отношении групп лиц по предварительному сговору.

В свою очередь по фактам контрабанды стратегически важных товаров (ст. 226.1 УК РФ) было возбуждено 50 уголовных дел общей стоимостью 208,5 млн. руб., что втрое больше показателя 2013 года. Предметами преступления по делам данной категории были лесоматериалы (22 у/д – 49,3 млн.), мясопродукция (12 у/д – 45,2 млн.), водные биоресурсы (5 у/д – 82,6 млн.), а также нефрит, пушнина, нефтепродукция, янтарь, дикорастущий женьшень, каменный уголь и краснокнижный лишайник.

Помимо этого, таможенными органами было выявлено и признано контрафактными 647,3 тыс. (2013 г. – 1,9 млн.) единиц продукции (ЕКП) при установленном контрольном значении не менее 460 тыс., возбуждено 245 (в 2013 году. – 221) административных дел по ч. 1 ст. 7.12 и ч. 1 ст. 14.10 КоАП РФ. В результате этого были приняты решения о привлечении к административной ответственности по 231 (156) делу данной категории, назначено наказаний в виде штрафов на общую сумму более 7,7 млн. (более 3,4 млн.) руб. [5].

Проанализировав приведённые статистические данные, можно сделать вывод о том, что в течение нескольких последних лет показатели контрабанды возросли. Учитывая насколько велики показатели контрабанды во Владивостоке 2013-2014 годах и историю порто-франко 19 века, можно предположить, что создание нынешнего свободного порта повлечёт за собой ещё больший рост контрабанды.

В связи с вышесказанным, мы считаем необходимым затронуть тему ущерба от контрабанды. Ущерб носит разноплановый, системный, комплексный характер и проявляется сразу по нескольким направлени-

ям. Экономический ущерб включает в себя недополучение средств в государственный бюджет и подрыв режима честной конкуренции. В политический ущерб входит осложнение межгосударственных отношений с приграничными странами. Социальный ущерб составляет снижение уровня жизни населения из-за недополучения благ, гарантированных государственным бюджетом [6]. И, наконец, криминальный ущерб представляет собой ухудшение общей криминальной обстановки в стране, формирование организованных преступных сообществ. Учитывая весь возможный ущерб и уже нанесённый ущерб вследствие контрабанды, свободный порт может усугубить ситуацию.

Как итог можно отметить тесную взаимосвязь режима свободного порта и уровня преступности, а именно рассмотренной в данной статье контрабанды.

Таким образом, решая вопрос о создании свободного порта Владивосток, органам власти всех уровней необходимо консолидироваться в целях минимизации криминальных рисков, которые могут снизить макроэкономический эффект от реализации данного проекта.

1. Троицкая, Н.А. «Порто-франко» на Дальнем Востоке / Н.А. Троицкая // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 1998. – № 2. – С. 154–160.

2. Шульга В.И. Транснациональные проявления организованной преступности на Дальнем Востоке России: предпосылки и общая характеристика // Транснациональная организованная преступность и Россия: монография / кол. авт.; науч. ред. В.А. Номоконов. – Владивосток : Изд-во Дальневост. федер. ун-та. 2010 – 623 с.

3. Шульга В.И. Вопросы формирования свободной экономической зоны на Дальнем Востоке: особенности криминологической обстановки и новые проявления в преступности // Проблемы совершенствования правоохранительных отношений в условиях свободной экономической зоны: Сб. науч. тр., - Владивосток, Хабаровская высшая школа МВД России, 1994. – 95 с.

4. Кисловский, Ю.Г. Контрабанда: история и современность / Ю.Г. Кисловский. - М.: ИПО «Автор», 1996. – 429 с.

5. Итоги правоохранительной деятельности таможен Дальневосточного региона за 2014 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dvtu.customs.ru/> (дата обращения: 10.12.15).

6. Gorian, E., Gorian, K. Chinese conception of international law as the response to the challenges of today / E. Gorian, K. Gorian //

Сравнительно-правовой финансовый анализ налоговых режимов свободного порта Владивосток и других особых территорий

Ю.Н. Белошапко

кандидат юридических наук
доцент кафедры публичного права, Институт права

*Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса
Россия. Владивосток*

Для привлечения инвестиций и решения других проблем финансовой системы Российской Федерации отдельным частям её территории предоставляются особые правовые режимы. Резиденты данных территорий имеют налоговые, таможенные и другие льготы и преимущества. В этой связи актуальным является сравнительный правовой анализ налоговых режимов названных территорий. Особое место среди указанных территорий занимает свободный порт Владивосток.

Ключевые слова и словосочетания: *свободный порт Владивосток, территория опережающего социально-экономического развития, зона территориального развития, особая экономическая зона, свободная экономическая зона, резидент, финансы, налоги и сборы, налоговый режим, налоговые льготы и преимущества.*

The comparative law financial analysis of tax regimes of free port Vladivostok and other special territories

Yu.N. Beloshapko

Specific legal regimes are done to separate parts of territory of the Russian Federation for attraction of investments and solution of other problems of financial system. Residents of the territories have tax, customs and other privileges and advantages. In this connection is actual the comparative law analysis of tax regimes of the territories. The special place among the territories has Free port Vladivostok.

Keywords: *Free port Vladivostok, territory of advancing social and economic development, zone of territorial development, special economic zone, free economic zone, resident, finances, taxes and dues, tax regime, tax*

privileges and advantages.

Для привлечения инвестиций и решения других проблем финансовой системы Российской Федерации (**РФ**) отдельным частям её территории предоставляются особые правовые режимы. В этой связи и виды таких территорий многообразны: свободные порты (**СП**), территории опережающего социально-экономического развития (**ТОР**), особые экономические зоны (**ОЭЗ**), свободные экономические зоны (**СЭЗ**), зоны территориального развития (**ЗТР**) и другие. **Общим для них** является то, что: во-первых, все они – части территории РФ с особым режимом предпринимательства; во-вторых, льготы и преимущества имеет только резидент (т.е. финансово-устойчивый инвестор – юридическое лицо, индивидуальный предприниматель), соответствующий требованиям, установленным в законе о конкретном виде территории.

Особое место среди перечисленных территорий занимают СП. **Первым в современной России СП стал Владивосток** на основании специального федерального закона (**ФЗ**) [1]. В дореволюционной истории города уже был период, когда в порту действовал режим беспошлинной торговли (порто-франко). В результате в 1914 г. Владивосток обогнал по грузообороту Гамбург и Лондон.

В свободном порту Владивосток (**СПВ**) в соответствии с ФЗ устанавливается комплекс мер государственной поддержки предпринимательской деятельности для обеспечения взрывного роста экономики Приморского края. По оценкам экспертов, надлежашая реализация проекта приведёт к 2023 г. к удвоению ВРП Приморья. О масштабе СПВ свидетельствует вхождение в его состав не только Владивостока, но и ещё 14 муниципальных образований Приморского края (Артёмовский городской округ, Ольгинский муниципальный район и т.д.). В рамках СПВ готовятся к реализации такие проекты, как – создание судостроительного кластера в Большом Камне, строительство универсального морского порта «Большой порт Зарубино», развитие контейнерного погрузочного терминала в порту Восточный, транспортно-логистический центр «Сухой порт» в Артёмовском городском округе и т.д. [2].

Следовательно, свободный порт Владивосток – это по-сути свободный порт Приморский край. Но при этом к СПВ не относятся территории, на которых созданы ОЭЗ, ЗТР или ТОР. То есть СПВ охватывает не весь Приморский край.

Финансовое обеспечение создания (модернизации) на территории СПВ объектов инфраструктур осуществляется за счёт средств внебюджетных источников с применением механизмов государственно-частного партнёрства (т.е. на условиях софинансирования), а также в порядке, предусмотренном бюджетным законодательством РФ, за счёт ассигнований федерального бюджета, бюджета Приморского края, бюджетов муниципальных образований, территории которых входят в

состав СПВ. В пунктах пропуска СПВ при осуществлении таможенного и иных видов контроля реализуется механизм «единого окна» путём представления в таможенный орган перевозчиком заинтересованным лицом, имеющим право распоряжаться грузами, товарами, всех документов и сведений, необходимых для осуществления таможенного и других видов надзора. Учёт товаров резидентом СПВ ведётся в электронном виде с использованием информационных систем бухгалтерского учёта, а также автоматизированной системы учёта товаров. Коллегиальным органом управления СПВ является Наблюдательный совет СПВ. Оперативное управление СПВ осуществляет Управляющая компания.

Мы акцентируем внимание на налоговом режиме СПВ. Дело в том, что бюджеты в первую очередь формируются за счёт налоговых доходов. Вместе с тем, для привлечения в СПВ инвесторов нужен комплекс правовых стимулов, в том числе льготный налоговый режим. Резидент, вкладывая инвестиции в СПВ, развивает тем самым экономику и финансы Приморского края (и соответственно, всей России), создаёт рабочие места. В результате формируется налоговая база, за счёт которой пополняются бюджеты всех уровней бюджетной системы РФ. Следовательно, всё взаимосвязано.

Налоговый режим СПВ и других территорий РФ определяется Налоговым кодексом РФ (*НК РФ*) [3], другими ФЗ [4], а также международными договорами РФ. В процессе анализа мы будем отмечать совпадения в налоговых режимах СПВ и других особых территорий, а также отмечать особенности их режимов.

Так, для организаций, получивших статус резидента ТОР либо СПВ, *налоговая ставка по налогу*, подлежащему зачислению в федеральный бюджет, устанавливается в размере 0 процентов и применяется в порядке, предусмотренном ст. 284.4 НК РФ, а законами субъектов РФ может устанавливаться пониженная налоговая ставка *налога на прибыль*, подлежащего зачислению в бюджеты субъектов РФ, от деятельности, соответственно на ТОР либо в СПВ, в соответствии с положениями *статьи 284.4 НК РФ* (она устанавливает особенности применения налоговой ставки к налоговой базе, определяемой налогоплательщиками, получившими статус резидента ТОР или СПВ).

Резиденты ТОР или СПВ вправе применять к налоговой базе *льготные налоговые ставки* при выполнении следующих условий: 1) их доходы от деятельности, осуществляемой при исполнении соглашений об осуществлении деятельности соответственно на ТОР или в СПВ, составляют не менее 90 процентов всех доходов, учитываемых при определении налоговой базы по налогу; 2) они ведут раздельный учёт доходов (расходов), полученных от деятельности, осуществляемой при исполнении соглашений об осуществлении деятельности соответственно

на ТОР или в СПВ, и доходов (расходов), полученных при осуществлении иной деятельности.

Налоговая ставка *налога на прибыль организаций*, предусмотренная п. 1.8 ст. 284 НК РФ (то есть, 0 процентов), применяется в течение пяти налоговых периодов, начиная с налогового периода, в котором в соответствии с данными налогового учёта была получена первая прибыль от деятельности, осуществляемой при исполнении соглашений об осуществлении деятельности соответственно на ТОР и в СПВ. При этом размер налоговой ставки налога, подлежащего зачислению в бюджеты субъектов РФ, не может превышать 5 процентов в течение пяти налоговых периодов, начиная с налогового периода, в котором в соответствии с данными налогового учёта была получена первая прибыль от деятельности, осуществляемой при исполнении соглашений об осуществлении деятельности соответственно на ТОР или СПВ, и не может быть менее 10 процентов в течение следующих пяти налоговых периодов.

В случае, если резидент ТОР или СПВ не получил прибыль от деятельности, осуществляемой при исполнении соглашений об осуществлении деятельности соответственно на ТОР или в СПВ, в течение трёх налоговых периодов, начиная с налогового периода, в котором такой налогоплательщик был включён соответственно в реестр резидентов ТОР или СПВ, соответствующие сроки начинают исчисляться с четвертого налогового периода, считая с того налогового периода, в котором такой участник был включён соответственно на ТОР или в СПВ.

При реализации правового режима СПВ российское налоговое законодательство взаимодействует с таможенным законодательством, а также с нормами, регулирующими деятельность Евразийского экономического союза (ЕАЭС) [5].

В этой связи при завершении действия таможенной процедуры свободной таможенной зоны (СТЗ) помещением под таможенную процедуру реимпорта товаров, изготовленных (полученных) исключительно из товаров ЕАЭС, в том числе с использованием товаров ЕАЭС, не помещённых под таможенную процедуру СТЗ, подлежат возвращению в федеральный бюджет суммы *налога на добавленную стоимость (НДС), акциза* в отношении товаров ЕАЭС, при помещении которых под таможенную процедуру СТЗ осуществлялось возмещение указанных налогов в соответствии с *законодательством РФ о налогах и сборах*. Суммы *НДС, акциза* в этих случаях исчисляются, исходя из ставок, действовавших на день регистрации таможенной декларации при помещении товаров ЕАЭС под таможенную процедуру СТЗ, и таможенной стоимости товаров и (или) их физических характеристик в натуральном выражении (количества, массы, объёма или иных характеристик), определённых на день помещения товаров ЕАЭС под таможенную процедуру СТЗ.

При ввозе на территории портовых участков и логистических участков товаров ЕАЭС, помещённых под таможенную процедуру экспорта, производится освобождение от уплаты НДС, акциза либо возврат ранее уплаченных сумм *НДС, акциза*, если такие освобождение либо возврат предусмотрены *законодательством РФ о налогах и сборах* при фактическом вывозе товаров из РФ. При неосуществлении фактического вывоза с территорий портовых участков и логистических участков названных товаров в течение ста восьмидесяти дней со дня, следующего за днём их ввоза на территории портовых участков и логистических участков, подлежат уплате *суммы налогов* с начислением на них процентов по ставкам рефинансирования Банка России, действовавшим в период нахождения этих товаров на территориях портовых участков и логистических участков, в порядке, предусмотренном законодательством РФ о таможенном деле *для взимания налогов* и процентов при ввозе товаров в РФ. Вывоз перечисленных товаров с территорий портовых участков и логистических участков на остальную часть таможенной территории ЕАЭС, если такой вывоз не связан с началом международной перевозки таких товаров, допускается на основании разрешения таможенного органа *при условии уплаты налогов* в порядке, предусмотренном законодательством РФ о таможенном деле для взимания налогов при ввозе товаров в РФ.

При прекращении функционирования СПВ (а также в случае утраты лицом статуса резидента СПВ в связи с истечением срока действия соглашения об осуществлении деятельности и выполнении им условий этого соглашения) оборудование, помещённое под таможенную процедуру СТЗ, введённое в эксплуатацию и используемое резидентом СПВ для реализации соглашения об осуществлении деятельности, и товары, помещённые под таможенную процедуру СТЗ и использованные для создания объектов недвижимости на территории СПВ, признаются товарами ЕАЭС, не находящимися под таможенным контролем, *без уплаты таможенных пошлин, налогов*, без применения запретов и ограничений и без помещения под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления.

В случае прекращения статуса резидента ТОР или СПВ он считается утратившим право на применение особенностей применения льготной налоговой ставки с начала того квартала, в котором он был исключён соответственно из реестра ТОР или СПВ.

Мы видим: законодатели отказались (мы надеемся – временно) от идеи введения единого налога СПВ, ставка которого предлагалась в размере 10% от налоговой базы, исчисляемой по принципу «доходы минус расходы». При этом одни эксперты сомневались в том, что выпадающие доходы внебюджетных фондов и федерального бюджета будут восполнены. Другие, напротив, уверяли, что потеря бюджета не будет,

поскольку к 2021 г. доходы консолидированного бюджета составят 33 млрд. руб., а к 2025 г. на территории Приморского края будет создано 106000 новых рабочих мест, ВРП за 10 лет увеличится в три раза [6].

Теперь перейдём к анализу отдельных налоговых льгот, не рассмотренных нами выше, установленных для особых российских территорий.

Налоговые льготы на ТОР

Налог на добычу полезных ископаемых: коэффициент, характеризующий территорию добычи полезного ископаемого, применяется участником регионального инвестиционного проекта, направленного на добычу полезных ископаемых, или организацией, получившей статус резидента ТОР в соответствии со специальными ФЗ [7, 8], начиная с налогового периода, в котором организация внесена в реестр участников региональных инвестиционных проектов или получила статус резидента ТОР соответственно. Коэффициент принимается равным 0 до начала применения резидентом ТОР налоговой ставки, установленной НК РФ.

Налоговые льготы в ОЭЗ

Инвесторы получают статус резидента ОЭЗ на основании специального ФЗ [9]. Одним из типов ОЭЗ является портовая зона, которую могут ошибочно принимать за свободный порт. Общая налоговая льгота для резидентов ОЭЗ: *новые налоговые нормы* (за исключением норм, регулирующих подакцизные товары), ухудшающие положение резидентов ОЭЗ, не применяются к ним в течение срока действия соответствующего соглашения.

НДС: не уплачивается при помещении товаров под таможенный режим СТЗ; взимается по налоговой ставке 0 % при реализации товаров, помещённых под таможенный режим СТЗ; от НДС освобождается проведение работ (оказание услуг) резидентами портовой ОЭЗ в портовой ОЭЗ.

Акцизы: от акциза освобождается ввоз подакцизных товаров в портовую ОЭЗ с остальной части территории РФ, а также ввоз на таможенную территорию РФ подакцизных товаров, которые размещены в портовой ОЭЗ; акциз не платится при реализации произведённых им подакцизных товаров и (или) передаче подакцизных товаров, произведённых из давальческого сырья и помещённых под таможенный режим экспорта, за пределы территории РФ либо при ввозе подакцизных товаров в портовую ОЭЗ при представлении в налоговый орган поручительства банка или банковской гарантии. Такие поручительство банка или банковская гарантия должны предусматривать обязанность банка уплатить сумму акциза и соответствующие пени в случаях непредставления налогоплательщиком в порядке и в сроки, которые установлены пунктами 7 и 7.1 ст. 198 НК РФ, документов, подтверждающих факт экспор-

та подакцизных товаров или ввоза в портовую ОЭЗ подакцизных товаров, помещённых под таможенный режим СТЗ и неуплаты им акциза и (или) пеней; акциз не уплачивается при перемещении подакцизных товаров под таможенный режим свободного склада и таможенный режим СТЗ.

Налог на прибыль организаций: из доходов резидентов-организаций вычитаются и таким образом уменьшают их налоговую базу расходы на научные исследования и опытно-конструкторские разработки, произведённые резидентами ОЭЗ; для резидентов-организаций законами субъектов РФ в случаях, определённых п. 1 ст. 284 НК РФ, может устанавливаться пониженная налоговая ставка, подлежащая зачислению в региональные бюджеты.

Налог на имущество организаций: от налога освобождаются резидентов-организаций ОЭЗ в отношении их балансового имущества в течение 5 лет с момента постановки на учёт указанного имущества.

Земельный налог: от налога освобождаются резидентов-организаций ОЭЗ сроком на 5 лет с момента возникновения права собственности на каждый земельный участок, расположенный в ОЭЗ.

Налоговые льготы в СЭЗ

Единственная СЭЗ в России на момент написания настоящей научной статьи – СЭЗ на территориях Республики Крым и Севастополя, которая регулируется специальным ФЗ [10]. В случае если вступают в силу новые ФЗ, приводящие к изменению налоговых ставок по федеральным налогам (за исключением акцизов, НДС на товары, производимые на территории РФ) и тарифов страховых взносов в государственные внебюджетные фонды (за исключением взносов в Пенсионный фонд РФ), либо если в российские ФЗ и иные нормативные правовые акты (НПА) вносятся изменения, которые приводят к увеличению совокупной налоговой нагрузки на участника СЭЗ (включая установление обязательных платежей или увеличение их размеров), либо устанавливают режим запретов или ограничений в отношении осуществляемых участником СЭЗ инвестиций по сравнению с совокупной налоговой нагрузкой и режимом, действовавшими в соответствии с ФЗ и НПА на день включения участника СЭЗ в единый реестр участников СЭЗ, такие ФЗ и НПА, а также изменения в них не применяются в течение срока действия договора об условиях деятельности в СЭЗ в отношении участника СЭЗ при условии выполнения им требований ФЗ. Методика расчёта величины совокупной налоговой нагрузки на день включения в единый реестр участников СЭЗ, методика расчёта размеров подлежащих компенсации сумм таможенных пошлин, налогов и порядок установления (фиксации) факта увеличения этих величин или возникновения обязанности по уплате сумм таможенных пошлин, налогов определяются уполномоченным Правительством РФ федеральным органом исполни-

тельной власти по согласованию с высшим исполнительным органом государственной власти Республики Крым и высшим исполнительным органом государственной власти города федерального значения Севастополя.

Налоговые льготы в ЗТР

Порядок создания и особенности правового режима ЗТР регулируются специальным ФЗ [11]. При этом на территории муниципального образования, на которой создана ЗТР, не допускается создание ОЭЗ. В случае, если субъект РФ включён в перечень субъектов РФ, на территориях которых допускается создание ЗТР и планирует создание на своей территории ЗТР, в стратегии социально-экономического развития субъекта РФ на долгосрочную перспективу, предусматривающей создание ЗТР, должны быть указаны, в частности, меры государственной поддержки (в том числе *налоговые льготы* в соответствии с законодательством о налогах и сборах), которые субъект РФ планирует предоставлять резидентам ЗТР, которую предполагается создать. Соглашением о функционировании ЗТР может предусматриваться содержание обязательств органов государственной власти субъекта РФ и органов местного самоуправления по предоставлению *налоговых льгот* резидентам в соответствии с законодательством о налогах и сборах. В качестве мер государственной поддержки предусмотрено, в частности, предоставление *налоговых льгот и инвестиционного налогового кредита (ИНК)* резидентам в соответствии с законодательством о налогах и сборах. При этом если организация, получившая ИНК, нарушила соответствующие обязательства, не позднее чем через три месяца со дня расторжения договора об ИНК она обязана уплатить всю сумму неуплаченного налога, а также проценты на эту сумму, которые начисляются за каждый календарный день, начиная со дня, следующего за днём расторжения договора, до дня уплаты налога.

Таким образом, налоговые правовые режимы особых территорий РФ не унифицированы и не могут быть унифицированы, т.к. учитывают специфику данных территорий и цели их создания.

Правовой режим *свободного порта Владивосток на настоящий момент*, думается, оптимален. Преимущества режиму СПВ придают не только налоговые льготы, но и весь комплекс мер государственной поддержки, набор которых уникален. Однако критерием истины в данном случае является практика применения законодательства о СПВ, по результатам которой, скорее всего, придётся ввести единый налог СПВ (то есть специальный налоговый режим, в котором уплата всех налогов и сборов должна быть заменена единым платежом), а также оперативно вносить в НК РФ необходимые изменения – если окажется, что какие-то налоговые нормы не работают эффективно.

1. О свободном порте Владивосток: федер. закон Рос. Федерации от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ // Российская газета. – 2015. – 15 июля.
2. Латухина, К. Путин поддержал распространение закона о свободном порте на другие гавани / К. Латухина // Российская газета. – 2015. – 15 июля.
3. Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть вторая от 5 августа 2000 г. № 117-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2000. – № 32, ст. 3340.
4. О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О свободном порте Владивосток»: федер. закон Рос. Федерации от 13 июля 2015 г. № 214-ФЗ // Российская газета. – 2015. – 15 июля.
5. Смолякова, Т. В порто-франко со своим уставом / Т. Смолякова // Российская газета. 2015. 02 апреля.
6. Об особых экономических зонах в Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 22 июля 2005 г. № 116-ФЗ // Российская газета. – 2005. – 27 июля.
7. О развитии Крымского федерального округа и свободной экономической зоне на территориях Республики Крым и города федерального значения Севастополя: федер. закон Рос. Федерации от 29 ноября 2014 г. № 377-ФЗ // Российская газета. – 2014. – 03 декабря.
8. О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 29 декабря 2014 г. № 473-ФЗ // Российская газета. – 2014. – 31 декабря.
9. О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации в связи с принятием федерального закона «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации»: федер. закон Рос. Федерации от 29 ноября 2014 г. № 380-ФЗ // Российская газета. – 2014. – 03 декабря.
10. Договор о Евразийском экономическом союзе: подписан в г. Астане 29 мая 2014; ратифицирован федер. законом Рос. Федерации от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ // Российская газета. – 2014. – 17 октября.
11. О зонах территориального развития в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 3 декабря 2011 № 392-ФЗ // Российская газета. – 2011. – 09 декабря.

Обеспечение миграционной безопасности в свободном порте Владивосток

К.И. Боблакова, Л.Г. Сокорутова
стажеры ООО «Юридическая клиника»

Россия, Владивосток

В статье рассматриваются некоторые проблемы и возможные варианты их решения в рамках противодействия незаконной миграции и обеспечения миграционной безопасности в свободном порте Владивосток.

Ключевые слова и словосочетания: *Россия, российский Дальний Восток, свободный порт Владивосток, миграционная политика, миграция, безопасность.*

Ensuring the security of migration in the free port of Vladivostok

K.I. Boblakova, L.G. Sokorutova

The article includes discussions of some problems and possible ways of their solution in the illegal migration combating and guaranteeing migration safeguard in Vladivostok free port.

Keywords: *Russia, Russian Far East, Vladivostok free port, migration policy, migration, safety.*

Согласно положениям Международного пакта о гражданских и политических правах 1966 г. каждый человек имеет право на эмиграцию [1]. Однако для обеспечения национальной безопасности, общественного порядка и интересов принимающей стороны существует комплекс ограничений для реализации этого права.

Под миграционной безопасностью в широком смысле принято понимать состояние, при котором складываются все условия для безопасного перемещения людей через границы, осуществляемое в соответствии с международным и национальным правом. Следует понимать, что образование совокупности этих факторов невозможно без обеспечения государственного контроля над миграционными процессами.

Совершенствование методов и форм противодействия таким явлениям как незаконная миграция позволяет повышать эффективность ми-

грационной политики государства и улучшать показатель миграционной безопасности государства.

Масштабы возможной незаконной миграции в свободном порте Владивосток могут создать реальную опасность для государства. Незаконная миграция всегда приводит к криминализации экономики и социальной дифференциации населения, именно поэтому противодействие ей является одной из актуальных проблем и задач для свободного порта Владивосток. Ранее с открытием в 1991 году города-порта Владивосток для открытого посещения его иностранцами возникло немало проблем с их незаконной миграцией как непосредственно в Россию, так и с использованием Владивостока в качестве транзитной территории [2, с. 172-184].

С ростом масштаба въезда иностранцев, который будет неизбежно наблюдаться на территории свободного порта Владивосток, будет расти и поток незаконной миграции лиц, ищущих убежища или желающих заниматься трудовой деятельностью, которая при незаконном въезде, естественно будет считаться нелегальной.

Согласно статистике, размещенной УФМС России по Приморскому краю на своем сайте, уже за 8 месяцев 2015 г. на въезд через пункты пропуска госграницы Приморского края проследовало на 8 % больше иностранных граждан (308 705), по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (285 100). Основными государствами въезда иностранных граждан являются: КНР-222840, Филиппины -22909, Южная Корея – 22 811, КНДР – 10 436, Япония – 5 453, Вьетнам – 2 927, прочие – 21 329. Так же было составлено 10 777 протоколов по блоку миграционных статей, принято решений о выдворении – 1 355, наложено административных штрафов на сумму 72 488,5 тысяч рублей. Эти данные свидетельствуют о том, что свободному порту Владивосток, как административному порту Владивосток, просто необходима осмысленная политика, направленная на обеспечение миграционной безопасности, так как тенденция увеличения притока иностранных граждан с получением статуса свободной экономической зоны будет только расти.

Нелегальная миграция будет способствовать расширению теневой экономики в Приморском крае и как следствие, вести к росту потерь российского бюджета по причине уклонения иностранными рабочими от налогов и отчислений в социальные фонды, а также может привести к сокрытию доходов и вывозу денежных средств из России. Эти негативные последствия способны перечеркнуть все положительные моменты привлечения иностранных граждан на территорию свободного порта Владивосток. Тем самым, задачей иммиграционной политики Приморского края должно быть признано не только предупреждение теневой экономики, но и создание благоприятного режима развития всего российского государства и общества. Бесконтрольный приток дешевой

иностранный рабочей силы и контрабандных товаров может способствовать вытеснению товаров местного производства, перенасыщению рынка некачественным товаром, а также к обесцениванию труда местных рабочих, снижению его конкурентоспособности и росту безработицы. Кроме того, как показывает наша история, с незаконной миграцией связаны рост преступности и иных правонарушений, распространение наркотиков и опасных болезней.

Криминальный характер незаконной миграции очевиден. Так, на протяжении уже более пятнадцати лет прослеживается рост числа преступлений, совершаемых иностранными гражданами и лицами без гражданства. Согласно данным, размещенным на сайте МВД России, иностранными гражданами и лицами без гражданства на территории России в период январь–октябрь 2015 года совершено 39,3 тыс. преступлений, что на 3,4% больше, чем за январь–октябрь 2014 года. Хотя о точном количестве преступлений, совершенных незаконными мигрантами в России, говорить сложно. Представляется, что удельный вес этих преступлений довольно значителен.

Особая роль в криминальной деятельности принадлежит транснациональным преступным сообществам, этнокриминальным и трансграничным группировкам. Криминальные мигранты зачастую устанавливают связи с российской организованной преступностью, что способствует криминальной глобализации общественных отношений в мире [3]. С учетом создания свободной экономической зоны, свободного порта Владивосток существенно возрастет риск увеличения числа поставок контрабанды, незаконной торговли импортными товарами и операциями по незаконному вывозу природных ресурсов.

В связи с тем, что российское законодательство относительно иммигрантов несовершенно, а геополитические интересы не определены, масштабное проникновение незаконных мигрантов будет только набирать темпы в связи с возникновением свободного порта Владивосток. Открытие границ без четко установленных правил их пересечения, недостатки нормативной базы для регулирования предпринимательской деятельности и системы налогообложения может серьезно подорвать перспективы развития свободного порта Владивосток и Дальнего Востока в целом.

В сложившихся условиях таможенные органы свободного порта Владивосток могут оказаться неподготовленными к осуществлению контроля над многочисленными передвижениями иностранцев, в том числе китайцев по территории России, в особенности к их регистрации в конечных пунктах поездки [4]. В связи с этим большая часть китайских иммигрантов сможет свободно осуществлять свою деятельность в Приморском крае.

Фактором, обуславливающим масштабность миграции в Приморский край, также станет валидация использования природных ресурсов края в связи с отсутствием четкой регламентации относительно получения лицензий, разрешений на деятельность и ряда других документов, позволяющих заниматься хозяйственной и индивидуальной деятельностью.

Следующим фактором является экономическая выгода от эксплуатации природных богатств Приморского края, а также возможности торговли дешевым некачественным товаром. Незаконная иммиграция оказывает все большее влияние на различные стороны приморского общества, обостряя демографическую, социально-экономическую, политическую, криминогенную обстановку и межнациональные отношения [5].

В этой связи одним из приоритетных направлений деятельности федеральной миграционной службы является противодействие нелегальной миграции. По результатам работы УФМС России по Приморскому краю, на основе стандартизированной формы представления статистической информации на сайте ФМС России за 10 месяцев 2015 г., к административной ответственности за нарушение миграционного законодательства привлечено свыше 37 тысяч человек. При этом по решению судов за пределы Российской Федерации выдворено лишь немногим более 1 тыс. чел. Это свидетельствует о том, что работа по противодействию незаконной миграции, которая ведется в настоящее время, малоэффективна. В связи с этим целесообразно было бы создать специализированные подразделения по контролю над соблюдением правил пребывания (проживания) иностранных граждан и лиц без гражданства как на территории свободного порта Владивосток в целом, так и в Приморском крае. Попытки такого характера в различных регионах России предпринимались. В 2003 г. МВД России проводился эксперимент, который заключался в создании иммиграционной инспекции в структуре ГУВД Москвы, Московской области, Краснодарского, Алтайского краев и МВД Республики Татарстан.

По результатам работы таких инспекций, за совершение правонарушений в сфере миграции к административной ответственности было привлечено: в 2003 г. - 27367, 2004 г. - 96888, за 11 месяцев 2005 г. 84346 чел. соответственно. При этом сумма взысканных штрафов в эти годы составила 11,36 млн. руб., 108,18 млн. руб. и 116,27 млн. руб. При этом финансовые поступления в федеральный бюджет по результатам деятельности иммиграционных инспекций превысили затраты на их содержание в 9 раз. То есть, работа иммиграционных инспекций была весьма эффективна и оправдана. В связи с чем было принято решение о создании специализированных подразделений в территориальных органах ФМС России в субъектах, где проводился эксперимент, и в ряде

других субъектов. Основными механизмами противодействия незаконной миграции в настоящее время являются: выдворение, депортация, запрета въезда. В то же время, депортации в настоящее время в России неэффективны из-за отсутствия четких правил применения данной процедуры.

Не решенной в настоящее время является также проблема создания необходимой инфраструктуры для содержания иностранных граждан и лиц без гражданства, подлежащих административному выдворению и депортации. Такие учреждения создаются, но этот процесс носит единичный характер. 24 марта 2005 г. Министр внутренних дел Российской Федерации выступил с предложением о создании соответствующей инфраструктуры в субъектах Российской Федерации. В результате – почти в половине субъектов Российской Федерации подготовлены соответствующие законодательные акты. Так, в Приморском крае 8 декабря 2010 года Законодательным Собранием был принят закон «О порядке создания специальных учреждений временного содержания иностранных граждан и лиц без гражданства, подлежащих депортации либо административному выдворению». Согласно этому документу, в Приморье должны были создаваться специальные учреждения для временного содержания и выдворения на родину иностранцев и лиц без гражданства. Принятый закон должен был усилить контроль над подлежащими выдворению иностранцами. Но он был отменен в 2013 г., как нам кажется, по необоснованным причинам, а поэтому должен быть восстановлен.

Положительное значение для преодоления незаконной миграции имеет статья в Уголовном кодексе Российской Федерации, предусматривающая уголовную ответственность за организацию незаконной миграции (ст. 322.1 УК РФ). Данная норма пока несовершенна, так как не охватывает все проявления указанного преступления и санкции за совершения таких преступлений не учитывают тяжесть наступивших последствий, но, тем не менее, даёт положительный эффект. По данным ФМС России, за 2015 г. по указанной статье возбуждено 121 уголовных дел, 100 из них направлены в суд [6].

Несмотря на меры, принимаемые государством, масштабы незаконной миграции в Дальневосточном регионе растут [7, с. 468]. В связи с этим необходимо выработать и воплотить в жизнь комплекс мероприятий, направленных на противодействие незаконной миграции в России, исходя из территориальных особенностей ее регионов. Так для Приморского края целесообразно:

- создать специализированные подразделения, осуществляющие непосредственный контроль над соблюдением правил пребывания (проживания) иностранных граждан и лиц без гражданства на территории региона;

- совершенствовать инфраструктуру для содержания иностранных граждан и лиц без гражданства, подлежащих выдворению и депортации;
- разработать региональные программы противодействия незаконной миграции с учетом демографических и экономических особенностей регионов;
- создать комплекс социально-экономических условий в приграничных территориях для их хозяйственного освоения и укрепления обороноспособности;

Таким образом, осуществление разовых мероприятий, направленных на противодействие незаконной миграции в Приморском крае, в том числе в свободном порте Владивосток, не достигнет своей цели без комплексного решения данной проблемы на краевом и федеральном уровнях.

1. Международный пакт от 16.12.1966 "О гражданских и политических правах" [Электронный ресурс] / СПС «Консультант плюс»
2. Шульга, В.И. Основные формы проявления ОПФ на Дальнем Востоке России (С. 141-184) // Транснациональная организованная преступность: дефиниции и реальность : Монография. – Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 2001. – 484 с.
3. Земскова, А.В. Актуальные проблемы противодействия нелегальной миграции / А.В. Земскова // Борьба с незаконной иммиграцией и статус иностранных граждан / Московский университет МВД России. М., 2006. С. 73–74.
4. Лапин, А.А., Никитенко, И.В. Геополитический феномен Дальневосточного федерального округа и миграционная безопасность / А.А. Лапин, И.В. Никитенко // «Профессионал»: популярно-правовой альманах МВД России. Изд. МВД России. 2008. № 2 (82). С. 24.
5. Никитенко, И.В. Биометрические технологии в обеспечении миграционной безопасности государства / И.В. Никитенко // Актуальные проблемы борьбы с транснациональной преступностью и терроризмом. Сб. научных трудов по материалам международной конференции 20–22 июня 2006 г. КНР г. Харбин: Хэйлунцзянский институт профессиональной подготовки офицеров милиции КНР, 2006. С. 8.
6. Федеральная миграционная служба Российской Федерации: Официальный сайт [Электронный ресурс]. - <http://www.fms.gov.ru/about/activity/stats/Statistics>.
7. Горян, Э.В. Перспективы создания особой экономической зоны «свободный порт Владивостока»: сравнительно-правовой анализ / Э.В. Горян // Право и политика. – 2015.- № 4.- С.467-475.

Колизионно-правовая природа деликтных правоотношений

Г.Г. Бодурова

преподаватель кафедры международного права и сравнительного правоведения

*Российско-Таджикский (славянский) университет
Республика Таджикистан, г. Душанбе*

В статье идет речь об особенностях коллизионно-правовой регламентации деликтных правоотношений. В частности, автором проводится анализ метод, используемых при регулировании внедоговорных отношений. Также проводится соотношение коллизионно-правового и материально-правового регулирования обязательств из причинения вреда.

Ключевые слова: коллизионное регулирование, деликтные правоотношения, коллизионно-правовой метод, материально-правовой метод, коллизионная норма.

Conflict legal nature of tortuous legal relationships

G.G. Bodurova

In this article features of conflict legal regulation of tortious legal relationship are considered. Particularly, author carries out the analysis of method that is used in regulation of non-contractual relations. Also the correlation between conflict-legal and material-legal regulation of tort liability is analyzed..

Keywords: conflict regulation, tortious relationships, conflict-legal method, material-legal method, conflict rule of law.

В науке международного частного права, пожалуй, одним из центральных вопросов, является проблема коллизионного регулирования тех или иных правоотношений, осложненных иностранным элементом. Именно проблема коллизионного регулирования, поскольку выбор надлежащего правопорядка для регламентации частноправовых отношений всегда представляет некую сложность для правоприменителей. Данная сложность связана, в первую очередь, с тем, что в настоящее время в связи с появлением новых форм внешнеэкономических связей, услож-

нением предпринимательских отношений применение традиционных формул прикрепления (к примеру, закона места совершения правонарушения (*lex loci delicti commissi*)) не отвечает требованиям времени. Если учитывать тот факт, что в настоящее время бурное экономическое развитие стран за последние десятилетия, внедрение современных технологий, совершенствование транспортного сообщения придает общественным отношениям все более сложный характер, в частности порождает разнообразные деликтные отношения. Подобные отношения возникают между лицами, являющимися гражданами разных стран, что в свою очередь порождает вопрос о коллизии правопорядков.

В связи с этим, важное значение, приобретает вопрос всемерного доктринального изучения и исследования вопросов применения тех или иных коллизионных привязок применительно к обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда. А доктрина, в свою очередь, как верно отмечается в юридической литературе, оказывает бесспорное влияние на формирование нормативного материала [1, с.4].

При рассмотрении коллизионно-правовой природы деликтных правоотношений, необходимо в первую очередь, разграничить круг нормативного материала, регулирующего те или иные разновидности деликтных правоотношений. Речь идет о правовом методе, используемом при регулировании внедоговорных отношений. Традиционно, при регулировании частноправовых отношений, осложненных иностранным элементом используются: коллизионно-правовой и материально-правовой методы. Естественно, что материально-правовое регулирование характеризуется точностью и конкретностью правовой регламентации тех или иных отношений. Оно исключает вопрос о коллизии правопорядков, нет необходимости прибегнуть к национальному праву определенного государства, поскольку, материально-правовое регулирование представляет собой совокупность норм, унифицированных в международных договорах либо содержащихся в национальном праве определенного государства, регулирующего возникший между сторонами спор по существу. Что касается коллизионно-правовой регламентации деликтных правоотношений (что нас и интересует), то в литературе оно встречает неодинаковую оценку. Н.Ю. Ерпылева, в частности, характеризуя коллизионно-правовой метод, отмечает о противоречии между содержанием правового регулирования национальных правовых систем и формой правового регулирования [2, с.10]. Автор полагает, что при использовании коллизионного метода теряется некая связь между применимым правом и существом регулируемых отношений в силу использования жестких коллизионных привязок [2, с.17]. Также о современном составляющем коллизионного метода в регулировании частноправовых отношений высказывается Е.В. Кабатова. Проводя соотношение между вышеуказанными методами, автор указывает следующее: предсказуе-

мость и стабильность классического коллизионного метода против учета результата применения материально-правовых норм в целях достижения наиболее справедливого и оптимального исхода рассмотрения конкретного дела [3, с.56-57]. Налицо превалирующее положение материально-правового метода над коллизионно-правовым. Е.В. Кабатова также полагает, что в настоящее время наблюдается тенденция к снижению роли многочисленных коллизионных привязок [3, с.56-57]. Здесь важно отметить, что действительно по мере развития и усложнения международных связей наблюдается процесс обогащения методик правового регулирования. Но это вовсе не означает вытеснение коллизионно-правового метода, упущения из виду превалирующего значения коллизионных вопросов в международном частном праве. Ведь основная задача МЧП в первую очередь и заключается в решении вопроса о коллизии право порядков. В связи с этим, на наш взгляд, постановка вопроса о соотношении коллизионно-правового и материально-правового методов важно лишь с точки зрения классификации нормативного материала, регулирующего деликтные правоотношения, а не значимости одного метода над другим. Как совершенно справедливо по данному вопросу отмечает Р.М. Ходыкин, факторы, способствующие формированию коллизионных норм, даже если и не обладают такими важными характеристиками как общезначимость и императивность, весь процесс совершенствования правового регулирования частноправовых отношений с иностранным элементом строится на их основе [4, с.40]. Международное частное право, как считает Г.К. Дмитриева, состоит из двух видов норм – коллизионные и унифицированные материальные нормы. Последние соответствуют как предмету, так и методу международного частного права, что и объединяет их в отдельную отрасль права [5, с.36]. В связи с вышеизложенным, полагаем, что материально-правовое регулирование деликтных отношений, является своего рода совершенствованием коллизионного метода, переходом на новый уровень регулирования, а не переходом из одного метода (менее совершенного, как полагают многие авторы) к методу более совершенному.

По существу, коллизионно-правовое регулирование деликтных отношений проходит 2 стадии: во-первых, выбор права определенного государства с помощью коллизионной нормы; во-вторых, непосредственно применение материального права (материальных норм) того государства, которое было избрано в качестве применимого права на первой стадии [6, с.18]. На второй стадии спор рассматривается по существу, определяются права и обязанности сторон. Здесь очень важно отметить, что коллизионный метод регулирования деликтных правоотношений складывается из коллизионной нормы и материальной нормы. В свою очередь коллизионная норма – это отсылочная норма, она по существу отсылает к материальной норме конкретного государства.

Известно, что коллизивно-правовой метод регулирования деликтных правоотношений выражается как:

в национальной форме, посредством национальных законодательных актов, содержащих коллизивные нормы. Например, п.1 ст.1225 Гражданского кодекса Республики Таджикистан (ГК РТ) применительно к деликтным правоотношениям содержит следующую коллизивную норму: «Права и обязанности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда, определяются по праву страны, где имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда». М.С. Каменецкая в самой структуре коллизивной нормы выделяет две составные части: объем и привязку [6, с.18]. По автору, объемом в приведенной норме будет «права и обязанности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда», а привязкой «определяются по праву страны, где имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда»;

международно-правовой форме, когда применению подлежат унифицированные международные нормы, нашедшие отражение в международных договорах. К примеру, п.2. ст.42 Минской Конвенции 1993 г. «О правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам» устанавливает следующую унифицированную норму для регулирования деликтных правоотношений: «Если причинитель вреда и потерпевший (в деликтных обязательствах) являются гражданами одной Договаривающейся Стороны, применяется законодательство этой Договаривающейся Стороны».

Итак, всесторонний анализ и исследование методов правового регулирования деликтных правоотношений позволяет выделить следующие особенности коллизивного регулирования обязательств вследствие причинения вреда:

- отсылочный характер;
- структурность;
- стадийность (применение коллизивных норм - I стадия, применение материальных норм - II стадия);
- дифференциация на национально-правовую и международно-правовую форму регулирования;
- тесная связь с материально-правовым методом регулирования.

Выделение особенностей, характеризующих коллизивное регулирование деликтных правоотношений, позволяет всемерно, учитывая все важные составляющие тех или иных коллизивных принципов, изучить коллизивно-правовое регулирование деликтных правоотношений как на национальном уровне, так и на уровне межгосударственном.

Коллизионно-правовое регулирование имеет место как в законодательстве Республики Таджикистан, так и в законодательстве Российской Федерации при регулировании деликтных правоотношений.

Национально-правовой метод коллизионного регулирования закреплен в нормах Гражданского кодекса РТ и РФ. Коллизионно-правовой метод, выраженный в международной форме, имеет место в Соглашении о порядке разрешения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности 1992 г.; Конвенции о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам 1993 г.; Модельном Гражданском кодексе для стран СНГ.

Для большей наглядности и законодательного закрепления природы коллизионного регулирования деликтных правоотношений проведем небольшой сравнительный анализ законодательства РФ и РТ.

Статья 1225 ГК РТ устанавливает, что правосубъектность по деликтным обязательствам определяется по праву того государства, где совершено действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для предъявления требования о возмещении вреда. Статья 1219 ГК РФ содержит такую же коллизионную привязку-*lex loci delicti commissi* - по общему правилу, применяется закон места причинения вреда. Но в статье 1219 ГК РФ в отличие от статьи 1225 ГК РТ установлена норма, позволяющая применить право страны места наступления вредного результата в случае если причинитель вреда предвидел или должен был предвидеть наступление вреда в этой стране. Хотя на практике порой и трудно бывает доказать намерение причинителя вреда, но в любом случае законодатель устанавливает некое отступление от традиционного принципа – места причинения вреда.

Исходя из всестороннего анализа норм указанных статей, мы полагаем, что формулировка «...или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда» нуждается в расширительном толковании. Из этого исходит, что иным обстоятельством как раз таки может быть не только место, где вред как таковой был причинен, но и место, где были обнаружены последствия такого действия. По сути, расширительное толкование статьи 1225 ГК РТ позволяет сделать обоснованный вывод, что нормы данной статьи исходят из применения не традиционной *lex loci delicti commissi*, как считалось долгое время, а более общей коллизионной формулы – *locus delicti*, позволяющей сторонам, в частности потерпевшей стороне избрать правовую систему, более для нее благоприятную, отвечающую ее интересам. К этому можно прийти, если исходить из того факта, что преследуя цели процессуальной экономии потерпевшей стороне очень часто может быть выгодно предъявить иск в суд по месту, где непосредственно вред наступил. Тем более, как совершенно справедливо по данному вопросу заметил А.В. Банковский, последние тенденции развития законодательства в

области правовой регламентации частноправовых отношений с иностранным элементом, позволяет обоснованно делать выводы о том, что все решающую роль в настоящее время для определения применимого права играет именно место наступления вредоносных последствий [1, с.26].

В ч.2 ст.1225 ГК РТ предусмотрено, что права и обязанности сторон из причинения вреда за границей, если стороны такого правоотношения являются гражданами или юридическими лицами одного и того же государства или проживают на территории одной и той же страны, определяются по праву этой страны. Как видно, здесь наблюдается некое отступление от применения *lex loci delicti* в пользу применения права того государства, (в случае, если деликт имеет место за границей), где стороны имеют постоянное место жительства либо являются гражданами данного государства. Такой подход вполне отвечает интересам сторон в деликтном правоотношении, и к их отношениям целесообразно применять право именно этого государства. Допустим, что вред причинен на территории Республики Таджикистан, а стороны деликтного правоотношения являются гражданами Российской Федерации, то согласно п.2 ст.1225 ГК РТ к данному правоотношению будет применяться не общая формула прикрепления, указанная в ч.1 названной статьи, а закон страны общего гражданства или общего места жительства сторон, следовательно право Российской Федерации. Безусловно введение такого важного института – привязка к общему гражданству или общему месту жительства вполне оправданно и применяется в законодательстве многих стран (ст.133 Закона Швейцарии «О международном частном праве», п.3§ 32 Указа Венгрии «О международном частном праве» 1979 г. и т.д.).

В литературе высказывались различные точки зрения касательно неэффективности применения этого принципа на практике ввиду ограничительного условия, содержащегося в нем – деликт должен быть совершен за границей. В частности В.П. Звекковым предложено сформулировать принцип общего гражданства или общего domicilia в качестве общего правила, применимого во всех случаях независимо от того факта, где деликт произошел [7, с.365].

В частности, в РФ аналогичные нормы п.2 ст.1219 претерпели значительные изменения и представлены в совершенно новом облике. Результатом реформ раздела «Международное частное право» явилось то, что в новой редакции нормы данной статьи имеют некое иное содержание – нахождение места жительства или основного места деятельности причинителя вреда и потерпевшего в одной и той же стране. Здесь также отсутствует формулировка «за границей», в новой редакции п.2 ст. 1219 применяется к любым деликтам, и даже таким, которые совершены на территории РФ [8, с.27]. Данные нововведения соответствуют

подходам, применяемым в зарубежных странах, в частности странах – членах Регламента Рим II.

В п.3 ст.1225 ГК РТ содержится норма, предоставляющая сторонам деликтного правоотношения возможность после совершения действия, повлекшего причинение вреда, договориться о применении к их правоотношению право страны суда. Речь идет о включении в ГК РТ одного из важнейшего и широко используемого в настоящее время принципа международного частного права – автономии воли сторон. Как верно указывается в доктрине, значение и прогрессивность автономии воли в деликтных правоотношениях трудно переоценить [9, с.111]. Данный, столь распространенный в настоящее время в зарубежном мире институт международного частного права – *lex voluntatis* (автономия воли) проявляется в законодательстве РТ со своими особенностями. Речь идет об определенных ограничениях для применения автономии воли. В частности, ограничения сводятся и ко времени предоставления возможности выбора определенного правопорядка (выбор возможен только после совершения деликтного правонарушения) и выбором исключительно права страны суда. Ограничение выбора права во времени, на наш взгляд вполне оправданно по той причине, что деликтные правоотношения – это правоотношения, в связи с которыми появляются определенные негативные последствия. А действия, влекущие негативные последствия, караются нормами права. Право, в свою очередь, обладает регулятивной и охранительной функцией. Регулятивная заключается в регулировании нормального хода общественных отношений¹, охранительная же призвана защищать права, нарушенные действиями, не допустимыми нормами права. А раз правонарушения (деликты) нормами права не допускаются, значит, право и не призвано заранее их предусматривать. Следовательно, отраднo, что выбор права к деликтным правоотношениям вообще предусмотрен, и вполне оправданно, что после совершения действия или иного обстоятельства, влекущего причинение вреда. Но представляется спорной позиция законодателя о возможности применить исключительно право страны суда. Предполагается, что государства, ограничивая выбор правом страны суда, «старается» тем самым защитить потерпевшую сторону, более слабую в деликтном правоотношении. А.В. Банковский по данному вопросу отмечает, что государство не допускает неограниченный выбор права, поскольку он может

¹ В связи с этим вполне оправданно, что ограничений во времени при применении автономии воли в договорных правоотношениях не существует (ч.4 ст.1218 ГК РТ), поскольку договорное правоотношение – это нормальный ход гражданского оборота, и оно предусматривается правовыми нормами, и стороны заранее могут договориться о применении правопорядка, регулирующего их правоотношения.

быть выгодным для экономически более сильной стороны, у которой больше возможностей для расчёта результатов применения права того или иного государства [1, с.27]. И далее, совершенно справедливо автор отмечает, что такое ограничение себя не оправдывает, поскольку отражает нежелание законодателя допустить применение иностранного права в случае с деликтными обязательствами [1, с.31]. Не направлено на защиту потерпевшей стороны такое ограничительное применение автономии воли, как верно отмечено Ш.М. Менглиевым, поскольку в выборе права участвуют обе стороны [10, с.526-527]. Поэтому позиция законодателя при таком раскладе дел – защитить интересы потерпевшей стороны, более чем спорна. На наш взгляд, автономию воли в деликтных правоотношениях, необходимо расширить в сфере выбора юрисдикции, призванного регулировать отношения сторон, в частности не предоставление неограниченной автономии воли, а ограничить его применение, кроме выбора права страны суда, выбором правопорядка, с которым данное деликтное правоотношение имеет наиболее тесную связь. Правом, имеющим наиболее тесную связь с правоотношением из причинения вреда, может быть право общего гражданства сторон, право общего домицилия или иной правопорядок, так или иначе связанный с деликтным правоотношением.

Здесь также отметим, что законодательство стран постсоветского пространства старается избрать более либеральные подходы к закреплению автономии воли, призванного регулировать деликтные отношения с иностранным элементом. Явным примером на сегодняшний день, пожалуй, является Российская Федерация. Здесь с принятием закона «О внесении изменений в часть третью Гражданского кодекса Российской Федерации», вступившего в силу от 1 ноября 2013 г. внедоговорные обязательства получили новый облик. Применительно к автономии воли сторон, законодатель значительно расширил его применение, и идет по пути либерализации данных правоотношений. Если ранее п.3 ст. 1219 ГК РФ ограничивала свободу выбора возможностью применения только право страны суда, новая статья 12231 предоставляет сторонам выбрать в качестве применимого права право любой страны [8, с.26], сохраняя ограничения только лишь по времени, т.е такая возможность предоставляется только после возникновения деликтного правоотношения, что как ранее было указано вполне оправданно .

Еще одним нововведением в области деликтных правоотношений в Российском законодательстве является применение договорного статута к обязательствам из причинения вреда, если последние тесно связаны с договором между сторонами, заключенный ими при осуществлении предпринимательской деятельности (п.3 ст.1219 ГК).

Следующей особенностью коллизивно-правовой природы деликтных правоотношений в таджикском праве является не применение ино-

странного права в том случае, если по законам Республики Таджикистан действие или иное обстоятельство, служащее основанием требований о возмещении вреда, не является противоправным (п.4 ст.1225 ГК РТ). В данном случае, необходимо признать, что данная норма изжила себя, и, на наш взгляд, необходимо отказаться от ее применения на практике, поскольку подобная инициатива способствовала бы обновлению и модернизации таджикского законодательства в области регулирования частноправовых отношений. В РФ подобная норма содержалась в Гражданском кодексе РСФСР 1964 г., которая не предусматривается в ныне действующем ГК.

Итак, как видно из проведенного анализа, определение коллизионно-правовой природы деликтных правоотношений имеет весомое значение для исследования коллизионно-правовой регламентации деликтных правоотношений в нормах национальных законодательств.

1. Асосков, А. Реформа раздела VI «Международное частное право» Гражданского кодекса Российской Федерации / А. Асосков // Хозяйство и право. – 2014. - №2 (445). - С.3-28.

2. Банковский, А.В. Деликтные обязательства в международном частном праве: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / А.В. Банковский. – М., 2003. - 157 с.

3. Ерпылева, Н.Ю. Международное частное право: учебник / Н.Ю. Ерпылева. - М., 2006. - 560 с.

4. Звеков, В.П. Международное частное право: курс лекций / В.П. Звеков. - М., 1999. – 386 с.

5. Кабатова, Е.В. К вопросу о современных проблемах международного частного права / Е.В. Кабатова // Государство и право. - 2000. - № 8. - С. 54-60.

6. Кабатова, Е.В. Модернизация коллизионного регулирования деликтов / Е.В. Кабатова // Хозяйство и право. - 2004.- №1.- С.109-122.

7. Каменецкая, М.С. Международное частное право: учебно-практическое пособие / М.С. Каменецкая. - М., 2007. - 306 с.

8. Международное частное право: учебник/ отв. ред. Г.К. Дмитриева. - М., 2004. 688 с.

9. Менглиев, Ш.М. Международное частное право / Ш. М. Менглиев. - Душанбе, 2013. 736 с.

10. Ходькин, Р.М. Принципы и факторы формирования содержания коллизионных норм в международном частном праве: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03 / Р.М. Ходькин. – М., 2005. - 248 с.

Территории опережающего развития на Дальнем Востоке России: начинаем все сначала?

С.Г. Верещагин

доктор политических наук, кандидат юридических наук,
профессор, Санкт-Петербургский гуманитарный университет профсоюзов (Владивостокский филиал)

Россия, Владивосток

В статье рассматриваются как исторические аспекты создания и деятельности свободных экономических зон, так и современное состояние этих экономических институтов и их влияние на мировые экономические отношения. Особое внимание уделено созданию территорий опережающего развития на российском Дальнем Востоке в настоящее время.

Ключевые слова: СЭЗ, ОЭЗ, ТОР, макиладорас, порто-франко, вольная гавань.

The territories of advanced development in the Russian Far East: do we start all over again?

S.G. Vereshchagin

In article are considered both historical aspects of creation and activity of free economic zones and current state of these economic institutes and their influence on the world economic relations. The special attention is paid to creation of territories of the advanced development in the Russian Far East now.

Keywords: special economic zones (SEZ), free economic zones (FEZ), territories of advanced development (TAD), maquiladora, Porto Franco, free port.

История создания свободных экономических зон уходит в далекое прошлое. Исторически сложилось так, что исходным признаком свободных экономических зон (СЭЗ) является особый режим таможенного обложения. Это объясняется тем, что преобладающей формой международного экономического сотрудничества долгое время являлась внешняя торговля. Первая СЭЗ появилась еще в 166 г. до н.э., когда правите-

ли греческого острова Делос, в целях содействия торговле пшеницей, объявили для всех торговцев остров свободным от налогов, пошлин и выполнения административных формальностей. Делос играл заметную посредническую роль в торговле между Западом и Востоком на протяжении 80 лет.

В XII—XIII вв. стали функционировать зоны свободной торговли. Пробраз зоны свободной торговли простирался вдоль реки Западная Двина. Эта река в раннем Средневековье стала одним из важнейших торговых путей, соединивших Арабский Халифат с восточнославянским миром. Западная Двина и сухопутные дороги вдоль нее объявлялись свободными торговыми путями.

Огромное влияние на развитие простейших экономических зон оказал Ганзейский союз в центральной Европе, способствуя тем самым развитию торговых отношений между Западной и Восточной Европой. Развитие европейского региона в этот период истории привело к появлению уникального в истории примера межнационального обмена и экономической кооперации, т.е. появлению «Ганзы городов». Слово «ганза» («Hanse») означает «союз, товарищество». Ганзейский союз стал одним из важнейших политико-экономических сил в Европе, равноправным партнёром суверенных государств и заложил основы международной торговли.

Под эгидой Ганзейского союза с XIII по XVIII век состояло около двухсот городов, раскинувшихся от приполярного Бергена в Норвегии до русского Новгорода. Здесь, наряду с родными языками, в ходу был общий немецкий, все пользовались единой денежной системой, а жители обладали равными правами в пределах своего сословия [1].

Россия не стояла в стороне от этих процессов. Использование инструментов свободной торговли для расширения экспорта, развития транзитной торговли, насыщения внутреннего рынка товарами началось еще в XIII веке. К примеру, в Смоленске режим беспошлинной торговли был установлен в 1228 г.

Опыт городов Новгорода, Смоленска, Пскова показал большое значение режима свободной торговли для развития хозяйственных отношений. Эти города превратились в крупные экономические и торговые центры международного и регионального значения, несмотря на то, что они даже не имели доступа к морю [2, с.105].

В средние века международный товарообмен страдал от жесткого таможенного режима, которого придерживалось большинство европейских государств. Таможенная процедура была очень громоздкой и связана со значительными дополнительными расходами по оплате пошлин. К этому времени относится возникновение первых районов «порто-франко» в портовых городах— Гамбурге, Бремене, Марселе, Ливорно, Мессине и др.

Термин «порто-франко» имеет итальянское происхождение и обозначает «приморскую гавань, пользующуюся правом беспошлинного ввоза заграничных и туземных товаров» [3, с. 604]. Территория «порто-франко» отделялась от остальной территории страны специальной таможенной границей. Движение товаров между «порто-франко» и зарубежными государствами осуществлялось без таможенных формальностей и уплаты пошлин. При перемещении товаров внутрь страны применялся обычный таможенный режим. В конце XIX - начале XX века «порто-франко» существовали в Гибралтаре, на Мальте, в Сулине, Сингапуре, Адене [2, с.104].

В России порто-франко существовали во Владивостоке, Одессе и Батуми.

Первый российский порто-франко был создан в Одессе по указу императора Александра I и дал мощный импульс для развития города [4]. Так, в апреле 1817 г. для стимулирования развития местной промышленности принимается решение о создании зоны «порто-франко» в Одессе. Открытие состоялось 15 августа 1819 г. после завершения работ по созданию таможенных ограждений в виде рвов, валов и др. Порто-франко в Одессе прекратил существование в августе 1857 г., что не отразилось на росте внешнеторгового оборота порта.

В XIX в. свободные зоны также появляются в малоосвоенных районах Сибири, Дальнего Востока и на Севере. Изолированность и слабая заселенность этих районов позволяла организовывать зоны на значительной территории и без специального ограждения.

После присоединения к России Амурского и Уссурийского краев в мае 1858 г. эти районы были лишены устойчивых экономических связей с центральной Россией, отсутствовали пути сообщения, условия для возникновения и развития местной промышленности были неблагоприятными. Необходимость обеспечения населения материалами и товарами побудила правительство разрешить беспошлинный ввоз на эту территорию импортных товаров через порт Владивосток и Николаевск-на-Амуре.

История создания свободного порта Владивосток в 1861 году неразрывно связана с развитием всего Дальнего Востока Российской империи. В то время, порт Владивостока предлагал судовладельцам и купцам фактически полную свободу перемещения судов и коммерческих грузов, что позволило значительно повысить привлекательность города в качестве крупного перевалочного пункта для беспошлинного ввоза товаров.

Постройка Сибирской железной дороги, развитие средств связи, заселение территории изменили ситуацию. Стали необходимы меры по защите зарождающейся промышленности от иностранной конкуренции, предотвращению проникновения в страну беспошлинных товаров, рас-

ширению хозяйственных связей с центральной Россией. Поэтому в июне 1890 г. режим «порто-франко» отменяется. Но, учитывая специфику края, было сохранено освобождение от обложения импортных предметов первой необходимости, семян, сельскохозяйственных машин и др.

Начало войны с Японией и использование Сибирской железной дороги для перевозки военных грузов затруднили нормальное снабжение региона из центральной части страны, вследствие чего вновь вводится система свободной торговли с мая 1904 г. по январь 1908 г.

Представляется, что порто-франко был изначально предопределен для русского Дальнего Востока, где в условиях трудной колонизации и оторванности региона от развитых центров страны «порты долгое время являлись главными центрами освоения территории, а таможенная и пограничная охрана практически отсутствовала...» [5, с.5].

В XIX веке порто-франко на большей части Европы прекращает свое существование: связано это было со снижением доходов государств и большими издержками по борьбе с контрабандой. В начале XX века на смену «порто-франко» приходят новые формы СЭЗ, призванные ослабить неблагоприятные воздействия протекционизма на мировую торговлю.

В своем развитии СЭЗ прошли долгий путь от средневековых торговых городов-портов до инновационных парков и исследовательских центров. Их роль, место и формы серьезно изменились, они существуют и действуют во многих странах мира, превратившись в неотъемлемый институт мировой экономики. Принципиальными характеристиками функционирования всех типов и разновидностей СЭЗ являются: использование льготного налогово-финансового, внешнеторгового, таможенного, инвестиционного и процедурного режимов [6].

Второе рождение СЭЗ пережили во второй половине XX в., когда они широко распространились как в развитых, так и развивающихся странах, а вслед за ними с известным опозданием стали создаваться в странах с переходной экономикой. Этому способствовал ряд факторов: распад колониальной системы, в результате чего на путь экономического развития вступило около ста независимых государств; активное включение в мирохозяйственные связи новых индустриальных стран; распад мировой социалистической системы; развитие НТР, усиление конкуренции и либерализации экономических процессов в мире.

В России создание первых СЭЗ пришлось на начало 90-х годов XX века и закончились неудачей. Но правительство пыталось в течении последних 20 лет инициировать создание других форм СЭЗ, например Особых экономических зон и территорий опережающего развития.

О создании в России подобных территорий впервые заявил Президент Российской Федерации В.В. Путин в своем ежегодном послании Федеральному собранию 12 декабря 2013 г. Глава государства предло-

жил «создать на Дальнем Востоке и в Сибири сеть специальных территорий и зон опережающего экономического развития с особыми условиями для создания несырьевых производств, ориентированных в том числе и на экспорт». По его мнению, развитие Дальнего Востока является национальным приоритетом России на весь XXI век, «задачи, которые предстоит здесь решить, беспрецедентны по масштабу, а значит, и шаги должны быть нестандартными».

В октябре 2014 г. Правительство РФ внесло в Госдуму пакет из трех законопроектов, направленных на формирование территорий опережающего социально-экономического развития: проект закона о ТО-Рах, поправки в Налоговый кодекс РФ и изменения в ряд других нормативных актов, в том числе в Гражданский и Земельный кодексы. Федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в РФ» [7] был подписан главой государства 29 декабря 2014 г., документ вступил в силу 30 марта 2015 г.

Федеральный закон №473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» устанавливает для ТОР особый правовой режим, определяет меры государственной поддержки и порядок деятельности, ведущейся на этих территориях. Цель его принятия — создание оптимальных условий для привлечения инвестиций и ускорения социально-экономического развития указанных территорий. Финансирование ТОР ведется за счет средств федерального, регионального и местного бюджетов, а также из внебюджетных источников.

Закон о территориях опережающего развития устанавливает: льготные ставки по арендной плате, особый порядок пользования землей, льготы по налогам и страховым выплатам, особый порядок проведения государственного контроля, муниципального надзора. А также, льготный режим подключения к различным объектам инфраструктуры, предоставление особых государственных услуг, использование режима свободной таможенной территории, возможность привлечения в льготном и ускоренном порядке иностранного квалифицированного персонала и др.

Позже, в 2015 году был принят Федеральный закон РФ №212-ФЗ от 13 июля 2015 года «О свободном порте Владивосток» [8].

О том, как он будет работать и что принесет региону, рассказал министр по развитию Дальнего Востока Александр Галушка: «Закон "О свободном порте Владивосток" связан в первую очередь с ростом экономической активности, с притоком инвестиций, с созданием новых качественных рабочих мест». Министр напомнил, что это касается 15 районов Приморья, которые граничат с Китаем, Кореей и Японией. Это то место России, которое логистически находится на перекрестке серьезных транспортных потоков. И закон о свободном порте ориентирован

на то, чтобы потоки грузов, товаров, капиталов и людей пришли на нашу территорию.

И он пояснил, что прародитель закона о свободном порте - это закон о территориях опережающего развития, который вступил в силу 30 марта 2015 года. Первые девять территорий опережающего развития уже созданы актами правительства. «И около десяти резидентов у нас уже есть, - сообщил министр. - С четырьмя мы подписали соглашение. Естественно, рассчитываем, что первые резиденты свободного порта появятся уже до конца этого года» [9].

В соответствии с названным законом к территории Свободного порта Владивосток относятся все ключевые порты юга Дальнего Востока от Зарубино до Находки, а также аэропорт «Кневичи». Новый экономический режим будет создан на территории 15 муниципальных образований Приморского края.

В зону действия Свободного порта входят перспективные крупные международные транспортные коридоры, такие как «Приморье-1» (Харбин - Суйфэньхэ - Гродеково - порты Владивосток, Находка, Восточный - порты АТР) и «Приморье-2» (Чанчунь - Цзилинь - Хуньчунь - Махалино - Посьет - Зарубино - порты АТР). Их реализация позволит получить значимый экономический эффект для региона за счет обеспечения транзита грузов из Северо-Восточных провинций Китая в порты Приморья с последующей отгрузкой на суда в адрес стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Как известно, создание свободных экономических зон (СЭЗ) и особых экономических зон (ОЭЗ) различного типа является одним из путей обеспечения экономического роста любой страны. В России неоднократно предпринимались попытки создания и развития различных видов СЭЗ, в частности, в Находке, Калининградской области, Магадане, Алтае и т.д. [10].

По замыслу законодателя СЭЗ и ОЭЗ должны были способствовать решению таких задач, как: быстрая интеграция в мировую экономику, привлечение иностранных инвестиций, освоение передового инновационного и технологического опыта. Однако отсутствие единой государственной политики в этой сфере, слабое нормативное регулирование их деятельности, прямое копирование зарубежного опыта без учета условий российской экономики, отрицательно сказались на результатах функционирования ОЭЗ и СЭЗ.

В начале 90-х в правительстве был предложен перечень территорий опережающего развития. Однако, как показывает история, разработанные программы так и не были до конца реализованы. В 1991 году был принят закон, регулирующий приток иностранных инвестиций в отечественную экономику. Его положения устанавливали для некоторых зарубежных предпринимателей определенные льготы. В частности, пред-

полагалась упрощенная процедура регистрации, сниженные ставки налогообложения, долгосрочная аренда по невысокой цене, безвизовый режим и уменьшение таможенных пошлин. С 1996 года в стране стали создаваться Особые экономические зоны. Первая особая зона была открыта в Калининградской области, вторая – в Магаданской. Для последней была разработана программа до 31 декабря 2014 года. Однако успехов в ее реализации нет.

Если анализировать ситуацию в целом по стране, то можно констатировать: СЭЗ, а в дальнейшем ОЭЗ с момента их создания в России, не развивались, их деятельность не дала ожидаемых результатов. Объем привлеченных инвестиций остался незначительным, ухудшился ряд экономических показателей, характеризующих рост внешнеторгового оборота, показатели субъектов РФ росли за счет импорта, а не экспорта. Одна из причин такого положения заключалась в том, что на государственном уровне отсутствовали стратегия и тактика реализации программ развития СЭЗ.

Неэффективная работа исполнительной власти в отдельных регионах привела к дискредитации идеи создания СЭЗ в России. Были отмечены массовые случаи несоответствия инвестиционной, производственной и внешнеэкономической деятельности предприятий российскому законодательству, осложнение криминогенной обстановки. Поставленная цель развития и становления бизнеса за счет снижения налогового бремени и замены части налогов на добровольные отчисления в бюджеты регионов не была достигнута, недобросовестное ведение предпринимательской деятельности в рамках схем минимизации налогов привело к миллиардным потерям.

Правительство РФ стало ликвидировать зоны, охватывающие огромные территории страны. Взамен была предложена концепция формирования микрозон - разновидностей свободных таможенных зон и зон экспортного производства. В основу отбора зон был положен принцип сочетания выгодного географического расположения зоны и минимизации затрат на их инфраструктурное обустройство.

В печати, высказываниях официальных лиц появились мнения о малой перспективности СЭЗ в России, о необходимости развития всей экономики в льготном рыночном режиме, а не каких-то ее отдельных частей. Подобные точки зрения подкреплялись следующими аргументами:

- выражались опасения, что будет образовано слишком большое число различных СЭЗ;

- высказывалось мнение, что СЭЗ - это «черные дыры» российской экономики по утечке ресурсов страны, концентрация криминогенных элементов и других негативных явлений;

- констатировалось уменьшение управляемости СЭЗ со стороны центральных властей, их чрезмерная самостоятельность и формирование новых региональных элит.

К концу 90-х гг. свободные экономические зоны в России (зарегистрировано было более 20 различных СЭЗ) по-прежнему находились на полуполюгальном положении. Всего в России к лету 2005 года насчитывалось 24 специальные экономические зоны, действовавшие на основании постоянно меняющихся подзаконных актов.

С 2005 г. в России проведена еще одна попытка создания свободных, по новому законодательству, особых экономических зон (ОЭЗ). Был принят новый Федеральный закон от 22.07.05 г. № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации». Этим законом была заложена единая правовая основа создания и функционирования ОЭЗ на территории России.

Резидентам ОЭЗ предоставлялся широкий спектр преференций, направленный на стимулирование ведения предпринимательской деятельности. Они получали льготы по налогу на прибыль, земельному налогу, налогу на имущество. Иностранные товары, помещаемые резидентами в ОЭЗ, подпадали под действие режима свободной таможенной зоны, при котором не уплачиваются таможенные пошлины и НДС, не применяются запреты и ограничения экономического характера.

Но как показало время, процесс создания зон происходил хаотично и бессмысленно. Это было связано с постоянной борьбой регионов за максимальные льготы для особых экономических зон и право контроля над ними. Также к проблемам функционирования ОЭЗ относят: низкое качество технико-экономических обоснований проектов создания ОЭЗ, слабый контроль за обоснованностью предоставления налоговых льгот в целом, непрозрачность финансовых потоков на территории ОЭЗ и т. д.

В тоже время, следует отметить, что налоговые льготы и инфраструктурные условия функционирования СЭЗ в России гораздо менее привлекательны по сравнению с зарубежными аналогами. Местные российские власти стремятся не столько создать льготные условия для иностранных инвесторов, сколько использовать инвестируемые средства для решения социальных проблем региона.

С учетом сказанного, можно констатировать, что в России накоплен собственный и, как правило, негативный опыт функционирования СЭЗ и ОЭЗ.

Неоднозначный подход к этой проблеме и у научной общественности Дальнего Востока. Вот мнение кандидата экономических наук Алексея Авдеева: «Мы уже более 20 лет барактаемся – говорим об особых экономических зонах и ничего сделать не можем. Сейчас их просто назвали другим словом — территориями опережающего развития. Но по сути это – то же самое. И их судьба будет такой же печальной. Для

начала нужно определить главную цель — чего хочет Россия от Дальнего Востока» [11].

Теоретически, как отмечают эксперты, при воплощении всех либо хотя бы большей части предполагаемых мер Дальневосточный регион может превратиться в принципиально отличную от остальных территорию с особым административным и налоговым статусом. Некоторые специалисты даже говорят о том, что ДВФО может стать аналогом Гонконга. Однако будет ли это реализовано на практике, пока не ясно. Скептики полагают, что территория опережающего развития может так и остаться в планах, подобно нацпроектам, удвоению ВВП и прочим нереализованным программам.

Какой же выход из ситуации, связанной с многолетними и безуспешными попытками правительства России создать на территории страны успешно действующую модель СЭЗ, ОЭЗ и ТОР. Смогут ли эти экономические образования достойно конкурировать даже с недавно образованными территориями опережающего развития в Корее, Японии, Китае. Думается, что нет, время упущено.

В качестве альтернативы успешно действующим более 30 лет в Китае СЭЗ можно предложить проект создания на территории Приморского края экспериментальных точечных ТОР по примеру предприятий «макиладорас» в Мексике.

Классический пример точечных зон – предприятия «макиладорас», которые были созданы в 6-ти северных штатах Мексики, граничащих с США. Еще в 1930-е гг. в двух из них существовали зоны свободной торговли, причем особенно процветали города на границе с американской Калифорнией. В 1961 г. в Мексике была принята специальная программа развития приграничных северных районов, характеризовавшихся избыточной занятостью. Ключевая роль отводилась сфере туризма, а государство инвестировало средства в развитие инженерной и социальной инфраструктуры, однако довольно скоро было решено начать и индустриализацию. В 1966 г. власти Мексики одобрили специальный закон, разрешивший североамериканским компаниям и иностранным фирмам (базирующимся в США) строить в 20-километровой приграничной зоне предприятия, занимающиеся трудоемкой сборкой изделий из американского сырья и материалов для последующей их поставки в США (так называемые «макиладорас»), и ввозить беспошлинно оборудование, материалы и комплектующие. В последующие годы действие программы было распространено на большее число территорий.

Выгода от «макиладорас» оказалась обоюдной. Иностранные компании сумели серьезно снизить в Мексике трудовые издержки (по сравнению с США). Развитие приграничной с США зоны ослабило миграционные потоки из Мексики на север. В приграничной полосе заметно выросли доходы населения и квалификация работников, сократилась

безработица, особенно молодежная, в стране в целом увеличились бюджетные доходы, направляемые в том числе на развитие региональной инфраструктуры [12].

Макиладорас — это экспортно-производственные зоны с льготным режимом предпринимательства: к ним относятся промышленные предприятия, которые заняты производством товаров и услуг на экспорт на базе переработки зарубежных материалов, поступивших в режиме возвратного импорта.

По числу зарегистрированных предприятий-макиладорас первенство принадлежит легкой промышленности. Многие из макиладорас заняты производством автомобилей, электробытовой и электронной техники. Основная часть предприятий автомобильной промышленности работает на поставках узлов и деталей из США и Канады, а в последние годы и из Японии. Практически все производство сосредоточено на предприятиях известных мировых фирм: «Ниссан», «Дженерал Моторс», «Фольксваген», «Форд», «Крайслер».

Как уже указывалось, первоначально деятельность макиладорас ограничивалась 20-километровой зоной вдоль границы с США, а доля иностранных инвестиций в них не должна была превышать 49%. Но с 1977 г. стали возникать чисто мексиканские макиладорас с условием, что не менее 1/5 используемых на них компонентов должны были производиться в Мексике.

Статусом макиладорас в 2003 г. обладало более 3 тыс. предприятий, 2344 из них располагаются на границе с США (в городах Тихуана, Мехикали, Ногалес, Сьюдад-Хуарес, Нуэво-Ларедо, Матаморос и др.), остальные во внутренних районах Мексики. Каждый штат Мексики (всего их 31) имеет свой «макиладорас» [13].

На макиладорас создается около 25% продукции обрабатывающей промышленности. На макиладорас приходится 46% всего экспорта страны, 93% объема инвестиций в макиладорас приходится на США. Благодаря «макиладорас» Мексика превратилась в тринадцатого экспортера в мире. В 2000 году объем экспорта превысил 173 млрд. долларов, из которых 52% приходится на продукцию «макиладорас» [14].

«Макиладорас» пользуются правом осуществлять таможенное оформление импортного товара по упрощенной схеме. Помимо таможенных льгот, предприятия «макиладорас» пользуются различными финансовыми и кредитными привилегиями. В частности, они обладают правом на государственную поддержку в виде финансирования затрат на строительство, приобретение машин, оборудования, транспортных средств, а также на проведение маркетинговых исследований и рекламных компаний, подготовку бизнес-плана, приобретение технологий и «ноу-хау».

«Макиладорас» вносят существенный вклад в социально-экономическое развитие Мексики. На предприятиях «макиладорас» создается 14% валового промышленного продукта страны и около 25% продукции обрабатывающей промышленности. На продукцию этих зон приходится около 50% всего экспорта. Опережающие темпы развития «макиладорас» обеспечивают общую динамику внешнеторгового оборота и положительно влияют на формирование положительного сальдо торгового баланса.

В целом предприятия «макиладорас» стали для Мексики основным рычагом экономического роста. Их деятельность во многом способствует обеспечению высоких макроэкономических показателей, характеризующих мексиканскую экономику в последние годы.

Действующая исполнительная власть в России учитывает негативный опыт развития СЭЗ и ОЭС в нашей стране и во многом поддерживает идею создания «точечных» ТОР.

К примеру, в интервью телекомпании «Россия 24», данном в ноябре 2014 г., полномочный представитель Президента РФ Ю. Трутнев подчеркнул целесообразность «точечного развития» территорий, то есть инвестирования под конкретные проекты, а не строительства предприятий по всей стране. Он заметил, что, используя именно эту практику, многие страны достигли успеха в экономике [15].

Несомненно, идея концентрации усилий и средств в рамках локальных территорий вполне соответствует очаговому характеру развития региона и задаче оптимизации расходов федерального и местных бюджетов. Ее воплощение будет зависеть от множества внутренних и внешних факторов, включающих качество подготовки проектов, инвестиционный климат, решение производственных и кадровых проблем, взаимодействие резидентов и властных структур и т.д.

Нельзя также оставлять без внимания влияние коррупции и лоббирования корпоративных интересов, способных не только поставить под сомнение, но и провалить любое общественно полезное дело. Было бы преждевременно делать обобщающие выводы об отдаленных перспективах создания зон ускоренного развития на Дальнем Востоке и их способности решать стоящие на повестке дня вопросы. Но на данном этапе вполне очевидно, что на уровне центрального управления предпринимаются попытки совершенствовать профессиональную культуру принятия решений и их исполнения. В сравнении с предыдущим опытом регулирования деятельности особых экономических зон механизм функционирования ТОРов предусматривает повышение роли федеральной власти в управлении и контроле над использованием государственных средств.

1. Штенцель, А. История войн на море. В 2 т. / А.Штенцель. - М.: Изографус, ЭКСМО-Пресс. 2002. Германия. Факты. Берлин: Societäts-Verlag. 1994.
2. Евстратов, С.Ю., Козлов, Н.Б., Кузнецов, А.И. Иностранные инвестиции в СССР: вопросы финансового регулирования / С.Ю.Евстратов., Н.Б.Козлов., А.И.Кузнецов. - М.: Финансы и статистика, 1991. – 160 с.
3. Энциклопедический словарь / под ред. Ф. А. Брокгауза, И. А. Ефрона. Т. XXIV. - СПб.: 1898.
4. Верещагин, С.Г. Порто-франко в России / С.Г.Верещагин // Известия Владивостокского института международных отношений ДВГУ. №1. Владивосток. 1997. – 128 с.
5. Порто-франко на Дальнем Востоке: сборник документов и материалов. Сост. Н. А. Троицкая. Владивосток, 1998. – 304 с.
6. Заварзин, А.К. Особые экономические зоны как центры экономического роста/ А.К.Заварзин // Проблемы современной экономики, № 1(13), 2005. – С. 259-262.
7. Федеральный закон от 29.12.2014 N 473-ФЗ (посл.ред. от 13.07.2015) "О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации"//Российская газета от 31.12.2014.
8. Федеральный закон РФ № 212-ФЗ от 13 июля 2015 года «О свободном порте Владивосток»// Российская газета – Федеральный выпуск №6724 от 15.07.2015 г.
9. Домчева, Е. Пришвартовались. Свободный порт Владивосток начал действовать в 15 районах Приморья / Е.Домчева// Российская газета (Федеральный выпуск) N6800 от 12 октября 2015 г.
10. Федеральный закон от 22.07.2005 №116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации (посл.ред. от 13.07.2015 г.)//Собрание законодательства РФ, №30 (ч.II), 25.07.2005, ст.3127.
11. Костин, А. В Приморье надеются на ТОР / А. Костин // Коммерсантъ (Владивосток) №54 от 01.04.2014.
12. Харитоновна Л.Н. Территориальное планирование в Мексике / Л.Н.Харитоновна// Вопросы экономической и политической географии зарубежных стран. – 1987, выпуск 8
13. Макиладорас [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.distedu.ru/mirror/_geo/
14. Кокшаров, А. Конец «отверточной» эпохи / А. Кошкарров //«Эксперт». №18 (325) от 13 мая 2002.
16. Попасть в цель [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://eastrussia.ru/region/5/5150/> (дата обращения 25.11.2015).

Пределы и практика правотворчества субъектов РФ в сфере особых экономических зон

Ю.А. Гончарук

практикант Первореченского районного суда г. Владивостока

Научный руководитель: А.В. Довбыш,
ассистент кафедры Публичного права, Институт права

*Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса
Россия. Владивосток*

Статья посвящена анализу нормативного регулирования особых экономических зон на уровне субъектов Российской Федерации. В целях всестороннего и полного исследования данного вопроса авторами определена нормативная база регулирования особых экономических зон на федеральном уровне, в том числе сделано указание на возможности наделения субъектов Российской Федерации отдельными государственными полномочиями в этой сфере правового регулирования, а также сделаны предположения о том, что ещё могли бы содержать нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации.

Ключевые слова и словосочетания: особая экономическая зона, субъекты Российской Федерации, нормативная база, нормативные правовые акты.

Limits and practice of the constituent entities` of Russian Federation law-making in the sphere of special economic zones

Yu.A. Goncharuk

This article consists of the analysis of the legal regulation of special economic zones at the level of the Russian Federation`s constituent entities. The author has defined the legal base of the regulation of special economic zones at the level of federal power. Also the authors have pointed out opportunities of giving some state powers within mentioned sphere of regulation to Russian Federation`s constituent entities. As well suppositions on possible regulation in regional acts of the Russian Federation were made.

Keywords: *special economic zone, constituent entities of the Russian Federation, legal base, legal acts.*

Порядок функционирования и осуществления деятельности на территориях особых экономических зон в Российской Федерации регулируется Федеральным законом от 22 июля 2005 г. (в ред. от 13 июля 2015 г.) №116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», Федеральным законом от 10 января 2006 г. №16-ФЗ (ред. от 29 июня 2015 г.) «Об особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральным законом от 31 мая 1999 г. №104-ФЗ (ред. от 22 декабря 2014 г.) «Об особой экономической зоне в Магаданской области», а также принимаемыми в этой связи постановлениями Правительства Российской Федерации и нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации.

В настоящее время под особой экономической зоной понимается часть территории Российской Федерации, которая определяется Правительством Российской Федерации и на которой действует особый режим осуществления предпринимательской деятельности, а также может применяться таможенная процедура свободной таможенной зоны [1].

Основными целями создания особых экономических зон в Российской Федерации являются:

- развитие обрабатывающих и высокотехнологичных отраслей экономики;
- производство новых видов продукции;
- развитие импортозамещающих производств;
- развитие туризма и санаторно-курортной сферы.

На территории Российской Федерации могут создаваться особые экономические зоны следующих типов:

Промышленно–производственные особые экономические зоны, направленные на создание и обеспечение промышленно-производственных комплексов, которые должны отвечать мировым стандартам, а также способные обеспечивать высокотехнологическое производство продукции, стимулирующей экспорт;

Технико–внедренческие особые экономические зоны, направленные на создание, производство и реализацию научно-технической продукции, в том числе на создание и реализацию программ для ЭВМ, баз данных, а также на непосредственное оказание услуг по их внедрению и обслуживанию.

Туристско–рекреационные особые экономические зоны, направленные на развитие объектов отдыха и туризма, а также на оказание услуг в сфере туризма.

Портовые особые экономические зоны, направленные на развитие портового хозяйства и на оказание портовых услуг.

Особые экономические зоны в Российской Федерации создаются на срок, не превышающий 49-ти лет, и продлению установленный срок не подлежит.

Географическое расположение особых экономических зон в Российской Федерации невозможно на территориях нескольких муниципальных образований, а также такие зоны не должны включать в себя полностью территорию какого-либо административно-территориального образования, и они не могут занимать площадь свыше 20 км² для промышленно-производственных зон и 2 км² для технико-внедренческих зон.

При создании особых экономических зон в Российской Федерации Правительство Российской Федерации определяет виды деятельности, осуществление которых разрешено на их территории.

В настоящее время на территории Российской Федерации созданы и функционируют 27 особых экономических зон, из них 6 производственно-промышленного типа, 5 технико-внедренческого типа, 10 туристско-рекреационного типа и 3 портового типа [2]. Кроме того, в РФ также функционирует свободная экономическая зона, охватывающая территорию Республики Крым и города федерального значения Севастополь.

Вся их деятельность, за исключением зон, созданных в Калининградской и Магаданской области, регулируется Федеральным законом от 22 июля 2005 г. №116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» и принимаемыми в соответствии с ним законами субъектов Российской Федерации. В связи с тем, что особые экономические зоны Калининградской и Магаданской области обладают особым правовым статусом, ряд вышеперечисленных ограничений на них не распространяется [3].

Управление особыми экономическими зонами осуществляется федеральным органом исполнительной власти в лице - Министерства экономического развития Российской Федерации, оно вправе передать часть полномочий по управлению особой экономической зоной органу исполнительной власти субъекта Российской Федерации на основании соглашения.

В настоящее время действует приказ Министерства экономического развития Российской Федерации от 22.04.2010 г. №145 «О передаче органам исполнительной власти субъектов РФ отдельных полномочий по управлению особыми экономическими зонами», в нём осуществляется передача высшим органам исполнительной власти соответствующих субъектов РФ, в случае их согласия осуществление следующих полно-

мочий по управлению особыми экономическими зонами, расположенными на территории субъектов Российской Федерации:

- обеспечение проведения экспертизы проектной документации и экспертизы результатов инженерных изысканий объектов, расположенных на территории особых экономических зон;

- выдача разрешений на строительство, а также разрешений на ввод объектов в эксплуатацию индивидуальным предпринимателям и юридическим лицам, осуществляющим строительство или реконструкцию объектов на территории особых экономических зон.

На основании этого приказа было заключено 13 соглашений о передаче полномочий по управлению особыми экономическими зонами [4].

Кроме полномочий, которые передаются при заключении соглашений, органы исполнительной власти субъекта Российской Федерации вправе:

- осуществлять ведение реестра резидентов особой экономической зоны;

- выдавать по требованиям резидентов особой экономической зоны или по запросам заинтересованных лиц выписки из реестра резидентов особой экономической зоны;

- осуществлять контроль за исполнением резидентом особой экономической зоны соглашения об осуществлении промышленно-производственной, технико-внедренческой, туристско-рекреационной и портовой деятельности на территории особой экономической зоны;

- заключать соглашения об осуществлении промышленно-производственной, технико-внедренческой, туристско-рекреационной и портовой деятельности на территории особой экономической зоны. В качестве примеров подобных соглашений можно привести Соглашение об осуществлении технико-внедренческой деятельности в особой экономической зоне, созданной на территории Московской области с ООО «НТЦ «Анклав», Соглашение об осуществлении производственно-промышленной деятельности в особой экономической зоне, созданной на территории Республики Татарстан с ООО «Пиксар Коатингс» и Соглашение об осуществлении туристско-рекреационной деятельности в особой экономической зоне на территории Республики Бурятия с ООО «Интерра»;

- опубликовывать не реже чем один раз в квартал в печатных и электронных средствах массовой информации, сведения о наличии земельных участков, государственного и (или) муниципального имущества, расположенных в границах особой экономической зоны и не сданных в аренду;

- выполнять функции государственного заказчика по подготовке документации по планировке территории в границах особой экономиче-

ской зоны и созданию инженерной, транспортной, социальной, инновационной и иных инфраструктур, финансирование которых осуществляется, за счёт средств бюджета субъекта Российской Федерации;

- обеспечивать проведение экспертизы проектной документации и экспертизы результатов инженерных изысканий;
- получать технические условия подключения (технологического присоединения) к сетям инженерно-технического обеспечения и осуществляет передачу этих условий индивидуальным предпринимателям, юридическим лицам, осуществляющим строительство или реконструкцию.
- осуществлять управление и распоряжение земельными участками в границах особой экономической зоны на основании соглашения о создании особой экономической зоны.

На основании проведенного анализа, можно предположить, что Федеральный закон от 22 июля 2005 г. №116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», Федеральный закон от 10 января 2006 г. №16-ФЗ «Об особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [5] и Федеральный закон от 31 мая 1999 г. №104-ФЗ «Об особой экономической зоне в Магаданской области» [6] предоставляют достаточное количество правомочий органам государственной власти субъектов РФ (прежде всего – органам исполнительной власти), связанным с администрированием особых экономических зон.

Тем не менее, вышеперечисленные нормативные акты федерального уровня не наделяют напрямую органы государственной власти субъектов РФ полномочиями по принятию нормативно-правовых актов, в некоторых случаях лишь обозначая те сферы, в которых указанные акты могут быть приняты. В сущности, федеральный законодатель оставляет вопрос правового регулирования особых экономических зон на уровне субъектов РФ «на откуп» соответствующим органам законодательной и исполнительной власти субъектов РФ, их желанию и возможности заниматься подобным нормотворчеством.

Представляется, что роль субъектов Российской Федерации в процессе нормативного регулирования данного вопроса должна быть достаточно высока, в связи с чем субъекты Российской Федерации в настоящее время начинают реализовывать свои правотворческие функции, и во исполнение федерального законодательства принимают на своей территории нормативные правовые акты.

В настоящее время субъектами Российской Федерации в области правового регулирования особых экономических зон принято всего 77 нормативно-правовых актов. На уровне субъектов РФ ими были приняты нормативно-правовые акты в форме законов, постановлений, реше-

ний и распоряжений. В настоящее время принято 22 закона и 55 подзаконных нормативно-правовых актов субъектов РФ.

С учетом того, что особые экономические зоны функционируют на территории 31 субъекта РФ, такое количество нормативно-правовых актов едва ли можно считать достаточным. Субъектами Российской Федерации, которые приняли активное участие в разработке регионального законодательства по вопросам регулирования особых экономических зон, являются: Республика Татарстан, Липецкая область, г. Москва, Московская область, г. Санкт-Петербург, Томская область, Республика Алтай, Республика Бурятия, Алтайский край и Ставропольский край.

Общая направленность принимаемых нормативно-правовых актов выражается в установлении и предоставлении резидентам льготных условий для ведения деятельности на территориях особых экономических зон. По содержащимся в них правовых установлениях эти акты можно разделить на следующие группы:

- устанавливающие особый налоговый режим резидентов особых экономических зон;
- определяющие перечни земельных участков, подлежащих изъятию в целях их включения в территорию созданной особой экономической зоны;
- регламентирующие условия и порядок оказания государственной поддержки инвесторам, осуществляющим вложение инвестиций;
- закрепляющие порядок и условия создания особых экономических зон регионального уровня.

В настоящее время Налоговым кодексом Российской Федерации установлены максимальные размеры налоговых ставок на каждый налог, взимаемый с резидентов, однако субъекты Российской Федерации могут устанавливать на территории особой экономической зоны собственную налоговую ставку, которая не должна превышать установленных предельных значений [7, с. 184-185].

Налог на имущество организаций устанавливается законом субъекта Российской Федерации и не должен превышать 2,2%, налог на прибыль организаций не должен превышать 13,5%, транспортный налог - 0%. В отношении особых экономических зон действуют следующие правила: так, на территории особой экономической зоны «Дубна» налог на имущество организаций - 0%, в особой экономической зоне «Тольятти» налог на прибыль организаций установлен: 0% - 2012-2018 гг., 3% - 2019-2020 гг., 8% - 2021- 2022 гг., 10% - 2023-2024 гг., 13,5% - 2025 и далее. Резиденты особых экономических зон освобождаются от уплаты соответствующих налогов при соблюдении условий осуществления деятельности на территории особой экономической зоны.

Максимальный размер арендной платы за земельные участки, предоставляемые резидентам особой экономической зоны устанавливается

Министерством экономического развития Российской Федерации. Размер арендной платы за использование земли составляет 2% от кадастровой стоимости земельного участка.

Субъекты Российской Федерации на территории особой экономической зоны могут устанавливать пониженный размер арендной платы, в зависимости от объема вложений. Например, в пределах особой экономической зоны «Алабуга» устанавливается пониженный размер арендной платы при объеме капитальных вложений не менее 20 млн. евро – 0,7%.

Субъекты Российской Федерации на территории особой экономической зоны предоставляют государственную поддержку инвесторам. Она заключается в предоставлении налоговых, таможенных льгот, и способствует благоприятному развитию инвестиционной и предпринимательской среды. Например, на территории особой экономической зоны «Липецк», государственная поддержка инвесторам предоставляется в виде льгот по уплате налога на имущество и прибыль организаций, а также предоставляются субсидии из регионального бюджета.

Кроме того, субъекты Российской Федерации в целях развития территорий региона могут создавать особые экономические зоны регионального уровня. В настоящее время такие зоны существуют только в Липецкой области и порядок их функционирования установлен Законом Липецкой области от 18 августа 2006 г. №316-ОЗ «Об особых экономических зонах регионального уровня».

Под особой экономической зоной регионального уровня понимается территориально обособленный комплекс на участке, имеющем общую границу (кроме туристско-рекреационной зоны, технико-внедренческой зоны и зоны агропромышленного типа), в пределах которого созданы благоприятные условия для ведения предпринимательской деятельности.

Особые экономические зоны регионального уровня создаются в целях развития территорий области, обрабатывающих отраслей экономики, производства новых видов продукции, туризма и рекреационной деятельности, внедрения наиболее прогрессивных технологий и производств.

В настоящее время особые экономические зоны регионального уровня, созданные в Липецкой области, привлекли достаточно большое количество инвестиций, в связи с чем можно отметить их стремительное развитие. Так, по итогам годового отчета за 2014 год было достигнуто значение показателя обеспеченности расходов особых экономических зон собственными доходами в 118%, чистая прибыль ОАО «Корпорация развития», осуществляющего управление этими зонами, составила 1 миллион рублей (при валовых доходах общества в 20,9 миллионов рублей, то есть чуть менее пяти процентов) [8]. Безусловно, цифры

не грандиозные, но в условиях существования отдельных особых экономических зон федерального уровня только на бумаге, данный опыт следует считать положительным и обнадеживающим.

Разумеется, для того, чтобы понять степень эффективности принятых нормативно-правовых актов субъектов РФ, следует проводить статистический учёт, который будет отражать следующие показатели до и после принятия данных актов:

- сколько было привлечено новых инвесторов и резидентов;
- насколько стремительно стало происходить развитие региона и отраслей экономики.

Такой учёт, безусловно, не отражает прямого влияния правовых актов на развитие экономики субъекта РФ (в силу многочисленности факторов, оказывающих влияние на последнюю), но косвенно будет подтверждать эффективность соответствующих актов.

Нам представляется, что в современных правовых реалиях субъектам Российской Федерации необходимо разрабатывать нормативно-правовые акты, которые будут совершенствовать и регулировать деятельность особых экономических зон [9, с. 468]. Предполагаем, что разрабатываемые нормативно-правовые акты субъектами Российской Федерации могли бы содержать:

- процесс реализации программ строительства жилья для резидентов;
- установление правовых гарантий резидентам, в случае ухудшения экономической ситуации в субъекте РФ;
- процесс функционирования особых экономических зон на внутреннем и внешнем рынке;
- требования к подготовке высококвалифицированных кадров для работы в особых экономических зонах всех типов;
- правовые гарантии для собственников земельных участков, у которых они изъяты для государственных или муниципальных нужд, с целью их включения в территорию особой экономической зоны.

В настоящее время федеральное законодательство не наделяет субъектов РФ подобными полномочиями, хотя связь этих полномочий с улучшением инвестиционного климата очевидна. В связи с этим предполагаем необходимым органам государственной власти РФ предоставить субъектам РФ возможность правового регулирования следующих вопросов:

- разработка и принятие программ, связанных со строительством жилья для резидентов особых экономических зон;
- установление и обеспечение правовыми гарантиями резидентов особых экономических зон при ухудшении экономической ситуации в субъекте РФ;

- наделение правовыми гарантиями собственников земельных участков, в случае их изъятия и включения в территорию особых экономических зон.

В заключение хотелось бы отметить, что особые экономические зоны – комплексный экономико-правовой институт, существующий в первую очередь для экономического развития соответствующих субъектов РФ, а через это – и всей Российской Федерации. Данное обстоятельство должно формировать у органов государственной власти субъектов РФ устойчивый интерес как к вовлечению в создание особых экономических зон на своей территории, так и реализации своих правотворческих полномочий в рамках уже существующих особых экономических зон. Только такой интерес органов государственной власти к активной деятельности в данной сфере позволит создать благоприятный инвестиционный климат в соответствующих субъектах РФ, что в свою очередь положительно скажется на экономическом развитии и благополучии всей России.

1. Об особых экономических зонах в Российской Федерации: федеральный закон от 22.07.2005 года № 116-ФЗ (ред. от 13.07.2015) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54599/

2. Особые экономические зоны: справочная информация // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/CGI/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=98622>

3. Особые экономические зоны Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.russez.ru/>

4. О передаче органам исполнительной власти субъектов РФ отдельных полномочий по управлению особыми экономическими зонами: приказ Министерства экономического развития РФ от 22.04.2010 года № 145 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/sez/becomeinvestor/doc20100422_08

5. Об особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 10.01.2006 года № 16-ФЗ (ред. от 29.06.2015) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=182032>

6. Об особой экономической зоне в Магаданской области: федеральный закон от 31.05.1999 года № 104-ФЗ (ред. от 22.12.2014) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]. –

Режим доступа:
<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=172747>

7. Белошапко Ю.Н., Корчагин А.Г., Сонин В.В. Федерализм и современные проблемы публичного права в России: монография / Ю.Н. Белошапко, А.Г. Корчагин, В.В. Сонин - Владивосток: Изд-во Дальневост. федер. ун-та, 2011. - 516 с.

8. Годовой отчет ОАО «Корпорация развития» за 2014 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<https://drive.google.com/file/d/0B53cVwA57HczcVBJM2c1ZWFTN1E/view>

9. Горян, Э.В. Перспективы создания особой экономической зоны «свободный порт Владивостока»: сравнительно-правовой анализ / Э.В. Горян // Право и политика. — 2015. - № 4. - С.467-475. DOI: 10.7256/1811-9018.2015.4.14786

УДК 34.01

К вопросу о национальной концепции особых экономических зон в России

Э.В. Горян

кандидат юридических наук, доцент
доцент кафедры частного права, Институт права

*Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса
Россия, Владивосток*

Российское законодательство предусматривает возможность создания целого ряда экономических зон со специальным режимом – специальной экономической зоны, особой экономической зоны, территории опережающего развития, зоны территориального развития. Низкая экономическая эффективность деятельности уже существующих зон и коррупционная составляющая их функционирования ставит вопрос о необходимости разработки государственной концепции института особой экономической зоны. Анализируемый Федеральный закон «О свободном порте Владивостока» подтверждает эту идею.

Ключевые слова и словосочетания: *порто франко, особая экономическая зона, коррупция.*

On the issue of national concept of special economic zones in Russia

E.V. Gorian

Russian legislation provides a variety of economic zones with a special regime - a special economic zone, particular economic zone, territory of advanced development, zone of territorial development. The poor economic effectiveness of existing zones and corruption component of their operation raises the question about elaboration of national concept of special economic zone. Analysis of Federal law "On Free Port Vladivostok" confirms this idea.

Keywords: *porto franco; special economic zone; corruption.*

Принятие в 2015 году Федерального закона №212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» (далее – ФЗ-212) стало очередной попыткой законодателя установить особый правовой режим на отдельно взятой территории, в данном случае – на территории муниципальных образований Приморского края, в том числе территории и акватории морских портов, на них расположенных. Законодатель не распространил особый правовой режим так называемого свободного порта на территории, на которых уже были созданы особая экономическая зона, зона территориального развития или территория опережающего социально-экономического развития (ст. 4).

На сегодняшний день российское законодательство предусматривает несколько особых правовых режимов, которые могут быть установлены на той или иной территории Российской Федерации: это и особые экономические зоны (далее – ОЭЗ), и специальные экономические зоны (далее – СЭЗ), и зоны территориального развития, и территории опережающего социально-экономического развития, и уже упомянутый свободный порт. К тому же каждый из этих режимов регулируется специальным федеральным законом, что увеличивает нормативно-правовую базу еще и за счет подзаконных нормативных актов, принятых во исполнение указанных законов. Каждый из рассматриваемых правовых режимов предусматривает возможность как применения особых мер государственной поддержки предпринимательства – налоговых, инвестиционных, административных, гражданско-правовых, так и установления таможенной процедуры свободной таможенной зоны.

Возникает закономерный вопрос – если все перечисленные правовые режимы имеют общий принцип применения, то зачем принимать отдельные федеральные законы для некоторых отдельно взятых территорий? Ведь есть два базовых нормативно-правовых акта - Федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» от 22.07.2005 №116-ФЗ (далее – ФЗ-116), а также Соглашение по вопро-

сам свободных (специальных, особых) экономических зон на таможенной территории Таможенного союза и таможенной процедуры свободной таможенной зоны от 18 июня 2010 года. Однако были разработаны и приняты такие федеральные законы, как Федеральный закон «Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации» от 10.01.2006 №16-ФЗ, Федеральный закон «Об Особой экономической зоне в Магаданской области» от 31.05.1999 №104-ФЗ, Федеральный закон «О развитии Крымского федерального округа и свободной экономической зоне на территориях Республики Крым и города федерального значения Севастополя» от 29.11.2014 №377-ФЗ. Существование множества нормативно-правовых актов, которые содержат, по сути, дублирующие, а также не до конца согласованные положения, приводит к громоздкости правовых механизмов, отягчает их специальными нормами, препятствует транспарентности правоприменительных процедур, создает условия для коррупции и фактической бесконтрольности уполномоченных органов.

Институт ОЭЗ наличествует в большинстве правовых систем мира, однако называется по-разному. В государствах с развивающейся экономикой, ориентированных на экспорт, как правило, носят название экспортно-производственных зон (export processing zones). В КНР они носят название «особых экономических зон», в Ирландии «свободных промышленных зон» или «зон свободного экспорта», в Иордании и Египте – «квалифицированные промышленные зоны», в Объединенных Арабских Эмиратах – «свободные зоны», в Республике Корея – «зоны обработки беспошлинного экспорта». В законодательстве США для обозначения ОЭЗ используется термин внешнеторговые зоны (далее – ВТЗ). Терминологическое разнообразие, встречаемое в литературе и нормативно-правовых актах, можно объяснить множеством государств, где расположены ОЭЗ, и их конкретными типами. На уровне международно-правового регулирования используется термин «свободная экономическая зона» (в Международной конвенции по упрощению и гармонизации таможенных процедур 1973 г.).

ОЭЗ стали неотъемлемым компонентом глобальной экономики, укрепляющим структуру товарооборота. Более 3500 зон в 135 странах мира формируют сеть, позволяющую производителям избежать большинства таможенных процедур и снизить таможенные расходы, что способствует усложнению и диверсификации международных торговых связей [1].

ОЭЗ в разных странах схожи в принципах функционирования. Отличия касаются размеров, экономических целей, физических характеристик, государственных стимулов и конечного назначения товаров. ОЭЗ могут быть представлены как существенные части промышленного сек-

тора государства и занимать большие географические территории, как в Китае, или это могут быть маленькие анклавы, занятые несколькими предприятиями. В развивающихся странах со слабо развитой инфраструктурой они могут быть представлены промышленными комплексами городского типа, которые обеспечены жильем, продовольствием, банковскими учреждениями и транспортом. С другой стороны, в развитых странах с хорошо развитой инфраструктурой ОЭЗ представлены как предназначенные исключительно для производства и транспортирования комплексы. В США, вместо того, чтобы привязывать создание ВТЗ к специфическим географическим условиям (например, наличие порта), такой режим быстро и упрощенно предоставляется компании, где бы она ни находилась. Всем зонам присущи наличие упрощенных таможенных процедур и исключения или отсрочка тарифных и количественных ограничений для продукции, находящейся в пределах зоны. Развивающимся странам присущи также такие методы стимулирования, как субсидии, более «гибкие» положения трудового законодательства и дополнительные налоговые льготы, однако использование субсидий в некоторых случаях нарушает обязательства государств-участников ВТО. Кроме того, использование более «гибких» трудовых стандартов противоречит минимальным трудовым стандартам, установленным Международной организацией труда и Организации экономического сотрудничества и развития [2]. Существует следующая закономерность: государство с развивающейся экономикой обычно производит в ОЭЗ товары на экспорт, но как только его экономика становится развитой (растет индекс потребления внутри страны), существенная часть произведенных в ОЭЗ товаров начинает усиленно потребляться (импортироваться).

Рост ОЭЗ является результатом влияния совокупности факторов, включая модель, выдержавшую проверку временем, международный механизм, обеспечивающий создание ОЭЗ, привлекательных для зарубежных инвесторов, а также технологический прогресс, влияющий на глобализацию производства.

Если обратиться к зарубежному опыту, то на примере США можно выделить следующие особенности государственной (национальной) концепции ОЭЗ – так называемой Программы ВТЗ. Во-первых, она предусматривает как нормативный, так и институциональный механизм. Нормативный механизм представлен специальным федеральным законом и подзаконным нормативным актом – Регламентом, который содержит руководство с детальным описанием процедур по учреждению и изменению ВТЗ; определяет порядок управления и администрирования учредителем и операторами; а также порядок осуществления полномочий Советом по ВТЗ. Кроме того, нормативный механизм содержит нормы как таможенного, так и внешнеторгового законодательства. Институциональный механизм представлен Советом по ВТЗ, в который

входят Министр торговли и Секретарь Казначейства, делегирующие свои полномочия Комитету своих заместителей. Этот Комитет возглавляется Исполнительным директором, назначаемым Министром торговли для руководства решением текущих вопросов. Оперативное управление каждой зоной осуществляется специально назначенным директором порта, имеющим статус местного представителя Совета по ВТЗ. Директор порта не имеет властных полномочий кроме тех, которые предоставлены ему в соответствии с ордером Совета. Таможенно-пограничная служба США включена в институциональный механизм постолску, поскольку она исполняет свои полномочия, предусмотренные законом.

Во-вторых, успешное функционирование Программы ВТЗ объясняется как простотой процедур по созданию ВТЗ, так и исполнением указа 7104 Президента США, предписывающего всем федеральным исполнительным органам оказывать содействие Совету по ВТЗ в исполнении его полномочий по учреждению и организации деятельности ВТЗ, а также предоставлять необходимые документы и информацию, сотрудников, экспертов и других специалистов.

И, наконец, ключевым фактором эффективности института ВТЗ в США является внимание законодательного органа власти. Ежегодные слушания в Конгрессе по этому вопросу позволяют законодателям оперативно реагировать на изменения в мировой экономике, внешней и внутренней торговле, а также занятости населения.

Что касается российского опыта функционирования ОЭЗ, то исследователи выделяют как минимум два периода их развития, устанавливая в качестве поворотного момента 2005 год (год принятия ФЗ-116 и введения термина «особые экономические зоны» вместо существовавшего до этого времени термина «специальные экономические зоны»). По мнению П.В.Павлова, широкому применению и эффективному использованию СЭЗ до 2005 года препятствовали следующие проблемы: 1) масштабы СЭЗ были заведомо нереальными и для инфраструктурного обустройства большинства из них требовались солидные капиталовложения, обеспечить которые Правительство РФ было не в состоянии; 2) существующие нормативные документы не обеспечивали достаточно благоприятных экономических (налоговых, таможенных, валютных и т.д.) условий для создания и функционирования СЭЗ; 3) имело место дублирование контролирующих функций различными ведомствами; 4) в ряде случаев применялись излишне жесткие нормативные требования к проектированию, созданию и функционированию СЭЗ [3].

Что касается сегодняшней ситуации, то можно говорить о функционировании на территории РФ тридцати двух ОЭЗ и свободного порта Владивосток. Кроме того, как было сказано ранее, в рамках ФЗ-473 предусмотрен отдельный правовой режим для территорий опережающего социально-экономического развития. К указанной проблеме множе-

ственности нормативно-правового регулирования добавляется еще и проблема его коррупциогенности. К слову, при разработке и принятии ФЗ-212 антикоррупционная экспертиза не проводилась. В свободном доступе мы смогли найти только Заключение Общественной палаты Российской Федерации по результатам общественной экспертизы [4] и Заключение Министерства экономического развития РФ об оценке регулирующего воздействия (далее – Заключение МЭР) [5]. Считаем необходимым в нашем исследовании указать на несколько коррупциогенных факторов, характерных как для ФЗ-116, так и для ФЗ-212.

Во-первых, это юридико-лингвистическая неопределенность терминов. Например, при анализе полномочий наблюдательного совета СПВ наше внимание привлекла часть 2 статьи 7 ФЗ-212, содержащую такой коррупциогенный фактор, как юридико-лингвистическая неопределенность. Эта норма предусматривает осуществление мониторинга экономических процессов на территории СПВ, а также «рассмотрение и принятие мер, направленных на развитие Приморского края, улучшение инвестиционного и предпринимательского климата, соблюдение баланса интересов граждан, проживающих на территории свободного порта Владивосток, и предпринимателей». В законодательстве Российской Федерации «инвестиционный климат», «предпринимательский климат» как понятия или оценочные характеристики термина «климат» не установлены, а термин «баланс интересов» носит оценочный характер.

Во-вторых, это определение компетенции уполномоченного федерального органа по формуле «вправе», что также является коррупциогенным фактором (например, ч. 4 ст. 7, ч. 3 ст. 8, ч. 6 ст. 15, ч. 2 ст. 17, ст. 18, ст. 21, ч. 16 ст. 22, чч. 9, 21 и 39 ст. 23, ч. 8 ст. 25, ст. 29, чч. 2 и 3 ст. 30) и ведет к диспозитивному установлению возможности совершения указанным органом (его должностными лицами) действий в отношении граждан и организаций.

В-третьих, это выборочное изменение объема прав, например, в положениях, регулирующих порядок заключения соглашения об осуществлении деятельности между резидентом СПВ и управляющей компанией. В своем заключении Минэкономразвития России отмечало, что проектом акта не было предусмотрено установление процедуры пролонгации соглашения об осуществлении деятельности, которая, по его мнению, должна быть установлена в упрощенном порядке (п. 9 Заключения МЭР). Однако при принятии закона это замечание не было учтено, а пролонгация соглашения посвящена только одна норма (ч. 11 ст. 11), которая и содержит указанный коррупциогенный фактор, закрепленный в следующей формулировке: «Соглашение об осуществлении деятельности заключается на срок, указанный в заявке, и может предусматривать возможность продления такого срока». Таким образом, анализируемая норма закрепляет возможность необоснованного установления

исключений из общего порядка для лиц, намеревающихся приобрести статус резидента СПВ по усмотрению управляющей компании.

Не останавливаясь подробно на перечислении всех коррупциогенных факторах, содержащихся в ФЗ-212, считаем необходимым остановиться на коррупциогенном факторе, предлагаемом исследователями для включения в официальную Методику проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов [6] - реализации негосударственных интересов. В своем исследовании Е.Н. Бырдин и Ю.И. Воронина определяют содержание этого фактора как «осуществление интересов, планов, использование служебного положения в целях личной выгоды, содействия физическим и юридическим лицам извлечению ненадлежащей выгоды на основе неэффективного использования бюджетных средств в ущерб государственным интересам» [7, с. 77]. В приложении к объекту нашего исследования – особой экономической зоне свободный порт Владивосток - этот фактор имеет решающее значение. С учетом зарубежного опыта успешного функционирования ВТЗ в США предлагаем законодателю обратить пристальное внимание на упомянутый коррупциогенный фактор и все-таки включить его в методику. Как было отмечено нами в предыдущих исследованиях [8, с. 472; 9, с. 1031] именно общественный (государственный) интерес (public interest) является основным условием создания ВТЗ в США: соответствующее положение закреплено в Федеральном акте о ВТЗ 1932 г., а на Совет по ВТЗ возлагается обязанность рассматривать возможность создания ВТЗ с учетом общественного (государственного) интереса. О необходимости учета такого коррупциогенного фактора свидетельствует и появившаяся в СМИ информация о потенциальной возможности использования некоторыми должностными лицами режима свободного порта в личных интересах [10].

Присоединяясь к мнению исследователей, еще раз подчеркиваем необходимость разработки национальной (государственной) концепции развития ОЭЗ в России [3]. Необходимо создать общее правовое поле функционирования всех разновидностей ОЭЗ в виде единого закона, который обеспечит сочетание всех положительных моментов каждого из правовых режимов, создаст условия для реализации интересов государства и предпринимателей. На наш взгляд, концепция должна обязательно включать вопросы определения принципов создания ОЭЗ, территориальной дислокации (к слову, в США подобный режим не привязан к территории, а может быть установлен на отдельно взятом предприятии), управления и ответственности органов власти.

1. Singa Boyenge, J.-P. ILO Database on Export Processing Zones (Revised): Working Paper, April 2007, Geneva / J.-P. Singa Boyenge [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<http://econpapers.repec.org/paper/iloilowps/398959.htm> (дата обращения: 18.12.2015).

2. Engman, M., Onodera, O., Pinali, E. Export Processing Zones: Past and Future Role in Trade and Development / M. Engman, O. Onodera, E. Pinali // OECD Trade Policy Papers 53, OECD Publishing [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ideas.repec.org/p/oec/traaab/53-en.html> (дата обращения: 18.12.2015).

3. Павлов, П.В. Особые экономические зоны как механизм эффективного развития международной инвестиционной и инновационной деятельности / П.В. Павлов // *NB: Международные отношения.* — 2013. - № 1. - С.51-144. DOI: 10.7256/2306-4226.2013.1.638. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://e-notabene.ru/wi/article_638.html (дата обращения: 18.12.2015).

4. Заключение Общественной палаты Российской Федерации по результатам общественной экспертизы проекта федерального закона «О свободном порте Владивостока», проекта федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О свободном порте Владивостока» и проекта федерального закона «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О свободном порте Владивостока». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.oprf.ru/ru/1449/2133/1537/views/2177/newsitem/29207?PHPSESSID=7fprkvbhubiku5fdcaju5sg29i4> (дата обращения: 18.12.2015).

5. Заключение Министерства экономического развития РФ об оценке регулирующего воздействия на проект федерального закона «О свободном порте Владивостока» № 12038-ОФ/Д26и от 13 мая 2015 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/ria/result/201505137> (дата обращения: 18.12.2015).

6. Постановление Правительства РФ от 26.02.2010 №96 (ред. от 18.07.2015) «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов» (вместе с «Правилами проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов», «Методикой проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов») // *Собрание законодательства РФ.* 08.03.2010. №10. Ст. 1084.

7. Бырдин, Е.Н., Воронина, Ю.И. Коррупциогенные нормы, выявляемые в результате антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов / Е.Н. Бырдин, Ю.И. Воронина // *Академический вестник.* - 2015. - №1(31). - С. 71-79.

8. Горян, Э.В. Перспективы создания особой экономической зоны «свободный порт Владивостока»: сравнительно-правовой анализ / Э.В. Горян // Право и политика. — 2015. - № 4. - С.467-475. DOI: 10.7256/1811-9018.2015.4.14786

9. Горян, Э.В. Становление института подзоны особой экономической зоны в США / Э.В. Горян // Административное и муниципальное право. — 2015. - № 10. - С.1029-1038. DOI: 10.7256/1999-2807.2015.10.16480

10. Кого закатают в асфальт? // Новая газета. 13 ноября 2015 г. №125. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.novayagazeta.ru/inquests/70717.html> (дата обращения: 18.12.2015).

УДК 343.352.4

Свободный порт Владивосток: коррупция и пути ее предотвращения

А.Н. Дударко, О.Б. Макеева

стажеры ООО «Юридическая клиника»

Россия. Владивосток

Статья посвящена актуальным проблемам по предотвращению коррупции, а также с выявлением ряда особо значимых и негативных факторов, влияющих в будущем на возникновение коррупционных преступлений. Авторами предлагаются различные статистические данные, подтверждающие это, и подчеркивается необходимость предотвращения коррупционных преступлений в свободном порте Владивостока.

Ключевые слова и словосочетания: коррупционные преступления, злоупотребление служебным положением, свободный порт Владивосток, взяточничество.

Free port of Vladivostok: corruption and ways of its prevention

A.N. Dudarko, O.V. Makeeva

The article is devoted to actual problems of corruption prevention, as well as revealing the most significant and negative factors, affecting appearance of corruption crimes. Authors offer variety of statistic data proving that

fact, and emphasize the need to prevent corruption crimes at the free port of Vladivostok.

Keywords and phrases: *corruption crimes, abuse of power, the free port of Vladivostok, bribery.*

Основной проблемой, подлежащей рассмотрению в данной работе, будет проблема предотвращения коррупции в особой экономической зоне. В федеральном законе «О борьбе с коррупцией» под коррупцией понимается использование лицами, уполномоченными на выполнение государственных функций, своего статуса и связанных с ним возможностей для непредусмотренного законом получения материальных или иных благ и преимуществ, а равно противоправное предоставление им этих благ и преимуществ физическим и юридическим лицам. В данном определении, прежде всего, хотелось бы обратить внимание на то обстоятельство, что коррупция предполагает получение не только материальных, но и иных, нематериальных, благ и преимуществ, что представляется нам достаточно важным [1] для ряда преступлений, в том числе коррупционных, особенно в таможенной сфере.

К примеру, число таможенных преступлений на Дальнем Востоке увеличивается с каждым годом. Введение же статуса свободного порта во Владивостоке может привести к росту контрабанды и коррупции. Директор Центра изучения новых вызовов и угроз национальной безопасности Александр Сухаренко уверен, что властям необходимо уделить особое внимание декриминализации региона с созданием свободного порта Владивосток [2].

Эксперт в области мировой практики порто-франко профессор кафедры гуманитарных дисциплин Владивостокского филиала Российской таможенной академии Наталья Беляева, уверена, что свободный порт Владивостока станет нетрадиционным способом выхода из экономического кризиса России. Вместе с тем она опасается, что бюрократическая машина может помешать порто-франко развиваться в правильном русле [3].

Мы считаем, что, несмотря на столь оптимистичный прогноз развития Владивостокского порта, существует ряд коррупционных рисков, которые могут повлиять на реализацию проекта свободного порта. Об этом свидетельствуют результаты Всероссийского соцопроса Фонда «Общественное мнение» об уровне безопасности личности. В ходе исследования в 9 субъектах ДФО опросили более 4,6 тыс. человек. В результате этого соцопроса, оказалось, что треть приморцев обеспокоены коррупцией. Сильнее их волнует бедность, безработица, уровень медобслуживания и образования, а также жилье.

По нашему мнению, коррупция – это немаловажная проблема в крае, так как ее прирост с каждым годом увеличивается, о чем свиде-

тельствуют факты в СМИ и других источниках. А что касается свободного порта, то здесь необходимо учитывать все факторы, которые повлияют на развитие различных коррупционных преступлений и, конечно же, методы предотвращения их.

По данным прокуратуры Приморского края в прошлом 2014 году было выявлено 7,8 тыс. нарушений антикоррупционного законодательства (+18,3% к 2013 году), в том числе в сфере экономики - 1,8 тыс. таких правонарушений (+34,4%). Из них 60 - в сфере бюджетного законодательства, 114 - использования государственного (муниципального) имущества, 68 - землепользования, 91 - осуществления госконтроля, почти 1,5 тыс. - в сфере госзакупок.

На самом деле это очень большие показатели коррупционных проявлений, которые необходимо предотвращать разными способами.

Например, в Приморском крае существует программа, которая направлена на устранение коррупциогенных факторов Владивостока и ликвидацию проявления коррупции.

Показателями результатов реализации Программы являются: количество выявленных коррупционных правонарушений, совершенных работниками города Владивостока; количество граждан, сталкивавшихся с проявлениями коррупции; количество принятых решений по выявленному или рассмотренному на комиссии по противодействию коррупции в городе Владивостока коррупционным правонарушениям от числа выявленных. [4].

Мы считаем, что это программа содействует выявлению и предотвращению коррупции, но в тоже время одной этой программы недостаточно, необходимо проработать все методы предотвращения и ликвидации коррупции. По нашему мнению, необходимо ужесточить наказания за коррупцию и усилить контроль за деятельностью должностных лиц всех уровней.

Коррупция тесно связана с организованной преступностью, образуя систему «поборов» и «откатов», в результате чего она носит системный характер [5, с. 161-171]. Реальность показывает, что там, где планируются огромные денежные потоки, там обязательно чиновники вместе с организованной преступностью заранее начинают планировать делить деньги. Поэтому и борьба с коррупцией должна носить системный, наступательный, упредительный характер.

В Приморье произошел почти 5%-ный прирост числа выявленных коррупционных преступлений с 366 до 384, из них фактов взяточничества - с 62 до 143, а коммерческого подкупа - с 24 до 51, злоупотребления должностными полномочиями - с 20 до 36. В отношении должностных лиц с особым правовым статусом было возбуждено 25 уголовных дел, из них 3 - против глав муниципальных образований, а 7 - депутатов.

По итогам 2014 года 37,5% от общего числа преступлений, зарегистрированных в Дальневосточном федеральном округе, приходится на Приморский край. Поэтому неудивительно, что в крае сохраняется самый высокий уровень преступности: 2,5 тысячи преступлений на 100 тысяч населения. К тому же Приморье лидирует по количеству выявляемых экономических и должностных преступлений. По статистике раскрывают лишь половину преступлений. В 2014 году из 48 846 преступлений не раскрыто 27 048», — пояснил в разговоре с корреспондентом ИА REGNUM Александр Сухаренко [6].

Эксперт считает, что, рассматривая идею создания свободного порта Владивосток, нельзя не учитывать и высокую степень криминализации внешнеэкономической деятельности. По данным Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ), в 2014 году было возбуждено 213 уголовных дел, в том числе, 9 — по фактам невозвращения из-за границы денежных средств в размере 772,6 миллиона рублей, 69 — по фактам уклонения от таможенных платежей на общую сумму 374,2 миллиона рублей, 18 — по фактам незаконного перевода валюты на общую сумму 381,2 миллиона рублей, 9 — по фактам контрабанды валюты на общую сумму в пересчете на рубли 28,7 миллиона рублей, 5 — по фактам незаконного образования юридического лица, из них 4 — в отношении групп лиц по предварительному сговору.

По фактам контрабанды стратегически важных товаров было возбуждено 50 уголовных дел общей стоимостью 208,5 миллиона рублей, что втрое больше показателя 2013 года. Из Приморья пытались нелегально вывезти лесоматериалы, мясопродукцию, водные биоресурсы, нефрит, пушнину, нефтепродукцию, янтарь, дикорастущий женьшень, каменный уголь и красно книжный лишайник.

Регистрируются и случаи вымогательства взяток. Так, в октябре 2014 года Приморский краевой суд оставил в силе приговор Первореченского райсуда, признавшего бывшего начальника таможенного поста «Морской порт Владивосток» виновным в вымогательстве взятки в размере 60 тысяч долларов у одного из участников внешнеэкономической деятельности за возможность беспрепятственно перемещать товары через границу. Бывший таможенник был приговорен к 10 годам колонии строгого режима со штрафом в 700 тысяч рублей.

Как отмечает Э.В. Горян, коррупционные проявления в свободной экономической зоне порта Владивосток со стороны управляющих структур и резидентов зоны можно предотвратить путем создания Концепции института особых экономических зон, предусматривающей механизм контроля (надзора) за их деятельностью, который в федеральном законе отсутствует [7, с. 85].

Таким образом, что касается свободного порта Владивосток, то необходимо органам власти минимизировать коррупционные преступле-

ния, которые все равно избежать не удастся. Но в тоже время нужно попробовать предотвратить их, иначе они могут снизить макроэкономический эффект от реализации данного проекта.

1. Федеральный закон от 25 декабря 2008 г. N 273-ФЗ "О противодействии коррупции" (в ред. 28.11.2015 г.).

2. Сухаренко, А. Криминал и коррупция помешают свободному порту Владивосток // ИА REGNUM [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://regnum.ru/news/economy/1921264.html>.

3. Наталья Беляева. Порто-франко Владивосток: государство не даст полной таможенной свободы/ // ИА REGNUM [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://regnum.ru/news/economy/1886947.html>

4. Постановление администрации г. Владивостока от 29.04.2011 №985 «Об утверждении долгосрочной целевой программы «Противодействие коррупции в администрации города Владивостока» на 2011 - 2013 годы» («Владивосток», №66 (4635), 03.05.2011 г.) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.kprim.ru/publications/primorsk-docs/primorsk-docs_2299.html.

5. Шульга, В.И. Коррупция и организованная преступность как системные явления российской государственности // Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. Выпуск 4. Институт права. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2004. – 171 с.

6. Сухаренко, А. Свободный порт в плену коррупции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://doverie25.ru/statyi/62-ezh-yurist-svobodnyj-port-v-plenu-korrupsii.html>.

7. Горян, Э. В. Федеральный закон «О свободном порте Владивосток»: дополнительный аргумент необходимости разработки государственной концепции особой экономической зоны / Э. В. Горян // «Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса». - 2015, №. 4. - С. 81-89.

УДК 349.6

Международное сотрудничество в сфере экологии – гарантия устойчивого развития государств

Н.С. Ищенко

кандидат юридических наук, доцент права, доцент

*Гомельский государственный
технический университет им. П. О. Сухого
Беларусь, Гомель*

В современных условиях на планете, в том числе и в Беларуси, permanently происходит ухудшение экологической ситуации. Автор рассматривает ряд факторов, усугубляющих состояние окружающей среды – потепление, выбросы в атмосферный воздух отравляющих веществ от стационарных и мобильных источников и др. Акцентируется внимание на необходимости консолидации усилий, как государственных структур, так и общественности в упреждении, преодолении, минимизации угроз, рисков, опасностей, стоящих перед человечеством. Приводятся алгоритмы решения рассматриваемых проблем.

Ключевые слова и словосочетания: *экология, устойчивое развитие, национальная стратегия устойчивого развития, Беларусь, международное сотрудничество*

International ecological cooperation as the guarantee of state sustainable development

N.S. Ishchenko

Nowadays on the planet Earth, including Belarus, permanent worsening of the ecological situation is happening. The author considers factors aggravating the environment – warming, pollutant emissions to the air from stationary and mobile sources etc. Attention is focused on the need to consolidate the efforts of both state bodies and society in prevention, overcome, minimizing threats, risks and dangers that humanity faces. Algorithms of resolving these problems are also listed.

Keywords: *environment, sustainable development, national strategy of sustainable development of Belarus, Belarus, international cooperation*

В современных условиях продолжающегося усиления различных негативных тенденций на планете становится жизненно необходимым сотрудничество большинства государств мира, консолидация усилий, как государственных структур, так и общественности в упреждении,

преодоления, минимизации угроз, рисков, опасностей, стоящих перед человечеством.

В данном аспекте весьма важным для Беларуси международно-правовым актом является Рамочная программа ООН по оказанию помощи Республике Беларусь в целях развития на 2011-2015 годы (далее – РП), которая является результатом консультативного процесса, направленного на определение того, каким образом Организация Объединенных Наций может наиболее эффективным образом поддержать достижение национальных целей в сфере развития. РП руководствуется целями и задачами, поставленными в Декларации тысячелетия, иными международными обязательствами Республики Беларусь (РБ) и представляет собой основу для разработки национальных/страновых программ на 2011-2015 годы отдельных работающих в Беларуси агентств системы ООН.

В РБ, основываясь на мандатах и компетенции различных агентств системы ООН, были обозначены пять сфер сотрудничества между РБ и ООН на 2011-2015 годы, наилучшим образом отвечающие приоритетам Правительства: 1) содействие устойчивому социально-экономическому развитию; 2) содействие укреплению национальной системы здравоохранения; 3) содействие обеспечению экологической устойчивости; 4) содействие развитию национальной системы управления миграцией в соответствии с международными стандартами; и 5) содействие совершенствованию государственного управления. В каждой из пяти областей ООН обязалась поддерживать Правительство Беларуси, опираясь на приоритеты своего мандата, нейтральность, базу глобального знания, достижения в Беларуси, включая передовую практику и накопленный опыт.

РП базируется на национальных приоритетах в сфере развития, сформулированных в «Основных направлениях социально-экономического развития Республики Беларусь на 2006-2015 годы», а также некоторых действующих секторальных программах. Она уточняется и корректируется на ежегодной основе с тем, чтобы в полной мере отвечать актуальным потребностям Беларуси. Ключевые элементы РП перманентно уточняются в процессе ее осуществления посредством согласования с программами специализированных агентств ООН. Создание прозрачного механизма координации осуществления данной программы способствует совместному и согласованному планированию на национальном уровне между всеми заинтересованными сторонами. В целом, это позволит:

- достичь определенного баланса между разработкой стратегий в сфере развития и их реализацией;
- создать дополнительные предпосылки для устойчивого развития на региональном уровне;

- шире применять потенциал и опыт организаций гражданского общества в процессах принятия решений;

- усилить механизмы социальной ответственности и поддержки уязвимых групп - женщин, молодежи и детей, людей пожилого возраста, инвалидов, беженцев и иных;

- усилить механизм мониторинга и оценки осуществления РП и программ системы ООН.

Результаты, которые должны быть достигнуты ООН в рамках осуществления РП, описаны в Полной Матрице результатов по осуществлению РП (находится в Приложении I РП, достаточно объемная – 67 страниц). Область сотрудничества №3 РП - содействие обеспечению экологической устойчивости в полном соответствии с Декларацией тысячелетия, провозгласившей обеспечение экологической устойчивости.

Национальные приоритеты в сфере развития - улучшение качества окружающей среды (ОС), сохранение ее ассимиляционного потенциала, обеспечение устойчивого экономического роста в пределах хозяйственной емкости биосферы и преодоление негативных проявлений деэкологизации производства путем разработки и принятия новых управленческих стратегий в сфере природопользования и охраны ОС («Концепция Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на 2011-2025 годы», НСУР - 2030 года).

Учет экологических аспектов в процессе принятия решений. Управление состоянием ОС и охрана ОС для Правительства Беларуси являются приоритетными. Около 2,1% годового ВВП выделяется на защиту ОС, включая эффективное использование энергии, использование местных ресурсов, приобретение и установку оборудования для снижения уровня загрязнения и увеличение уровня экологического образования общества.

Цели, задачи и принципы экологической устойчивости Беларуси были определены в Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития (НСУР) Республики Беларусь на период до 2020 года, а с 21 ноября по 12 декабря 2014 года Министерством экономики Республики Беларусь был вынесен на общественное обсуждение проект НСУР до 2030 года.

Пятым из приоритетов стратегии устойчивого развития Беларуси до 2030 года специалисты назвали экологизацию национального производства и обеспечение экологической безопасности.

Законом «О государственном прогнозировании и программах социально-экономического развития» (1998 г.) предусмотрено, что прогнозы и программы социально-экономического развития страны, народно-хозяйственных комплексов, отраслей экономики и административно-территориальных единиц разрабатываются, исходя из оценки экологической ситуации и состояния природных ресурсов. Приняты и действу-

ют законы «Об охране окружающей среды», «О государственной экологической экспертизе», «О животном мире», «Об охране атмосферного воздуха», «О радиационной безопасности населения», «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», «Об особо охраняемых природных территориях», «Об охране озонового слоя», «О питьевом водоснабжении», «Об обращении с отходами», «О растительном мире», а также Кодексы Республики Беларусь о недрах, о земле, Лесной кодекс, Водный кодекс и др.

Сегодня большое значение уделяется вопросам изменения климата. Участники саммита в декабре 2015 г. в Париже подписали историческое соглашение по климату. На смену Киотскому протоколу пришло Парижское соглашение. Его главная цель - сокращение выбросов парниковых газов. Ориентироваться на новый документ станут после 2020 года (срок окончания действия Киотского протокола). Государства обязались удерживать повышение температуры на планете в пределах 2 градусов до 2100-го года. Климатическая конференция в Париже продолжалась почти две недели. Основные разногласия возникли между развитыми и развивающимися странами. Последние настаивали на том, чтобы новый лимит на выброс парниковых газов не ограничивал их в развитии. В итоге все стороны решили, что начиная с 2020-го года, развивающимся государствам будут ежегодно выделять \$ 100 млрд на заботу об экологии. Принятый документ будет юридически обязывающим - именно на этом настаивали, в частности, Ф. Олланд и В. Путин. За нарушение квот по выбросам страны будут штрафовать. Как и насколько - пока не известно. Ратификация соглашения состоится 22 апреля в Нью-Йорке в штаб-квартире ООН.

Беларусь является полноправной стороной Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН). В стране разрабатывается и реализуется ряд программ на национальном и местном уровнях, направленных на предотвращение изменения климата и содействие адекватной адаптации к нему. Одной из таких программ является Национальная программа мер по смягчению последствий изменения климата, принятая Правительством. Государство составляет и своевременно предоставляет доклады в виде национальных сообщений, содержащих раздел об инвентаризации выбросов парниковых газов, стимулирует и содействует распространению соответствующих технологий, стимулирует устойчивое управление и сотрудничает в области сохранения и улучшения поглотителей парниковых газов, проводит исследования, занимается образовательной деятельностью и подготовкой, а также повышением общественной осведомленности. В Беларуси реализованы все необходимые компоненты РКИК ООН, в том числе определен уполномочен-

ный национальный орган и создана национальная система инвентаризации выбросов парниковых газов.

Согласно обязательствам, принятым в рамках Киотского протокола к РКИК ООН, Беларусь утвердила и реализует Национальный план мероприятий, Национальную стратегию снижения выбросов парниковых газов. В соответствии с требованиями в сфере методологии и отчетности государство подготовило и представило Доклад о прогрессе Республики Беларусь, Начальный отчет, Первый ежегодный доклад в соответствии со статьей 7.1, национальные сообщения и прочие ежегодные доклады о кадастре выбросов парниковых газов. В целях получения права на использование механизмов гибкости Киотского протокола государство реализовало все необходимые компоненты, а именно, учредило уполномоченный национальный орган по утверждению проектов совместного осуществления (ПСО), Национальный реестр углеродных единиц Республики Беларусь, процедуру и инструкции по подготовке ПСО, а также все остальные компоненты реализации проектов по сокращению выбросов парниковых газов (положения о схеме зеленых инвестиций (СЗИ) и системе добровольной сертификации (СДС)).

Несмотря на то, что Беларусь является полноправной и действующей стороной Киотского протокола, ее количественные обязательства по сокращению выбросов – 92% от уровня выбросов 1990 года согласно решению 10/СМР.2 – до сих пор не включены в Приложение В по причине сложности процесса ратификации белорусской поправки к Киотскому протоколу. Поэтому государство до сих пор не имеет права на использование механизмов гибкости Киотского протокола. Данное обстоятельство затрудняет возможность выделения дополнительных ресурсов для дальнейшего сокращения выбросов парниковых газов и ставит Беларусь в невыгодное положение по сравнению с другими странами Приложения 1 к РКИК ООН.

Защита биологического разнообразия. Биологическое и ландшафтное разнообразие государства поддерживается благодаря системе особо охраняемых природных территорий (ООПТ). Площадь охранных зон, обеспечивающих биологическое разнообразие с 2005 по 2010 год в РБ и Казахстане составляла лишь 8 % к общей площади территории страны, тогда как в Словении 31%, Болгарии 30%. Вместе с тем сохранение биоразнообразия также зависит от фрагментарных естественных сред обитания вне особо охраняемых природных территорий. Кроме того, видоизмененные ландшафты характеризуются богатым разнообразием флоры и фауны. Сегодня, около 30% видов, включенных в Красную книгу Республики Беларусь, представлены в видоизмененных человеком ландшафтах. В действительности более половины из них предпочитают такую среду обитания либо могут быть обнаружены лишь на данных территориях. Наиболее значимые типы видоизмененных человеком

территорий, которые играют важную роль для сохранения биоразнообразия, включают созданные человеком рыбные пруды и водоемы, аналогичные естественным, заболоченные места, уникальные спелые искусственные древостои, старинные парки с разнообразным по составу и структуре растительным покровом, агроэкологические зоны с традиционными технологиями обработки земли, которые служат средой обитания и произрастания для редких видов животных и растений.

В соответствии с утвержденной Правительством Национальной стратегией развития и управления системой природоохранных территорий до 1 января 2015 г. планировалась оптимизация системы ООПТ и незначительное увеличение ее площади до 8,3%, что подтверждает важность сохранения мест обитания и произрастания диких животных и растений за пределами ООПТ. Однако и этого увеличения не произошло. Структура площадей ООПТ по типам преобладания экологических систем изменится в сторону увеличения болотных и луговых, а ее функционирование позволит обеспечить оптимальное соотношение интересов государства в экологической и экономической сферах, сохранить естественные экологические системы, биологическое и ландшафтное разнообразие.

Обращение с отходами. Основной характеристикой практической деятельности в сфере обращения с отходами в Беларуси является сбор смешанных отходов и непосредственный вывоз на полигон для захоронения после предварительного уплотнения без дальнейшей переработки. В целом в Беларуси ежегодно образуется 3,1 млн. тонн твердых коммунальных отходов. Около 30% полигонов по захоронению твердых отходов полностью выработали свой ресурс, а еще 20% полигонов находятся в эксплуатации в течение более 30 лет. В Национальный план действий по рациональному использованию природных ресурсов и охране ОС Республики Беларусь на 2006-2010 годы, утвержденный Правительством, были включены вопросы обращения с отходами, и в нем предусмотрены меры по обеспечению экологически безопасного обращения, размещения и обезвреживания отходов, увеличению их использования с целью обеспечения эффективного обслуживания и более рационального использования природных ресурсов на всей территории страны. Идея о необходимости данных мер поддерживается в действующем законодательстве об обращении с отходами, которое обеспечивает нормативную базу для осуществления более качественного сбора и захоронения отходов, а также для развития объектов по переработке отходов.

В соответствии с РП направления помощи Беларуси со стороны ООН в 2011-2015 годах обозначены следующие: содействие в наращивании национального потенциала по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним (п. 3.1.); содействие в наращивании национального потенциала по сохранению биологического разнообразия и его

устойчивому использованию (п. 3.2.); содействие интеграции экологических проблемных вопросов в процесс принятия решений на национальном уровне (п. 3.3.); содействие усилению национальной системы по обращению с отходами (п. 3.4.); содействие усилению национального потенциала по устойчивому управлению лесными ресурсами (п. 3.5.); содействие укреплению национального потенциала по управлению риском катастроф (п. 3.6.); содействие в повышении осведомленности широких слоев населения в области изменения климата, сохранения и рационального использования природных ресурсов (п. 3.7.).

Республика Беларусь является страной со средним уровнем дохода и хорошим опытом предоставления услуг, однако страна имеет низкий рейтинг в оценке эффективности государственного управления и подотчетности. Правительство уделяет серьезное внимание перераспределению дохода и демонстрирует неплохие результаты по показателям развития человеческого потенциала, которые измеряются международными индексами.

Правительство Республики Беларусь не отказывается от диалога и всячески приветствует проявление со стороны гражданского общества конструктивного подхода в поиске решения проблемных вопросов белорусского общества. Площадкой для этого диалога служит созданный в начале 2009 года общественно-консультативный совет при Администрации Президента Республики Беларусь, в состав которого вошли и представители гражданского общества. Основная цель его создания – обсуждение актуальных вопросов развития государства и общества, выработка предложений по более активному вовлечению Беларуси в общемировые процессы, совершенствованию направлений социально-экономического и политического развития страны.

Авария на Чернобыльской атомной электростанции (ЧАЭС) оказала огромное влияние на жизнь людей в Беларуси и имела серьезные экологические, экономические и человеческие последствия. После взрыва на ЧАЭС в 1986 году около 35% основного дозообразующего радионуклида цезия-137 выпало на территории Беларуси, в результате чего радиоактивному загрязнению различной плотности подверглось почти 23% территории страны, на которой проживало 20% населения. В зоне радиоактивного загрязнения оказалось около 3 600 населенных пунктов. Радиоактивное загрязнение ОС обусловило повышенный уровень содержания радионуклидов в сельскохозяйственной продукции и дарах леса, а также радиоактивное облучение населения.

Из сельскохозяйственного оборота было изъято примерно 2 560 квадратных километров сельхозугодий. Урон был нанесен 1 720 квадратным километрам лесных угодий. Наиболее сильно пострадали Гомельская и Могилевская области, но радиоактивные осадки выпали также и в Брестской области. Территория, которая подверглась загряз-

нению в наибольшей степени – 1 700 квадратных километров в Брагинском, Хойникском и Наровлянском районах, - была объявлена зоной отчуждения. Все жители данной зоны были эвакуированы, а вся земля изъята из экономического оборота. Еще 4 500 квадратных километров были объявлены зоной отселения; всем жителям данной зоны было разрешено переселиться на менее загрязненные территории. В результате из двух с половиной миллионов людей, проживающих в то время на загрязненных территориях, 138 тысяч переселились в другие регионы. Экономическое развитие, направленное на восстановление самодостаточности населения, является ключевым аспектом создания устойчивых источников средств к существованию и должно быть ядром стратегии по устранению последствий Чернобыля. Данную задачу следует решать так, чтобы предоставить возможность отдельным лицам и населенным пунктам контролировать свое будущее, поскольку именно такой подход экономичен в плане ресурсов и эффективен в плане преодоления психологических и социальных последствий аварии. Одновременно на уровне населенных пунктов также должны проводиться мероприятия, направленные на оздоровление и повышение осведомленности населения.

При осуществлении РП ООН будет способствовать улучшению положения наиболее уязвимых групп белорусского общества, способствуя их более активному участию в процессе принятия решений и в их выполнении. Одновременно акценты делаются на следующих аспектах - уменьшить неравенство, которое лежит в основе некоторых вопросов развития в Беларуси, усилить позитивные направления в сфере жизнедеятельности уязвимых групп. Особое внимание уделяется развитию взаимодействия и партнерства между государственными органами и гражданским обществом.

Выполнение Рамочной программы будет происходить через страновые программы сотрудничества отдельных агентств системы ООН по согласованию с Правительством.

Отдельные страновые программы и проектные документы должны точно определять, каким образом они будут способствовать целям и задачам РП; цели, задачи, индикаторы и мероприятия в рамках страновых программ отдельных агентств должны соответствовать РП.

В контексте местных возможностей проводить реформы и реализовывать стратегии развития и в контексте важности для ООН предоставить конкретные практические услуги Правительству агентства ООН используют любую возможность максимизировать успешные взаимодействия между агентствами через совместные программы.

Представленные в стране агентства ООН (ПРООН, ФАО, ЮНЕП, ЮНИСЭФ, ВОЗ и др.) определяют, какие результаты могут быть достигнуты посредством осуществления совместных программ. Страновая

группа ООН и Представитель ООН отвечают за эффективное выполнение РП

Таким образом, учитывая предыдущий национальный и международный опыт, национальными приоритетами в сфере развития являются улучшение качества ОС, сохранение ее ассимиляционного потенциала, обеспечение устойчивого экономического роста в пределах хозяйственной емкости биосферы и преодоление негативных проявлений деэкологизации производства путем разработки и принятия новых управленческих стратегий в сфере природопользования и охраны ОС.

НСУР-2030 является весьма амбициозной стратегией. Вместе с тем она разрабатывалась на основе анализа реальных фактических данных. В концепции учитываются конкретные параметры экономической ситуации и иные аспекты развития. После просмотра предыдущего варианта Национальной стратегии устойчивого развития до 2030 года представителями международных организаций были даны нам рекомендации, часть которых была учтена. НСУР-2030 должна учитывать интересы общества, государства и бизнеса.

В современном мире все весьма быстро меняется. И доведя до других принципы устойчивого развития, экологического менеджмента, многое в Беларуси можно сохранить для будущих поколений.

Беларусь может стать привлекательной для больших инвестиционных программ, которые бы помогли реализовать показатели в сфере устойчивого развития и принести в страну заметные финансовые вложения. Ключевым фактором для такого «скачка» является применение подхода «зеленой» экономики. «Простой» экономический рост, по мнению экспертов, может даже быть связан с негативным социальным и экологическим эффектами и тем самым привести к ухудшению качества жизни. Следует согласиться с мнениями экспертов, руководства Минэкономки, что одним из решающих значений при реализации НСУР-2030 будет являться работа в регионах. Действительно, реализация стратегии устойчивого развития в масштабах всего государства, невозможна без развития этого процесса на местном уровне. Позитивным фактором является четкое понимание и отражение базиса стратегии РБ, как триады «человек, экономика и экология». Акцент сделан на инновационном сценарии развития Беларуси, предусматривающего активное проведение трансформации собственности, государственного управления, интенсивные отраслевые и структурные преобразования, поддержку частного предпринимательства, активизацию спроса и предложения на инновации.

Инвестиционная деятельность акцентируется на развитии человека. Стратегической целью инновационного сценария развития является приближение уровня и качества жизни белорусского народа к уровню экономически развитых европейских государств. Для реализации инно-

вационного сценария выбрано пять приоритетов: человек, благоприятная бизнес-среда, экология и др. Упомянем лишь некоторые в силу ограничений в объемах статьи. Первый из них предусматривает качественное развитие человеческого потенциала и его эффективное использование. В качестве составляющих реализации этого приоритета рассматриваются несколько сфер. Главными задачами в сфере образования специалисты считают создание системы непрерывного образования, интеграцию в мировой образовательный процесс (РБ присоединилась к международному образовательному проекту «LaManch», к Болонскому процессу), а также подготовку кадров для высокотехнологичных и наукоемких отраслей. Причем, не только законодательство должно быть экологизированным, но и образование. Следует работать на опережение. Нельзя поменять структуру экономики, сделать ее «зеленой», не подготовив необходимые высококвалифицированные кадры. В противном случае все намеченные планы по созданию высокотехнологичного сектора останутся декларациями. Одним из приоритетов стратегии устойчивого развития Беларуси до 2030 года специалисты назвали экологизацию национального производства и обеспечение экологической безопасности. Нам необходимо разрабатывать те механизмы, которые стимулируют использование чистых технологий, максимальное вовлечение отходов в качестве вторичных материалов (так, если повторное использование муниципальных отходов в 2012 году в РБ составили всего 8 % к общему объему образовавшихся муниципальных отходов, в РФ 11%, то в Германии-64%, Австрии-59%), а также повысить требования к глубине переработки сырьевых ресурсов, но самым главным является изменение отношения людей к природе. Начинать это нужно с воспитания, образования, просвещения, т.е. работа в данном направлении должна носить системный характер.

Точками роста для создания высокотехнологических производств в Беларуси могут стать Белорусско-китайский индустриальный парк (медтехника, наноэлектроника, элементы солнечных батарей, сенсоры, оптоэлектроника, фильтры, мембраны, оборудование для «зеленой» энергетики), биотехнологический и фармацевтический кластеры (продукция молекулярной биологии и геной инженерии, фармпрепараты, продукция тонкой химии), а также новые высокотехнологичные обособленные предприятия, созданные совместно с Россией.

Стратегической целью в управлении опасными химическими веществами является снижение рисков и уровня воздействия опасных химических веществ на ОС и здоровье людей. Ее достижение требует решения следующих задач: снижение поступления опасных химических веществ в ОС (а не постоянное складирование, как например, на Гомельском химзаводе сотен тонн ядовитых Альпийских гор); уменьшение концентрации опасных химических веществ в объектах ОС; повышение

безопасности продуктов питания, питьевой воды и потребительских товаров; предотвращение ввоза на территорию Республики Беларусь химических веществ, по которым отсутствует информация об их опасных свойствах, воздействии на здоровье человека и ОС.

Важнейшим фактором, улучшающим или усугубляющим ситуацию в сфере охраны ОС, является работа, поставленная на определенном уровне, в статистических ведомствах (Белстате). Она должна быть кардинально изменена - важные данные должны быть доступны, прозрачны, объективны, новы. Так, в статсборнике 2015 года не должна быть самой новой - информация 2012 года, или, в частности, информация об экологических правонарушениях вообще отсутствует, а тем более о правовых последствиях, наступивших после этого и др. Закономерен вопрос – как же можно при этом анализировать ситуацию, прогнозировать развитие ситуации, предлагать адекватные рекомендации, способные трансформировать ее в позитивную сторону. Представляется, что органы управления в сфере охраны ОС, Белстат не считают данную информацию значимой, что характерно, в статсборнике «Правонарушения» экологические правонарушения (впрочем, как и коррупционные правонарушения) также не выделены в структуре преступлений.

УДК 339.543.012.42

Становление института особой экономической зоны в России и за рубежом

М.В. Ковпинец

студент 4 курса, 142 учебная группа, факультет таможенно-го дела

*Владивостокский филиал Российской таможенной академии
Россия. Владивосток*

Одно из перспективных направлений индустриализации, интеграции и развития мировой экономики, и особенно российской, - создание и формирование свободных экономических зон (зон свободной торговли – «порто-франко»), представляющих собой особый вид государственного регулирования внешнеэкономических связей и региональной политики.

Ключевые слова и словосочетания: *свободная экономическая зона, Россия, свободный порт Владивосток, управление свободным портом Владивосток.*

The establishment of the institute of special economic zones in Russia and abroad

M.V. Kovpinets

One of the promising areas of industrialization, integration and development of the world economy, and especially Russian one, is the creation and formation of free economic zones (free trade zones – «porto franco»), that are a special kind of foreign economic relations and regional policy state regulation.

Keywords: *free trade zones, Russia, free port of Vladivostok, the management of free port of Vladivostok.*

Одно из перспективных направлений индустриализации, интеграции и развития мировой экономики, и особенно российской, - создание и формирование свободных экономических зон (зон свободной торговли – «порто-франко»), представляющих собой особый вид государственного регулирования внешнеэкономических связей и региональной политики.

В настоящее время, ни в отечественной, ни в зарубежной литературе не утвердилась единая трактовка понятия «свободная экономическая зона» (далее - СЭЗ). Так официально признанным, но не единственным, является определение, закрепленное в Международной конвенции по упрощению и гармонизации таможенных процедур (Киото, 18 мая 1973 г. - Киотская конвенция) в соответствии с которым под свободной экономической зоной понимается часть территории страны, на которой товары рассматриваются как объекты, находящиеся за пределами национальной таможенной территории (принцип "таможенной экстерриториальности") и поэтому не подвергаются установленному законодательством таможенному регулированию и налогообложению.

Цели создания СЭЗ зависят от множества факторов, присущих экономике формирующей их страны, к таким факторам можно отнести уровень социально-экономического развития, конкурентоспособность собственного производства, степень интеграции в мировую экономику и т.д. Исходя из этого, национальное законодательство определяет условия, относящиеся к созданию свободных зон, категории товаров, которые могут быть допущены в такие зоны, и предусматривает характер операций, которым могут подвергаться товары во время их нахождения в свободных зонах.

Таким образом, можно сказать, что СЭЗ – это относительно обособленная часть страны, на территории которой устанавливается льготный режим для внешнеторговой, валютно-финансовой и инвестиционной деятельности, способствующий привлечению иностранных участ-

ников внешнеэкономической деятельности, внешних инвестиций и передовых зарубежных технологий.

В странах со зрелой рыночной экономикой свободные зоны служат инструментом преимущественно региональной политики (подъем отстающих в развитии территорий, выравнивание условий их социально-экономического развития). В новых индустриальных станах Азии зональная политика является элементом промышленной и направлена на создание отраслевых «анклавов» экономического роста (преимущественно экспортных и научно-технических). В развивающихся странах Латинской Америки практика зонирования охватывает и внешнеэкономические, и региональные приоритеты. В Израиле курс на организацию свободных зон стал составной частью национальной стратегии развития.

Что касается США, несмотря на то, что сегодня нельзя сказать о данной стране, как о стране активно создающей и использующей в качестве инструмента государственного регулирования внешнеэкономической деятельности особых зон, начало современным СЭЗ в странах с развитой рыночной экономикой положила зона внешней торговли (Foreign Trade Zones), созданная именно в этой стране в 1934 году для активизации внешнеторговой деятельности посредством использования эффективных механизмов снижения таможенных издержек для производства автомобилей [1, с. 70].

В настоящее время само понятие «свободная зона» ассоциируется прежде всего с Китаем, однако велика роль и маленькой Ирландии, которая после Второй мировой войны именно с помощью особых зон вытаскивала себя из трясины кризиса и уже в 1949 г., т.е. спустя 4 года, была провозглашена независимой республикой, перестав быть британским доминионом. За 30 лет в этой стране появилось почти 60 зон, за счет которых она превратилась в равноправного члена европейского экономического сообщества. Ирландский опыт и стал основой для экспериментов в бесчисленном количестве стран.

Но не случайно успех свободных зон связывают с Китаем. Несмотря на то, что он включился в гонку довольно поздно – в 1980 году, по объему инвестиций он обогнал все свободные экономические зоны в других странах. Кроме этого, 14 городов Китая получили статус открытых приморских территорий. Именно фактор приморского побережья восточных территорий Китая позволил этим регионам выйти в лидеры экономического развития страны даже в условиях отсутствия льгот, присущих СЭЗ. Глядя на Китай, другие страны породили феномен, когда создание особой зоны становится базой для рывка страны в целом. Однако в полной мере это удастся почему-то только в Юго-Восточной Азии [2, с. 67].

В России опыт создания первых свободных экономических зон был отрицателен. К сожалению, он не дал ожидаемого эффекта ни в привлечении инвестиций, ни в качестве одного из инструментов развития депрессивных регионов страны. М. В. Рубченко в своей статье свободные экономические зоны назвал «черными дырами», подчеркнув, что «свободные экономические зоны – это дефективный ребенок, обреченный на жалкое и бесславное существование».

Впервые такие зоны возникли ещё в 1990 г., и в дальнейшем на протяжении 15 лет процесс их создания и функционирования происходил бессистемно. Это было связано как с отсутствием законодательной базы, так и с постоянной борьбой регионов и федерального центра за максимальные льготы для свободных зон и право контроля над ними.

В настоящее время Россия имеет серьезный потенциал функционирования СЭЗ, которых сейчас по всей стране насчитывается 25:

- шесть промышленных особых экономических зон (ОЭЗ ППТ Алабуга, Тольятти, Липецк, Могилыно, Титановая долина, Людиново);
- пять технологических зон (ОЭЗ ТВТ Дубна, Санкт-Петербург, Зеленоград, Томск, Иннополис);
- семь ОЭЗ туристического типа (ОЭЗ ТРТ «Алтайская долина», «Бирюзовая Катунь», «Байкальская гавань», «Ворота Байкала», «Куршская Коса», «Гранд Спа Юца», «Остров Русский»);
- три логистических зоны (ОЭЗ ПТ Ульяновск, «Советская Гавань», Мурманск).

Также в список особых экономических зон России входят Калининградская область, зоны в Карачаево-Черкесской Республике, Адыгее, Кабардино-Балкарии, Алании, Дагестане, и планируется к внесению полуостров Крым – руководство страны поручило разработать соответствующий законопроект Минэкономразвития. В проекте федерального закона «Об особой экономической зоне на территории Республики Крым и города федерального значения Севастополь» подразумевается ряд льгот и преференций для предпринимателей, ведущих свою деятельность на полуострове, упрощенный режим налогообложения, смягчение таможенных правил и страховых взносов. Также на территории Крыма планируется создание игровой зоны, таким образом, полуостров может пополнить список туристических ОЭЗ России [3].

Еще одним актуальным направлением, связанным с созданием СЭЗ на территории России, является создание и законодательное урегулирование первого в стране свободного порта (свободный порт Владивосток). В этой связи принят новый федеральный закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток», вследствие чего было изменено несколько существовавших ранее федеральных законов, в частности, приняты поправки в федеральном законе «О правовом положении иностранных граждан» от 25.07.2002 №115 – ФЗ, кроме того, был при-

нят новый закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием федерального закона «О свободном порте Владивосток»» от 13.07.2015 № 213 – ФЗ.

Предложение предоставить Владивостоку статус свободного порта с привлекательным, упрощенным таможенным режимом было озвучено Президентом России Владимиром Путиным в Послании Федеральному Собранию в декабре 2014 года.

В настоящее время порт Владивосток получает режим свободного порта сроком на 70 лет.

В соответствии с положениями главы 2 новоявленного закона, управление свободным портом Владивосток будет осуществляется наблюдательным советом (коллегиальный орган управления свободным портом Владивосток), федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим на территории Дальневосточного федерального округа функции по координации деятельности по реализации государственных программ и федеральных целевых программ (уполномоченный федеральный орган), а также управляющей компанией, определённой Правительством Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации», или её дочерним обществом. Наличие данных органов управления портом свидетельствует о действиях государства, направленных на устранение существующего в стране, вот уже на протяжении 25 лет, противоборства федерального и регионального центров за максимальные преференции и льготы для СЭЗ и право контроля над ними. Созданная система управления является, своего рода, фактором, влияющим на усиление процесса взаимодействия федеральных органов государственной власти, органов государственной власти Приморского края, органов местного самоуправления, общественности, предпринимателей и инвесторов работающих в целях развития свободного порта Владивосток.

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод о том, что приняв решение о создании новой СЭЗ на территории России, Правительство РФ, учло пробелы прошлых лет, которые затрудняли функционирование таких зон и, в свою очередь, превращали их в «черные дыры». Особое внимание было уделено законодательству, регламентирующему порядок создания и функционирования свободного порта Владивосток. Без внимания не остался и факт противостояния ступеней власти за право главенствования над СЭЗ.

1. Князева, Н.В. Перспективный экономический проект / Н.В. Князева // Человек и труд. – 2006. – № 3. – С. 70-73.

2. Лазарев, В.А. Ключевые аспекты свободного порта: Азиатский опыт/ В.А. Лазарев// Фундаментальные исследования. – 2015. – №10. – С. 185-188.

3. Лысак, Е.Д. Свободная таможенная зона морского порта Владивосток/ Е.Д. Лысак// Таможенная политика России на дальнем Востоке. – 2015. – №3(72). – С.29-34.

4. Федеральный закон от 13.07. 2015 г. № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» // СПС Консультант Плюс

5. Точки роста, или черные дыры [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://expert.ru/expert/2002/28/28ex-tishk_36880/

УДК 349.414

Проблемы создания территорий опережающего развития в Приморском крае: к вопросу об о. Русском

А.Б. Кондратюк

аспирант, кафедра публичного права Института права

*Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса
Российская Федерация, г. Владивосток*

В условиях экономического кризиса особую значимость приобретает реализация возможностей, предоставленных субъектам предпринимательской деятельности Федеральным законом от 29.12.2014 № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации». Создание таких территорий при надлежащей реализации идей позволит создать рабочие места в первоначально депрессивных территориях, повысить налоговые отчисления в бюджет. Практическая исполнимость указанных планов зависит от проработанности системы нормативного регулирования, которая и будет являться объектом исследования автором.

Ключевые слова и словосочетания: территории опережающего развития, остров Русский, земельные отношения, инвестиционная деятельность.

Problems of creation of territories of priority development in Primorskiy krai: on topic of Russian island

A.B. Kondratyuk,

With the economic crisis takes on special importance the implementation of the opportunities provided by the business entities of the Federal Law 29.12.2014 № 473-FZ "On the territory of advancing social and economic development in the Russian Federation." The establishment of such areas with adequate implementation of ideas will create jobs in depressed areas initially, to increase tax revenues in the budget. The practical enforceability of these plans depends on the elaboration of the regulatory system, which will be the subject of research by the author.

Keywords: *the territory of priority development, the Russian island, land relations, investment activity*

На протяжении длительного времени предоставление субъектам предпринимательской деятельности земельных участков на территории острова Русский Владивостокского городского округа Приморского края было фактически невозможно.

Так, Распоряжением Совета Министров СССР от 12.03.1954 № 1855-рс за Министерством обороны СССР были закреплены земли на территории Приморского края площадью 50,87 га (в том числе и земли острова Русский). До настоящего времени указанный акт не был отменен и не претерпевал изменений, в связи с чем в практике органов исполнительной власти субъекта федерации, уполномоченных на предоставление земельных участков, государственная собственность в отношении которых не разграничена, господствующим подходом к вопросу о предоставлении земель на острове Русском является следующая правовая позиция.

Согласно пункту 10 статьи 1 Федерального закона от 31.05.1996 № 61-ФЗ «Об обороне» [6], земли, представленные для нужд вооруженных сил, других войск, воинских формирований и органов, находятся в федеральной собственности, при этом в соответствии с положениями пункта 2 статьи 9 Земельного кодекса Российской Федерации [4], управление и распоряжение земельными участком, находящимися в федеральной собственности осуществляется Российской Федерацией.

В силу подпункта 71 пункта 7 раздела III Положения о Министерстве обороны Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 16.08.2004 № 1082 «Вопросы Министерства обороны Российской Федерации» [3], приведенный федеральный орган исполнительной власти осуществляет в пределах своей компетенции

полномочия собственника имущества, закрепленного за Вооруженными Силами Российской Федерации, а также правомочия в отношении земель, лесов, вод и других природных ресурсов, предоставленных в пользование Вооруженным Силам, а исходя из взаимосвязанных установлений подпункта 1 пункта 8 раздела II, подпункта 1 пункта 9 раздела III Положения о Департаменте имущественных отношений Министерства обороны Российской Федерации, утвержденного Приказом Министра обороны Российской Федерации от 30.04.2009 № 335 [13], распоряжение землями о. Русский должно производиться поименованным Департаментом.

Такая правовая позиция значительно затрудняет работу с объектами недвижимого имущества, расположенными на территориях острова Русский Владивостокского городского округа.

Между тем, согласно данным Государственного кадастра недвижимости [15], земли острова Русский, например, имеющие местоположение в районе бухты Труда не разграничены, не отнесены к землям обороны, отсутствуют какие-либо доказательства принадлежности испрашиваемых земельных участков Вооруженным Силам Российской Федерации. Автор предполагает, что причины отказов органов исполнительной власти в предоставлении земельных участков в аренду кроются в опасении уполномоченного органа потенциальных исков со стороны органов военного управления о признании недействительными договоров аренды земельных участков, признании права собственности в отношении предоставленного субъекту предпринимательской деятельности отсутствующим по причинам наложения на ранее отведенные Министерству обороны участки.

Выходом из сложившейся ситуации могло бы стать определение границ земель обороны на о. Русском, передача неиспользуемых участков из федеральной собственности субъекту федерации или муниципальному образованию, однако этого не происходит.

В связи с изложенным, некоторый оптимизм вселяет возможность создания территории опережающего развития на острове Русском, появившаяся с принятием Федерального закона от 29.12.2014 № 473-ФЗ «О территориях опережающего развития в Российской Федерации» (далее по тексту – Закон) [12].

Закон и правоотношениях, входящие в предмет его правового регулирования, становились объектом внимания ряда авторов, так, Белицкая А.В. фокусирует внимание на ТОР как на удачном примере государственного-частного партнерства [2, с. 4], Хабриева Т.Я. задает вопрос о доступе граждан к медицинской помощи в ТОР [18, с. 7], Баженова О.И. в целом позитивно оценивает создание ТОР [1, с. 52], предполагая, что это будет способствовать росту особых экономических зон в регионах. Однако, вопрос об эффективности существующих территорий, а

также о надлежащем правовом регулировании деятельности ТОР авто-рами не поднимается.

Подпрограммой «Повышение мобильности трудовых ресурсов на 2015-2017 годы» Государственной программы Приморского края «Содействие занятости населения Приморского края на 2013-2017 года», утвержденной Постановлением Администрации Приморского края от 07.12.2012 № 384-па, в качестве основного механизма новой модели развития Приморского края избраны территории опережающего развития (далее по тексту – ТОР), одной из которых поименована ТОР «Остров Русский» [7].

В то же время, согласно части 1 статьи 3 Закона, ТОР создается сроком на 70 лет на основании соответствующего нормативного акта Правительства Российской Федерации [12].

Правительством Российской Федерации на территории Приморского края из пяти [7], на которые рассчитывал орган исполнительной власти субъекта федерации при утверждении указанной выше Государственной программы, созданы две – «Надеждинская» [11] и «Михайловский» [10]. В отношении оставшихся ТОР Приморского края были поданы заявки в Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока [7].

Однако, даже две созданные на территории Приморского края ТОР до настоящего времени в совокупности включают в себя лишь четырех резидентов [17].

Указанное может свидетельствовать как о недостаточной работе по информированию населения о созданных территориях, так и о недостаточности льгот, предусмотренных федеральным законодательством, так, например, малые предприятия зачастую используют упрощенную систему налогообложения с налоговой базой «доходы, уменьшенные на величину расходов» или же «доходы», и не являются плательщиками налога на прибыль организаций, для которого установлен льготный налоговый режим со ставкой от 0% до 5% в течение первых пяти лет [5].

Реальным стимулом для вхождения в состав территории опережающего развития могло бы стать предоставление земельных участков резидентам территорий опережающего развития для строительства без проведения торгов. Такая возможность, действительно, имеется, что в свете изменений к Земельному кодексу Российской Федерации, вступивших в силу с 01 марта 2015 года, представляется положительным шагом.

Вместе с тем, ныне созданные ТОР в Приморском крае расположены в сельской местности. Земли острова Русский, которые могли бы быть привлекательны как для жилой застройки, так и для рекреационных целей, закрыты для бизнеса.

Излишним также представляется требование пункта 2 статьи 2 Закона о том, что резидентом может являться лицо, государственная регистрация которого осуществлена на территории опережающего развития, что вынуждает потенциального инвестора либо изменять адрес местонахождения юридического лица, либо искусственно усложнять корпоративное управление, создавая вместо филиала, дочернее или зависимое общество.

Необходимо также учитывать дополнительные затраты, связанные с таким изменением адреса местонахождения (аренда нежилого помещения или его приобретение в собственность, переезд аппарата управления). Тем самым затрудняется доступ в ТОР для участников гражданского оборота, действующих добросовестно. Действительно, существует возможность лишь номинально изменить адрес местонахождения или зарегистрировать номинальное хозяйственное общество в ТОР, но в таком случае имеется риск применения к обществу санкций налоговыми органами [5]. Отсутствие связи юридического лица с его адресом местонахождения, установленным в Едином государственном реестре юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, в частности, влечет риски неполучения корреспонденции, необходимых уведомлений.

Автор неоднозначно оценивает отказ от учета предложений, изложенных в Экспертном заключении Совета при Президенте Российской Федерации по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства на тогда еще проект Закона [16].

Совет указал на то, что предусмотренная частью 3 статьи 7 Проекта Федерального закона № 623874-6 возможность частного участия в дочерних обществах Управляющей организации ТОР может привести к возложению на субъекта частного права публичных по сути полномочий, кроме того, в заключении также указывается на недопустимость исполнения обязанностей государственных гражданских служащих работниками акционерного общества.

Действительно, принятый Закон допускает наделение статусом управляющей компании в некоторых случаях хозяйственных обществ со значительными долями участия, принадлежащими частным лицам [12]. При этом такому хозяйственному обществу делегируется решение ряда публичных задач, в том числе и решение вопросов, которые относятся к полномочиям органов исполнительной власти и местного самоуправления в пределах части субъекта Российской Федерации, на которой создается ТОР.

К числу названных задач Закон относит, в частности:

обеспечение функционирования объектов инфраструктуры на территории опережающего социально-экономического развития;

подготовку предложений о внесении изменений в генеральный план поселений, генеральный план городских округов, схемы территориального планирования муниципальных районов, а также в правила землепользования и застройки муниципальных образований, в границах которых находятся ТОР;

организацию транспортного обслуживания, электро-, тепло-, газо- и водоснабжения, водоотведения, снабжения на территории опережающего социально-экономического развития, осуществление иных функций для обеспечения жизнедеятельности ТОР;

подготовку документации по планировке территории, утверждение которой производится без проведения публичных слушаний;

инициирование вопроса об изъятии земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимого имущества, иного имущества для размещения объектов, необходимых для создания инфраструктуры ТОР, и обеспечение проведения всех мероприятий, необходимых для исполнения решения об изъятии.

При этом в силу пункта 2 статьи 23 Закона на территории опережающего социально-экономического развития не осуществляются полномочия органов местного самоуправления, осуществляемые управляющей компанией.

Именно управляющая компания наделена полномочиями по рассмотрению заявки лица, желающего стать резидентом ТОР, принятию соответствующего решения о заключении соглашения об осуществлении деятельности на территории опережающего развития либо отказу в его заключении.

На недопустимость передачи и перераспределения государственных задач и функций как важнейших элементов конституционно-правового статуса публичного субъекта обращалось внимание, в частности, в Постановлении Конституционного Суда Российской Федерации от 7 июня 2000 г. № 10-П «По делу о проверке конституционности отдельных положений Конституции Республики Алтай и Федерального закона «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» [14].

В связи с этим следует обратить внимание на два обстоятельства. Во-первых, возможность непосредственного участия жителей и организаций, находящихся и расположенных в той части субъекта Российской Федерации, на которой создается ТОР, в выработке решений, принимаемых управляющей компанией в пределах предоставленных ей полномочий, в том числе по вопросам местного значения по существу исключена.

Наличие у Российской Федерации преобладающей доли участия в капитале управляющей компании отнюдь не тождественно прямому

участию государства в лице соответствующих органов власти в управлении ее деятельностью такой компании.

В то же время, представляются разумными требования к претендентам на получение статуса резидента ТОР, установленные Приказом Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока от 02.04.2015 № 42[9] и продублированные Приказом Акционерного общества «Корпорация по развитию Дальнего Востока» от 25.08.2014 № 13 [8].

Так, Приказом Минвостокразвития утверждена форма заявки участника, примерная форма бизнес-плана, позволяющих определить экономическое положение заявителя, его истинные намерения, соответствие заявителя требованиям Закона. Однако же к числу критериев оценки представленной заявки не отнесены сроки реализации проекта заявителем, наличие деловой репутации и опыта работы в заявленной сфере, подтверждение кредитной организации о готовности выделить заемные средства, что делает возможным получение статуса резидента ТОР лицами, не имеющими намерения реально исполнять его функции, а преследующих иные цели, например, налоговой оптимизации

Исходя из приведенного выше, недостаточный уровень стимулирования субъектов для приобретения статуса резидентов, непринятие до настоящего времени акта Правительства Российской Федерации об образовании ТОР «Остров Русский», служат причиной незначительного числа резидентов ТОР, а, следовательно, и отсутствия развития местностей, где предусмотрено создание ТОР.

1. Баженова, О.И. Об участии муниципальных образований в управлении развитием территории в контексте реформы городских округов / О.И. Баженова // Конституционное и муниципальное право. – 2015. - № 3. – с. 49-55.

2. Белицкая, А.В. Законодательные новеллы в сфере ГЧП / А.В. Белицкая // ЭЖ-Юрист. – 2015. - № 17. – с. 4.

3. Вопросы Министерства обороны Российской Федерации: указ Президента Российской Федерации от 16.08.2004 № 1082 (в ред. от 16.06.2015) // Собрание Законодательства Российской Федерации. – 2004. - № 34. – ст. 3538.

4. Земельный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 25.10.2001 № 136-ФЗ (в ред. от 05.10.2015) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. - № 44. – ст. 4147.

5. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая): федеральный закон от 05.08.2000 № 117-ФЗ (в ред. от 23.11.2015) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2000. - № 32. – ст. 3340.

6. Об обороне: федеральный закон от 31.05.1996 № 61-ФЗ (в ред. от 12.02.2015) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. - № 23. – ст. 2750

7. Об утверждении государственной программы Приморского края «Содействие занятости населения Приморского края на 2013 - 2017 годы»: постановление Администрации Приморского края от 07.12.2012 № 384-па (в ред. от 24.09.2015) // Приморская газета. – спецвыпуск. - № 111 (728) от 21.12.2012.

8. Об утверждении Регламента рассмотрения заявок на заключение соглашения об осуществлении деятельности на территории опережающего развития: Приказ Акционерного общества «Корпорация развития Дальнего Востока» от 25.08.2015 № 13 [электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://erdc.ru/docs/13.pdf>

9. Об утверждении формы заявки на заключение соглашения об осуществлении деятельности на территории опережающего социально-экономического развития, примерной формы бизнес-плана, критериев и методики оценки заявки и бизнес-плана: Приказ Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока от 02.04.2015 № 42 [электронный ресурс]. – режим доступа: <http://pavvo.gov.ru>.

10. О создании территории опережающего социально-экономического развития «Михайловский»: Постановление Правительства Российской Федерации // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2015. - № 35. – ст. 4996.

11. О создании территории опережающего социально-экономического развития «Надеждинская»: Постановление Правительства Российской Федерации от 25.06.2015 № 629 // Собрание Законодательства Российской Федерации. – 2015. - № 27 – ст. 4065.

12. О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации: федеральный закон от 29.12.2014 № 473-ФЗ (в ред. от 13.07.2015) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2015. - № 1 (часть I). – ст. 26.

13. Положение о Департаменте имущественных отношений Министерства обороны Российской Федерации: Приказ Министра обороны Российской Федерации от 30.04.2009 № 335 // [электронный ресурс СПС Консультант плюс]

14. По делу о проверке конституционности отдельных положений Конституции Республики Алтай и Федерального закона «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»: Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 07.06.2000 № 10-П // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2000. - № 25. – ст. 2728.

15. Публичная кадастровая карта [электронный ресурс] // режим доступа: <http://maps.rosreestr.ru/PortalOnline/>

16. По проектам Федеральных законов № 623874-6 «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» и № 623891-6 «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации»: экспертное заключение Совета при Президенте Российской Федерации по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства от 24.11.2014 № 136-2/2014 [электронный ресурс / СПС Консультант Плюс].

17. Реестр резидентов территорий опережающего социально-экономического развития (ТОР) [электронный ресурс]. – режим доступа: <http://erdc.ru/docs/tor-registry.pdf?v=20.11.2015>

18. Хабриева, Т.Я. Основные векторы и проблемы развития социального законодательства / Т.Я. Хабриева // Журнал российского права. – 2014. - № 8. – с. 5-15.

УДК 339.656

Совместные проекты по развитию торгово-экономических отношений между Приморским краем и приграничными районами КНР

Е.С. Лахнова

стажер ООО «Юридическая клиника»

Россия. Владивосток

В настоящей работе автор исследует влияние совместных проектов на торгово-экономические отношения между Приморским краем и провинциями КНР. Приморский край и КНР имеют длительные партнерские отношения и активно развивают сотрудничество в сфере торговли и инвестиций. Таким образом, создание совместных проектов играет ключевую роль в двустороннем сотрудничестве и развитии приграничных территорий.

Ключевые слова и словосочетания: *торгово-экономические отношения; Приморский край; совместные проекты; инвестиции; транспортные коридоры; морские порты; приграничное сотрудничество.*

Common projects on development of Primorskiy krai and border China provinces trade economic relations

E.S. Lakhnova

In this publication the author examines influence of common projects on Primorsky Krai and China provinces trade-economic relations. Primorsky Krai and China have the long-lasting partnership relations and actively develop cooperation in the field of trade and investment. So, creation of common projects plays a key role in the bilateral cooperation and the development of border territories.

Keywords: *trade-economic relations; Primorsky Krai; common projects; investment; transport corridors; sea ports; cross-border cooperation.*

Приморский край и приграничные районы КНР активно развивают сотрудничество в сфере торговли и инвестиций, а также готовят к реализации множество совместных проектов. В данной работе будет проведен анализ влияния совместных проектов на торгово-экономические отношения между Приморским краем и провинциями КНР. Дальний восток, в частности Приморский край, имеет обширные ресурсы и возможности для реализации совместных с КНР проектов. Территория Приморского края активно развивается, и с каждым годом появляются новые возможности для сотрудничества с компаниями приграничных районов КНР. Китайские инвесторы считают очень перспективными и выгодными различные проекты на территории Приморского края, а так же вблизи границ с провинциями КНР. В настоящее время в Приморском крае действует и рассматривается к реализации множество проектов по развитию территории края и по укреплению торгово-экономических отношений с приграничными провинциями КНР, особого внимание в числе которых заслуживают проекты строительства транспортных коридоров и морских портов.

Россия и КНР развивают партнерские отношения во множестве различных направлений уже несколько столетий. Близость территорий двух стран, конечно же, играет большую роль в поддержании торгово-экономических отношений. Также богатые природными ресурсами Российской территории позволяют использовать множество ресурсов и задействовать их в товарообороте с КНР.

Географическое положение Приморского края, «охватывающего» Китай с северо-востока и обладающего обширным побережьем, предоставляет хорошие перспективы для развития транзитных перегрузочных комплексов. С этой целью в Приморском крае заявлены проекты развития транспортных коридоров, по которым грузы из северных провинций Китая транспортируются к портам Приморского края, где перегружаются и идут в другие страны Азиатско-тихоокеанского региона.

Приморский край поддерживает тесные торговые отношения с двумя китайскими провинциями - Цзилинь и Хэйлунцзян. В связи с этим на территориях регионов действуют автомобильные и железнодорожные пункты пропусков, пограничные торгово-экономические комплексы, транспортные коридоры, такие как «Приморье-1» и «Приморье-2». Конечно же, немаловажную роль в развитии торгово-экономических отношений играют морские порты на территории Приморского края.

В последнее время из множества проектов по развитию территории края и по укреплению торгово-экономических отношений с приграничными провинциями КНР, наиболее активно развивается строительство транспортных коридоров. Одним из таких проектов должна была стать Расширенная Туманганская Инициатива (проект Туманган). Начало проекта экономического развития бассейна реки Туманган было положено в декабре 1995 года. В зону влияния СЭЗ «Туманган» входит южная часть Приморского края России, часть провинции Северный Хамген КНДР, и часть провинции Цзилинь КНР. Проект рассчитывался на 20 лет, до 2015 года, с объемом инвестиций в размере 30 млрд. долларов [1]. Реализация проекта международной экономической зоны «Туманган», рассчитанного на 1995 - 2015 гг., с объемом инвестиций в 30 млрд. долл. была осложнена межгосударственными противоречиями, территориальными вопросами, нехваткой ресурсов и недостаточной координацией действий. В результате к 2010 г. исполнение проекта было остановлено. Тем не менее, проект Туманган получил «второе дыхание» в реализации транспортных коридоров.

Первоначальная суть проекта Туманган заключалась в создании Международной специальной экономической зоны (МСЭЗ), условно названной как Малый Туманган и Большой Туманган. Первый вариант охватывает территорию в 1000 кв. км в виде треугольника, вершины которого упираются в порт Раджин (КНДР), г. Хуньчунь (КНР) и порт Посъет (Россия). Второй вариант распространяется на территорию 10000 кв. км, границы которого расположены в треугольнике порта Чончжин (КНДР), г. Яньцзи (КНР) и Владивосток (Россия) [2]. Целью проекта являлось развитие района Туманган через скоординированную стратегию развития в нем транспорта, инфраструктуры, торговли, промышленности, туризма.

Инициаторами являются ученые и экономисты из северо-восточных провинций КНР, которые выдвинули идею превращения района р. Тумэн (Туманная) в главный центр сотрудничества Северо-Восточной Азии в 1988 году. В 1990-е в обсуждение проекта включились экономисты Республики Корея, КНДР, Монголии, Японии, США и европейских стран (Финляндия и ФРГ). Изначально кураторство и поиск спонсоров проекта взяло на себя одно из подразделений ООН – Программа развития ООН. Для осуществления принятой идеи в рамках

ООН разработана специальная программа – Проект развития района Туманган (ПРРТ) [2].

На сегодняшний день создание международных транспортных коридоров (МТК) "Приморье-1" (Харбин - Суйфэньхэ – Гродеково – порт Восточный – страны АТР) и "Приморье-2" (Чаньчунь – Цзилинь – Хуньчунь – Махалино – Посьет – Зарубино – порты АТР) является приоритетным направлением развития транспортной системы региона. Решение развивать транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2», в том числе за счет привлечения средств инвесторов, было принято 24 июня 2014 года.

Транспортный коридор «Приморье-1» был создан в рамках Расширенной Туманганской Инициативы. Коридор идет от пограничной железнодорожной станции Суйфэньхэ с контейнерной линией до контейнерного терминала ООО «Восточная стивидорная компания» в порту Восточный. Длина маршрута составляет около 500 км, в то время как альтернативный маршрут через китайский порт Далянь составил бы порядка 1,3 тыс. км. Кроме того, в рамках коридора работает автотрасса Уссурийск – Пограничный - Госграница. Коридор имеет выходы также на порты Владивосток и Находка. Использование этого маршрута позволяет обеспечивать транзит контейнерных грузов из Китая в США, Японию, Южную Корею. Транспортный коридор обеспечивает рост международной торговли с провинцией Хэйлунцзян, со странами АТР и морскими портами южного Китая [3].

На данный момент продолжают работы по созданию двух автодорог «Уссурийск – Пограничный – Госграница» и «Владивосток – Находка – Порт Восточный», входящих в международный транспортный коридор «Приморье-1». Также продолжается реконструкция участков первой автодороги. Работы на участке 13-20 километр будут завершены в следующем году, на участке 72-96 километр – запланированы на 2017-2018 годы.

Окончание работ на первом отрезке автомобильной дороги «Владивосток – Находка – Порт Восточный», в обход Артема, заявлено на март 2016 года. В конце текущего года планируется начать строительство участка 18-43 километр, а также проектирование участка 43-83 километр. Длина коридора «Приморье-1» от китайской границы до Владивостока составляет 240 км, а «Приморья-2» - 130 км [3].

Коридор «Приморье-2» связывает китайскую провинцию Цзилинь через Хуньчунь и Краскино с портами Зарубино, Посьет и Славянка. Он является сегментом Туманганского коридора. Данный порт способствует обеспечению внешнеторговых отношений с провинцией Цзилинь, со странами АТР и морскими портами южного Китая.

В июне 2014 года китайская компания по управлению государственными активами «Чжун Гун Синь» стала инвестором данного коридора.

дора. Соответствующее соглашение подписано между приморской группой компаний «Транзит-ДВ» и инвестором из КНР.

Соглашение предусматривает совместное строительство и эксплуатацию объектов инфраструктуры порта Славянка. Это позволит наладить транзитные контейнерные перевозки в объеме порядка 10 млн тонн в год. Предполагается, что коммерческие грузы из северо-восточных провинций Китая будут перегружаться в порту Славянка на суда-контейнеровозы с дальнейшей доставкой грузополучателям по всему миру.

В частности, речь идет о строительстве в Славянке контейнерного терминала и организации работы рейдово-перегрузочных комплексов, позволяющих осуществлять погрузку и разгрузку контейнеровозов прямо на рейде, без швартовки судов к причалу. Также предусмотрены капиталовложения в сопутствующую инфраструктуру. Предполагается расширить дорогу от Славянки до госграницы с КНР и построить в поселке пятизвездочную гостиницу.

МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" являются коридорами, признанными международным окружением как перспективные. Данные коридоры значительно увеличивают территорию и грузовую базу, которую могут обслуживать порты Приморского края. Транспортные коридоры "Приморье-1" и "Приморье-2" включены в Программу социально-экономического развития Приморского края на 2013-2017 годы [4].

Строительство транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» может быть первым шагом России на пути реализации проекта Великого Шелкового пути, первым шагом в создании в АТР инфраструктуры нового качества.

Помимо развития морской, автодорожной и железнодорожной инфраструктуры края проекты международных транспортных коридоров способны повысить комфортность жизни жителей Приморского края. Так транспортный коридор «Приморье-1» в новом исполнении может быть на 25-30 километров короче, что даст возможность автомобилистам тратить меньше денег на бензин и быстрее доезжать до пункта назначения. Оба транспортных коридора должны стать альтернативным вариантом существующим дорогам, поэтому предполагается, что они станут платными [4].

Большое значение для развития двусторонних торгово-экономических отношений Приморья и КНР играют порты на территории Приморского края.

Морской порт в бухте Троицы расположен на побережье Японского моря в бухте Троицы залива Посъет, которая в свою очередь, является частью залива Петра Великого.

Порт в бухте Троицы был открыт как рыбный в 1981 году. С 1996 года порт имел название «Морской порт Зарубино», а с 2003 года был

переименован в «Морской порт в бухте Троицы». Порт имеет статус международного с 1992 года [5].

Порт находится на юге Приморья в 210 км от порта Владивосток на стыке границ трех государств: России, Китая и КНДР и в несколько десятках километров от автомобильного пункта пропуска (АПП) Краскино, железнодорожного пункта пропуска (ЖДПП) Махалино, являющимися важным звеном в торгово-экономическом сотрудничестве между Приморским краем и провинцией Цзилинь (КНР). Также порт имеет выход на Транссибирскую магистраль, находится в непосредственной близости к месту железнодорожного соединения Транссиба с Транско-реей, а также является опорным портом российского МТК «Приморье-2».

Береговая полоса бухты имеет хорошо защищающий акваторию рельеф, на подходах - большие глубины (до 20 метров), и есть все природные возможности для создания морской инфраструктуры порта (причалов, терминалов, якорных стоянок и т. д.). Бухта Троицы лучше других приспособлена для создания порта, способного принимать современные суда класса Panamax и Post-Panamax круглогодично и без необходимости в ледоколах.

Морской порт осуществляет работу круглосуточно. В порту возможно пополнение запасов продовольствия, топлива, пресной воды, сдача сточных и нефтесодержащих вод, всех категорий мусора, проведения мелкого ремонта оборудования и водолазного осмотра судна.

До 60% грузопотока через порт будет идти из северных регионов Китая, 30% составит экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, 10% придется на экспортно-импортные операции российских компаний.

У порта в бухте Троицы имеются значительные перспективы развития: к 2030 году при 100% освоении своего потенциала, порт мог бы стать «стоимиллионником», то есть переваливать в год 90–100 млн тонн грузов, включая контейнеры (6,5–7,0 млн TEU) [4].

В августе 2010-го в целях дальнейшего развития порта было образовано совместное российско-китайское предприятие «Международный порт Зарубино», в котором 51% акций принадлежит ОАО «Морской порт в бухте Троицы», 49% - логистической группе «Чань-Цзи-Ту» (КНР).

Также в порту имеется свой крупный проект – «Большой порт Зарубино», заявленный к реализации Транспортной группой FESCO. Первую очередь проекта «Большой порт Зарубино» планируется запустить в 2018 году. В рамках первой очереди планируется обеспечить перевалку до 500 тыс. TEUs в год, до 10 млн тонн зерна, обработку грузов на универсальном морском терминале и прием пассажирских судов. Про-

ект также предусматривает строительство глиноземного, Ro-Ro и пассажирского терминала [5].

Порт Восточный - один из крупных портов на Дальнем Востоке России. Расположен в Приморском крае на побережье Японского моря в бухте Врангеля в 20 км от города Находка, являющейся конечной точкой Транссибирской железнодорожной магистрали. Входит в крупнейший транспортный узел России на Тихом океане. Грузооборот в 2011 году составил 38,4 млн тонн. Связан с Транссибирской железнодорожной магистралью линией Угловая - Находка.

Восточный - самый глубоководный российский порт на Дальнем Востоке. Он принимает к обработке суда с осадкой до 15,5 м, длиной до 280 м и шириной до 40 м.

В порту эксплуатируются 15 грузовых причалов, несколько вспомогательных и хозяйственный пирс. Общая протяженность причальной линии составляет около 4 км. Причалы входят в состав терминалов по перевалке угля, контейнеров, удобрений, метанола, лесных, навалочных и генеральных грузов.

Значимость морского порта Восточный для России заключается в том, что он является единственным глубоководным портом на Дальнем Востоке. К преимуществам порта относятся: круглогодичная навигация, наличие больших площадей для накопления и хранения крупных партий груза, крытые склады, высокопроизводительное перегрузочное оборудование.

На сегодня в состав порта входят крупнейшие в России морские терминалы: Угольный, Контейнерный, Лесной, Минеральных удобрений, Нефтехимический и нефтеналивной терминал в бухте Козьмино, а также топливно-бункерный причал. Пропускная способность порта в настоящее время составляет свыше 38 млн тонн грузов в год [6].

Сегодня Восточный – один из крупнейших российских портов на Дальнем Востоке, а ОАО «Восточный Порт» – одна из крупнейших и успешных стивидорных компаний не только в порту, но и в России, специализирующаяся на перевалке экспортного энергетического угля.

Город Находка - крупный океанский порт, важнейший промышленный и транспортный центр на Дальнем Востоке. Город расположен на северо-западном побережье Японского моря в заливе Находка. Строительство порта было начато в 1970 году. Порт и предприятия занимают более 30 км побережья.

Грузооборот порта Находки достигает 10 млн. тонн. Более 15 государств Азиатско-Тихоокеанского региона имеют в Находке свои представительства. Современное портовое хозяйство Находки включает нефтеналивной, рыбный, торговый порты. В Восточном порту действуют угольные причалы и контейнерный комплекс. Также в Находке рас-

положены причалы судоремонтного и судомеханического заводов, других организаций города.

Навигация в порту открыта круглый год. В суровые зимы, когда залив покрывается льдом, проводка судов осуществляется с помощью ледокольных буксиров.

В морском торговом порту имеется 22 грузовых, вспомогательных и пассажирских причала. Их общая длина составляет 3,7 км. Десять грузовых причалов имеют глубины до 12,6 м. В настоящее время порт в состоянии поставить у своих причалов 20 судов одновременно и обрабатывать более чем 1500 крупнотоннажных судов в год [6].

В структуру торгового порта входят пять перегрузочных комплексов, а также пассажирский район. Рыбный порт г. Находка производит обработку как рыбных грузов, продуктов питания, так и других. На первом комплексе производится переработка экспортно-импортных генеральных грузов. В его состав также входит участок по перевалке зерновых грузов насыпью. Второй занимается перегрузкой каботажных грузов, предназначенных для населенных пунктов Чукотского полуострова и арктического побережья. На третьем комплексе осуществляется перевалка навалочных грузов, а также изделий из черных металлов, отправляемых на экспорт. Четвертый комплекс занимается переработкой экспортного круглого леса. Основные направления перевозки - Япония, Китай. Пятый комплекс осуществляет переработку грузов на экспорт, включая изделия из черных металлов, пиломатериалы, целлюлозу, картон, бумагу, химикаты назначением на Японию, Южную Корею, Вьетнам и Таиланд. В торговом порту могут быть перегружены тяжеловесные грузы массой одного места до 300 тонн [6].

Итак, анализ влияния совместных проектов на торгово-экономические отношения между Приморским краем и провинциями КНР позволяет сделать вывод о том, что КНР является одним из основных партнеров по сотрудничеству с Приморским краем и Россией в целом, и стороны заинтересованы в создании совместных проектов на территории двух стран.

Поскольку Приморский край обладает богатыми ресурсами и возможностями, китайская сторона заинтересована в создании проектов по строительству транспортных коридоров и морских портов.

В связи с тесными торговыми отношениями между Приморским краем и приграничными провинциями Китая, существуют все возможности для создания транспортных коридоров с целью увеличения товарооборота и туристического фактора между двумя районами.

Развитие морских портов несомненно укрепляет торгово-экономическое сотрудничество Приморского края и КНР и предоставляет новые возможности и объекты для инвестирования.

1. Кузнецов, В.В. Расширенная Туманганская инициатива. [Электронный ресурс] / В.В. Кузнецов // Энциклопедия Забайкалья. – Режим доступа: <http://encycl.chita.ru/encycl/concepts/?id=8633>
2. Международный проект «Туманган»: официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tumangan.ru/index.html>.
3. Прорубить коридор в китайской стене [Электронный ресурс] // ИАА «ПортНьюс». - Режим доступа: <http://portnews.ru/comments/1808/>
4. Развитие транспортных связей Приморского края с Китаем [Электронный ресурс] // ООО «Райдо Глобал». – Режим доступа: <http://www.raido-global.ru/news/20532.html>
5. Потенциал бухты Троицы в приморском крае [Электронный ресурс] // ОАО «ДНИИМФ». – Режим доступа: <http://www.dniimf.ru/ru/port-zarubino>
6. Паспорт Приморского края [Электронный ресурс] // Представительство Министерства Иностранных Дел РФ в г. Владивостоке. – Режим доступа: <http://www.vladivostok.mid.ru/primoreye.html>
7. Гарусова, Л.Н. Политические и экономические процессы на российском Дальнем Востоке / Л.Н. Гарусова. – М.: Владивосток. гос. ун-т экономики и сервиса. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2012. - 239с.
8. Gorian, E., Gorian, K. Chinese conception of international law as the response to the challenges of today / E. Gorian, K. Gorian // Mediterranean Journal of Social Sciences, 2015, №3. P. 236 – 241.

УДК 340.11

Проблемы регулирования трудовых правоотношений (коллизийный аспект)

М.Г. Мокшанов

курсант 2 курса юридического факультета

*Академия ФСИН России
Россия, г. Рязань*

Вопрос коллизий норм права является одним из актуальных в современной юриспруденции. Так, в работе были рассмотрены коллизии в Трудовом кодексе России. На данный момент проблемы продолжают существовать и препятствовать грамотному правоприменению. Устранение коллизийных норм позволяют исключить разногласия и противоречия между нормативно-правовыми актами, регулируемыми одни и те же или смежные правоотношения. Предложенные способы по устранению коллизийных норм позволяют ликвидировать возникшие конфликтные ситуации.

Ключевые слова и словосочетания: коллизии, пробелы, конфликт, право, трудовые отношения.

Problems of regulation of labor legal relationships (conflict aspect)

M.G. Mokshanov

The question of rules of law conflicts is one of actual in modern jurisprudence. Within this work legal conflicts of Labour code of Russia were considered. At the moment problems still exist and interfere with competent law application. Disagreements and contradictions between the normative legal acts regulating the same or adjacent legal relationship can be excluded by elimination of conflict norms. The offered ways of eliminating that conflict norms allow to liquidate the arisen conflict situations.

Keywords: collisions, gaps, conflict, law, labor relations.

Юридические коллизии для современного государства представляются обычным явлением. Право в условиях развивающейся правовой системы продолжает активно изменяться и реформироваться, что и обуславливает множество коллизий норм права.

Трудовой кодекс не явился исключением и изобилует наличием коллизий норм права, что может подрывать основы порядка и стабильности в обществе, создавать конфликтные ситуации и социальную напряженность.

Следует отметить, что проблема юридических коллизий уходит в древние времена. Платон и его ученики определяли, что именно из-за внутренних коллизий любая форма государства гибнет, а в Древней Греции отмечалась особая система юрисдикции для иностранцев, создавшая коллизии в вопросе происхождения сторон спора. Однако понимание юридических коллизий не было уделено должного внимания [6, с.93].

С развитием общества, все большую актуальность набирает осмысление данной проблематики. Так, в этой сфере провел свое исследование известный ученый-юрист М.Т. Баймаханов. В работе были рассмотрены вопросы противоречий в формировании и развитии социалистического права, а также противоречий в процессе непосредственно реализации права [1, с. 128].

В настоящее время под термином «коллизия» понимается «противоречие между существующими правовыми актами, институтами, привязаниями и действиями по их изменению, признанию или отторжению» [3, с.5-11].

Стоит отметить, что авторы выдвигают различные причины возникновения коллизий.

Так, профессор Н.А. Власенко классифицирует все причины появления юридических коллизий на объективные и субъективные. Под объективными причинами он понимает те, которые не могут зависеть от воли законодателя, связанные с развитием правоотношений во времени и необходимого дифференцированного регулирования отношений. К субъективным причинам Н.А. Власенко недостаток информации о правовой урегулированности какого-либо вопроса [2, с.123].

Профессор Н.И. Матузов к объективным причинам относит противоречивость, динамизм и изменчивость регулируемых правом общественных отношений. К субъективным причинам – низкое качество законов, пробелы в праве, лоббизм, непродуманность или слабую координацию нормотворческой деятельности [4, с.231].

Проанализировав данные определения, приходим к выводу, что под юридической коллизией следует понимать противоречие, которое возникает в результате столкновения между нормативно правовыми актами, вызванными в результате неосторожности или ошибки законодательного органа.

Рассмотрев современное российское трудовое законодательство, следует констатировать, что данная отрасль права является объемной и динамично развивающейся, что является одной из причин возникновения отраслевых коллизий.

К примеру, нормы, содержащиеся в Трудовом кодексе Российской Федерации (далее ТК РФ), содержат множество коллизий. Так, Ч. 4 ст. 16 ТК РФ [10] запрещает фактическое допущение работника к работе без ведома или поручения работодателя либо его уполномоченного представителя. В этой связи ТК РФ дополнен новой ст. 67.1 (введена ФЗ от 28 декабря 2013 г. N421-ФЗ [7]), в которой установлены правовые последствия фактического допущения к работе представителем работодателя не уполномоченным на такой допуск. В данной ситуации работодатель и (или) его уполномоченный представитель вправе не признать трудовые отношения возникшими, но при этом должны оплатить физическому лицу фактически отработанное им время (выполненную работу).

Получается, что ненадлежащий представитель, допустивший работника к работе без заключения трудового договора, может стать причиной для признания договора незаключенным со стороны работодателя в одностороннем порядке.

Следующая коллизия представлена серьезным пробелом в ч. 4 ст. 80 ТК РФ, предусматривающая ограничение права работника в любое время отозвать свое заявление до истечения срока предупреждения об увольнении в связи с приглашением на пока занятое работником место

другого работника, которому не может быть отказано в заключении трудового договора. Данная норма означает, что, несмотря на отзыв работником своего заявления о расторжении трудового договора, он должен быть уволен на основании факта приглашения на его место другого работника. Однако такого основания ТК РФ не содержит, поскольку приглашать и принимать на работу можно только на вакантное место. В то же время расторжение трудового договора по инициативе работника предусматривает факт его добровольного волеизъявления на день увольнения. Если работник отозвал свое заявление ранее дня увольнения, основание расторжения трудового договора по его же инициативе отпало. Увольнение работника в таком случае будет противоречить принципу свободы труда, в том числе праву распоряжаться своими способностями к труду, закрепленным в ст. 37 Конституции Российской Федерации и ст. 2 ТК РФ. Следовательно, увольнение работника без его свободного волеизъявления, выраженного письменным заявлением, не является правомерным [9, с.32].

Бесконфликтных систем права в настоящий момент не существует, и никакая система правовых знаний не сможет полностью соответствовать быстро развивающейся действительности. Чем активнее и динамичнее развивается законодательство, тем чаще в нем возникают причины для простых и сложных коллизий [5, с.12].

В качестве средств устранения коллизий могут выступить отмена конфликтующих норм, издание нового закона, систематизация законодательства и гармонизация юридических норм.

Считаем необходимыми создание специальной группы ученых - юристов, которые бы занимались выявлением коллизионных норм, а также поиском путей их устранения.

В последние годы стала практиковаться такая форма устранения коллизий как согласительная процедура, предполагающая создание согласительных комиссий [8, с.371]. Создающихся для решения споров в области законодательства. Чаще всего данные процедуры применяются, когда принятый Государственной думой закон не поддерживается Советом Федерации.

Таким образом, юридические коллизии искоренить полностью невозможно ввиду динамичного развития права. Однако, Конституцией РФ предусмотрено, наличие коллизионного права, относящегося к ведению Российской Федерацией (ст. 71), что может послужить основой для поиска своевременных путей разрешения исследуемой проблемы.

1. Баймаханов, М.Т. Противоречия в развитии правовой надстройки при социализме / М.Т. Бахманов. – Алма-Ата, 1972. – С. 532.

2. Власенко, Н.А. Коллизионные нормы в советском праве / Н.А. Власенко. – Иркутск, 2005. – С. 678.

3. Лебедев, В.А. Коллизии в конституционном праве / В.А. Лебедев // Вестник Челябинского государственного университета. - 2011.- № 35(250). – С. 121.
4. Матузов, Н.И. Актуальные проблемы теории права / Н.И. Матузов. – Саратов, 2009. – С. 690.
5. Матузов, Н.И. Коллизии в праве: причины, виды и способы разрешения / Н.И. Матузов // Правоведение. – 2000. – № 5. – С.254.
6. Международное частное право в 2 т.: учеб. Т. 1. / под ред. С.Н. Лебедева, Е.В. Кабатовой. – М., 2011. – С. 784.
7. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона "О специальной оценке условий труда : федер. закон : [от 28 декабря 2013 г. № 421-ФЗ] // Собрание законодательства Рос. Федерации. – 2013. № 52 (Ч. 1). – Ст. 6986.
8. Радько, Т.Н. Актуальные проблемы права: Учеб. / Т.Н. Радько. – М., 2012. – С. 590.
9. Самигулина, А.В. Коллизии трудового законодательства / А.В. Самигулина // «Вестник арбитражной практики», 2015, № 2, с. 210.
10. Трудовой кодекс Российской Федерации : федер. закон : [от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ] // Собрание законодательства Рос. Федерации. – 2002. - № 1 (Ч. 1). – Ст.3.

УДК 631.111.4

Свободный порт Владивосток: перспективы развития российско-японских отношений в сфере сельского хозяйства

В.К. Никулина

студент 3 курса, кафедры международного бизнеса и финансов

*Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса
Россия. Владивосток*

Экономическое развитие Дальнего Востока является одним из приоритетных направлений государственной политики Российской Федерации. Существует комплекс мер по созданию в регионе благоприятного экономического, инвестиционного и делового климата. Одним из ключевых проектов Дальневосточного региона стал проект «свободный порт Владивосток».

В данной статье рассматривается взаимосвязь российско-японских экономических отношений в сфере сельского хозяйства. На сегодняшний день инвестиции японской стороны в российскую агропромышленность составили 2,499 миллиардов долларов США, а количество инвестированных проектов возросло до 425. Основным партнером российского сельского хозяйства является компания «Мицуби», владеющая пакетом акций (10%) ГК «Содружество». В настоящее время активно обсуждается возможность создания нового АПК с японскими инвестициями на территории Приморского края.

Ключевые слова и словосочетания: *свободный порт Владивосток (СПВ), Россия, Япония, российский Дальний Восток, российско-японские экономические отношения, агропромышленный комплекс (АПК), сельское хозяйство, компания «Мицуби», ГК «Содружество».*

Free port of Vladivostok – perspectives of development of bilateral Russian-Japanese relationships in agriculture

V.K. Nikulina

Economic development of the Far East is one of the priority of the Russian Federation state policy. The whole package of measures is determined by creation of favorable economic, investment and business climate in the region. “The Free Port of Vladivostok” project became one of the key projects for the Far East region along with creation of the advancing development territories.

In this article, the interrelation of the Russian-Japanese economic relations in the sphere of agriculture is considered. Nowadays Japanese investments into the Russian agricultural industry are 2,499 billion of US dollars, and the number of the invested projects increased up to 425. The main partner of the Russian agricultural development is the Mitsui company, owning the equity stake (10%) of Sodrzhestvo Group.

Now possibility of new agrarian and industrial complex (with Japanese investments) creation in the territory of Primorskiy kraj is actively discussed.

Keywords: *free port of Vladivostok, Russia, Japan, Russian Far East, Russian-Japanese economic relations, agrarian and industrial complex, agriculture, Mitsui company, Sodrzhestvo Group.*

Формирование российско-японских торговых (в перспективе – экономических) отношений происходило достаточно длительно и трудно, долгое время оно носило характер «сложной дружбы». Российская Империя в этот период (1854г.) находилась в войне с Францией, а Япония

проводила политику «закрытой страны», правительство которой, потерпев неудачу в создании торговых отношений с США, отрицало возможность формирования японо-российских портовых зон свободного обмена товарами [2, с.2]. Однако, не смотря на все препятствия и недоверие обеих сторон, создание торгово-промышленных российско-японских отношений стало необходимым, когда русский корабль «Диана» адмирала Е.В.Путятина потерпел крушение во время цунами у берегов Японии. Японские торговцы обеспечили русских моряков продовольствием и материалами для строительства нового судна, а первым японо-российским проектом стало строительство знаменитой шхуны «Хэде». За время пребывания в Японии адмирал Путятин в качестве российского дипломата вел переговоры с японским правительством в Симодэ, где ему удалось заключить первый японо-российский договор, полностью легализующий торговые отношения двух стран [2, с. 1-3].

Данная историческая справка свидетельствует о том, что российско-японские отношения носили промышленно-экономический характер. Стоит отметить, что и современные отношения России и Японии также характерны для промышленных и экономических проектов.

В 2015 году правительствами обеих стран было определено два новых направления сотрудничества: медицина и сельское хозяйство [5]. На Петербургском международном экономическом форуме от 18.06.2015 активно обсуждался вопрос формирования более плотных отношений между Россией и Японией в сфере сельского хозяйства. Г-н. Мегуро, генеральный директор компании «Мицуи», крупнейшего японского инвестора в развитие российской агропромышленности, отметил некоторые сложности в создании партнерских проектов в сфере сельского хозяйства [4].

В первую очередь в российские АПК на данном этапе развития экономических отношений могут позволить инвестировать свои средства исключительно крупные японские компании-монополисты, численность которых составляет 3 компании [4]. Это обусловлено сложившимся высоким риском внешнеэкономических отношений типа В2В (business to business), идеальная модель функционирования которых рассматривается без учета факторов макросреды (политический фактор, внутренняя политика обоих государств), что и приводит к высоким рискам при внедрении иностранных инвестиций. Таким образом, инвестируют в российскую агропромышленность японские компании, капитал которых позволяет в случае непредвиденных обстоятельств изменений в макросреде потерпеть убытки.

Вторым препятствием на пути развития японо-российских экономических отношений в сфере сельского хозяйства является отсутствие безвизового режима между двумя странами. Японским инвесторам необходимо постоянное локальное сообщение с российской стороной, а

также возможность оперативного прибытия в зону действия АПК для принятия незамедлительных решений. Эти условия затрудняются процессом получения визы для въезда на территорию Российской Федерации иностранных граждан.

Очевидно, что для эффективного партнерства России и Японии в сфере сельского хозяйства необходимо решение вышеперечисленных проблем. Устранением данных препятствий является проект создания свободной экономической зоны портового типа «свободный порт Владивосток».

Свободный порт Владивосток (далее по тексту - СПВ) представляет собой часть территории Приморского края, на которой в соответствии с Федеральным законом N 212-ФЗ от 13.07.2015 и иными федеральными законами устанавливаются меры государственной поддержки предпринимательской деятельности [7]. В состав территории СПВ вошли пятнадцать муниципальных образований юга Приморья из тридцати четырех, входящих в состав региона: Артемовский городской округ, Владивостокский городской округ, городской округ Большой Камень, Находкинский городской округ, городской округ Спасск-Дальний, Уссурийский городской округ, Надеждинский муниципальный район, Шкотовский муниципальный район, Октябрьский муниципальный район, Ольгинский муниципальный район, Партизанский городской округ, Партизанский муниципальный район, Пограничный муниципальный район, Ханкайский муниципальный район, Хасанский муниципальный район.

Таким образом, территория СПВ составляет 28, 4 тыс. кв. м, численность населения 1,4 млн. человек.

В соответствии с федеральным законом СПВ создается с целью развития международной торговли в АТР, интеграции Российской Федерации в экономическое пространство региона, ускорение социально-экономического развития Дальнего Востока.

Основная идея проекта заключается в том, что на территории свободного порта Владивосток создаются объекты инфраструктуры СПВ: транспортной, энергетической, коммунальной, инженерной, социальной и инновационной. Определено в качестве основных механизмов воздействия применение государственно-частного партнерства с привлечением внебюджетных источников.

Резидентом свободного порта Владивосток может стать индивидуальный предприниматель или организация, в том числе с иностранными инвестициями. Обязательным условием является государственная регистрация на территории СПВ.

Таблица 2

Льготы и преференции для резидентов СПВ

Льготы и преференции	Меры государственной поддержки
Льготы по налогу на прибыль организаций.	Федеральная часть – ставка – 0% на 5 лет; Региональная часть – ставка – 5% на 5 лет, последующие 5 лет – не менее 10%, федеральная часть – не менее 2%, упрощенное возмещение НДС – 10 дней
Пониженные тарифы отчислений во внебюджетные фонды.	В течении 10 лет общий размер взносов 7,6%
Свободная таможенная зона.	Беспошлинный и безналоговый <ul style="list-style-type: none"> ➤ ввоз, хранение, потребление (использование) иностранных товаров ➤ ввоз товаров (оборудования) ➤ ввоз иностранных товаров (оборудования) ➤ вывоз иностранных товаров (оборудования)
Наем иностранных работников.	Наем иностранных работников без учета квот.
Упорядоченный государственный и муниципальный контроль (надзор).	Совместные проверки, сокращенное время проведения контрольных и надзорных проверок, согласование проверок с Минвостокразвития
Упрощение и ускорение таможенного контроля.	Режим единого окна. При прохождении контроля на границе, круглосуточный режим работы пунктов пропуска
Особые правила для отдельных видов деятельности	<ul style="list-style-type: none"> ➤ медицинская деятельность ➤ образовательная деятельность ➤ аквакультура (рыбоводство), рыболовство и сохранение водных биологических ресурсов

При условии применения статуса резидента свободного порта Владивосток, произойдет увеличение рентабельности до 30 %, в связи с предоставлением налоговых преференций и увеличением объемов деятельности. Преференции рассчитаны на 10 лет, с разбивкой на два пе-

риода по пять лет. Соответственно дальнейшая структура затрат рассчитана на периоды 2016-2020, 2021-2025, и с 2026 и далее.

В таблице 3 представлен расчет налогов и взносов, по которым предусмотрены льготы для резидентов СПВ, а также определена сумма снижения налоговой нагрузки на 1 рубль выручки. За 2015 год приведены действующие платежи, в последующих периодах представлены расчеты с учетом льгот и преференций. Наглядно представлено, что в первые 5 лет экономия на налогах и взносах составит 10 копеек с каждого рубля полученной выручки. В последующие 5 лет экономия составит 9 копеек с рубля выручки.

Таблица 3

Налоговая нагрузка резидентов СПВ

Показатель	2015	2016-2020	2021-2025	с 2026
Налог на прибыль организаций	0,05	0,02	0,03	0,05
НДС	0,13	0,13	0,13	0,13
Отчисления во внебюджетные фонды	0,07	0,02	0,02	0,07
Налог на имущество организации	0,01	0,00	0,00	0,00
Земельный налог	0,004	0,00	0,00	0,00
Итого налоговых платежей и платежей во внебюджетные фонды	0,26	0,16	0,17	0,24
Сумма снижения налоговой нагрузки		0,10	0,09	0,02

Введение режима свободного порта Владивосток должно привести к росту основных региональных и макроэкономических показателей.

При соблюдении исходных условий и предпосылок, благоприятных для реализации проекта, ожидается достижение следующих положительных социально-экономических эффектов:

валовой региональный продукт Приморского края с учетом создания свободного порта Владивосток, составит к 2021г. - 1106,0 млрд.руб. (рост в 1,7 раза к 2015г.), к 2025г. - 1402,1 млрд.руб. (рост 2,2 раза к 2015г.), к 2034г. - 2157,7 млрд.руб. (рост 3,4 раза к 2015г.);

прирост ВРП Приморского края при условии реализации проекта по созданию свободного порта Владивосток - рост на 470,1 млрд.руб. к 2021г., рост на 766,2 млрд.руб. - к 2025г., рост на 1521,8 млрд.руб. - к 2034г.;

количество вновь созданных рабочих мест: 84,7 тыс.чел. - к 2021г., 169 тыс.чел. - к 2025г., 468,5 тыс.чел. - к 2034г.;

Вопрос внедрения безвизового режима также частично рассмотрен и решен в законе «О свободном порте Владивосток». При въезде в СЭЗ портового типа «свободный порт Владивосток» возможно получить моментальную визу сроком пребывания на территории РФ 8 дней.

Закон о свободном порте Владивосток принят, успех проекта во многом будет зависеть от его применения на практике. В этой связи необходимо изучить лучшие практики взаимодействия России и Японии в создании российских агропромышленных комплексов с японскими инвестициями.

Широко известным примером японо-российского партнерства в сфере сельского хозяйства является группа компаний «Содружество», пакет акций (10%) которой с 2012 принадлежит японской компании «Мицуи».

«Содружество» - это крупный агропромышленный комплекс, обслуживающий мировые рынки и имеющий свои филиалы (заводы) за рубежом.

ГК «Содружество» является лидером по производству и переработке пищевого белого лепестка (бобовые), широко используемого при производстве различных видов кормов для рогатого скота.

Изучив опыт работы ГК «Содружество» на протяжении 21 года, можно говорить о создании нового не менее успешного российско-японского агропромышленного комплекса на территории Приморского края.

Данная возможность обсуждалась ведущими политиками обеих стран как на Петербургском экономическом форуме, так и на Восточном экономическом форуме 2015 года [3].

Привлекательность режима работы СЭЗ портового типа «свободный порт Владивосток» в совокупности с богатыми природными ресурсами Приморского края являются основополагающей для определения месторасположения нового АПК.

Также необходимо отметить, что заинтересованность японской стороны проявляется в отношении дальневосточных дикоросов, которые уникальны и не имеют растительных аналогов (дальневосточный кедровый орех, маньчжурский орех, дальневосточный папоротник и т.д.). Бизнес-инфраструктура в сфере сбора, переработки и продажи дикоросов в Приморском крае носит раздробленный и стихийный характер. Таким образом, появляется еще одна возможность создания круп-

ной компании-монополиста в данной сфере, в целях усовершенствования и организации особого порядка в системе сбора, производства и продажи дальневосточных дикоросов.

На прошедшем японо-российском студенческом форуме молодых исследователей 4 декабря в университете г. Цукуба обсуждался вопрос возможности сотрудничества России и Японии в создании нового АПК на территории Приморского края.

В ходе обсуждения группа молодых исследователей в сфере сельского хозяйства пришла к ряду следующих выводов:

Территория Приморского края (СПВ) в виду всех вышеперечисленных преимуществ является самой привлекательной для создания и строительства нового российско-японского АПК;

Внедрение новых ИТ, разработанных японскими учеными в сфере сельского хозяйства, на производство нового АПК позволит стать данному комплексу конкурентоспособным достаточно в короткие сроки и занять нишу на мировом рынке на равне с ГК «Содружество»;

Российско-японский обмен специалистами в сфере сельского хозяйства обеспечит оперативное сообщение и профессиональный рост, подготовку высококвалифицированных специалистов с обеих сторон;

Создание краткого справочника о развитии сельского хозяйства на территории СПВ для японских инвесторов, в котором также будут описаны все привилегии резидентов СЭЗ СПВ и создания новых японо-российских отношений В2G (business to government), станет мотивацией для вложений (инвестиций) в агропромышленность Приморского края.

Подводя итог, можно сделать вывод, что вероятность создания российско-японского агропромышленного комплекса на территории действия СЭЗ портового типа «свободный порт Владивосток» достаточно высока и позволит укрепить экономическое взаимодействие обоих государств.

1. Группа компаний содружество [Электронный ресурс]. Сайт «Официальный сайт ГК Содружество» URL: http://www.sodrugestvo.ru/our_business/processing/

2. Ёсио, Уэно. История. Восточка из далекого прошлого. / Ёсио Уэно// Группа содействия взаимоотношений между Россией и Японией, История взаимоотношений. – 2014. – №3(21). – С. 170-178.

3. Материалы Восточного экономического форума [Электронный ресурс]. Сайт «Официальный информационный сайт Восточного Экономического Форума» URL: <http://www.forumvostok.ru/delovaya-programma/435/>

4. Материалы Петербургского международного экономического форума [Электронный ресурс]. Сайт «Официальный сайт Петербургско-

го Международного Экономического Форума» URL: <http://forumspb.com/ru/2015/sections/50/materials/260/sessions/1153>

5. Россельхознадзор [Электронный ресурс]. Сайт «Официальный сайт федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору РФ» URL: <http://www.fsvps.ru/>

6. Горян, Э.В. Перспективы создания особой экономической зоны «свободный порт Владивостока»: сравнительно-правовой анализ / Э.В. Горян // Право и политика. - 2015. - № 4. - С. 467-475. DOI: 10.7256/1811-9018.2015.4.14786

7. Панов, А.Н. Современные российско-японские отношения и перспективы их развития / А.Н. Панов (рук.) и др.// М.: Спецкнига - 2012. — 32с.

8. Федеральный закон «О свободном порте Владивосток» от 13 июля 2015г.№212-ФЗ[Электронный ресурс]СПС «Консультант Плюс» URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/

9. Горян, Э.В. Федеральный закон «О свободном порте Владивосток»: дополнительный аргумент необходимости разработки государственной концепции особой экономической зоны / Э.В. Горян // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. - 2015. - № 4 (31). - С. 81-89.

УДК 341.1/8

Становление особых экономических зон в Российской Федерации и Китайской Народной Республике: сравнительно-правовой аспект

Ю.Д. Перижогина

стажер ООО «Юридическая клиника»

научный руководитель – Э.В. Горян
доцент кафедры частного права
канд. юрид. наук, доцент

*Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса
Россия. Владивосток*

Свободные (особые) экономические зоны — это инструмент, который стимулирует экономическое развитие страны или какие-либо направления экономической деятельности. В статье рассматриваются проблемы эффективности особых экономических зон, проблемы зо-

нирования и привлечения инвесторов в них, а также проблемы, связанные с нехваткой квалифицированных кадров.

Ключевые слова и словосочетания: особые экономические зоны, международные отношения, мировая экономика, эффективность.

The establishment of special economic zones in the Russian Federation and the People`s Republic of China: a comparative legal analysis

Yu.D. Perizhogina

Free (special) economic zones is a tool that stimulates economic development of Russia, or any areas of economic activity. This article considers the problems of the effectiveness of special economic zones, zoning issues and problems of attracting investors to them, as well as the problems associated with a lack of qualified personnel for them.

Keywords: *special economic zones, international relations, world economy, efficiency.*

Мировой опыт создания особых экономических зон имеет большое значение для формирования эффективного института ОЭЗ в России. Но данное направление деятельности это лишь всего один из элементов стратегии развития страны или определенного региона. Он имеет смысл только в совместной реализации активной структурной и региональной политики, а также при развитии международных экономических отношениях.

Процесс создания ОЭЗ в России начался в 80-х годах XX в., тогда по инициативе Правительства СССР была разработана единая государственная концепция ОЭЗ, рассматривавшаяся как способ стимулирования межгосударственных отношений с зарубежными партнерами.

Только с июля 1990 по июнь 1991 г. Верховный Совет РСФСР Постановлением от 13 сентября 1990 г. № 165-1 определил открытие на территории РСФСР 13 СЭЗ[1]. Впоследствии их количество сократилось до 11. Статус СЭЗ был закреплен за 11 регионами общей площадью 1 млн. кв. км (7% всей территории) с 18,5 млн. человек (13% населения России)

Первый опыт особых экономических зон в России был отрицателен. Он не принес ожидаемых результатов ни в привлечении инвестиций, ни в улучшении экономики депрессивных регионов РФ. М.В. Рубченко в своей работе свободные экономические зоны назвал «черными дырами», уточнив, что «свободные экономические зоны – это дефективный ребенок, обреченный на жалкое и бесславное существование»[2, с. 36-39]. Это было обусловлено несколькими факторами: во-первых, до 2005 го-

да в РФ не было законодательства, регулирующего функционирование ОЭЗ, во-вторых, наличие постоянной борьбы и отсутствия договоренностей в действиях между регионами и центром при установлении льгот и привилегий, а также контроля над ними [3, с. 15].

На сегодняшний день, после принятия федерального закона «Об особых экономических зонах в РФ»[4], ситуация особо не изменилась. Из всех существующих ОЭЗ на территории России функционируют только половина, и работу этих ОЭЗ можно оценить либо эффективно, либо условно-эффективно.

Вместе с тем опыт зарубежных стран показывает эффективность деятельности особых экономических зон. Так, одним из положительных примеров является создание и развитие особых экономических зон в Китайской Народной Республике.

Активные темпы роста экономики Китая легко заметны. Во многом это является результатом грамотной политики государства, в основу которой положено создание особых экономических зон (ОЭЗ).

Началом создания ОЭЗ является принятие в 1979 году ЦК КПК и Госсоветом КНР решения о создании особых экспортных районов в качестве экспериментальных проектов, направленных на привлечение иностранных инвестиций. Эти районы являлись неосвоенными. Создание ОЭЗ заключалось в строительстве порта для выхода СЭЗ на мировой рынок, большей частью на рынки Японии, Сингапура и Гонконга, в силу их расположения.

Данные проекты должны были пройти ряд этапов:

- на первом этапе (до 10 лет) формирование инфраструктуры, привлечение иностранных инвесторов.
- на втором этапе (до 8 лет) экспортирование своей продукции на внешний рынок. К концу этапа предполагались размеры экспорта до 70 %.
- на третьем этапе совершенствование технологий, а также модернизация производств.

Для реализации проекта ОЭЗ ставились следующие цели:

- привлечение иностранного капитала;
- обеспечение занятости населения, за счет увеличения рабочих мест;
- увеличение валютных поступлений через увеличение доли экспорта.

Особо важную роль в создании ОЭЗ сыграло руководство страны: была создана специальная канцелярия по делам ОЭЗ при Государственном совете КНР. При этом в соответствии с "Положением о специальных экономических зонах провинции Гуандун, утвержденном Всекитайским советом народных представителей (ВСНП) 26 августа 1980 года, допускалось осуществление управления хозяйственной деятельно-

стью местными органами власти, а именно закреплялась регламентация вопросов регистрации предприятий, установление размера арендной платы за землю, выдача земельных участков и ряд других вопросов.

Положением также были определены другие районы в трех городах Китая (Чжухай, Шаньтоу, Шеньчжень) провинции Гуандун. ОЭЗ Чжухай располагается в городе Чжухай, рядом с Ломынем (Макао). ОЭЗ Шаньтоу в городе Шаньтоу в районе Лунху, занимающийся обрабатывающей промышленностью. ОЭЗ Шеньчжень находится в южной части города Шеньчжень, граничит с Гонконгом.

В это время в провинции Фунзянь было создано ОЭЗ Сямэнь в городе Сямэнь.

Основой для создания ОЭЗ послужили модели зон экспортной переработки, также они имели ряд сходных черт: принципы по международному разделению труда, методы формирования инвестиционного климата и создание экспортных производств. Но в тоже время выражается двойственный характер ОЭЗ (постановка целей формирования многоотраслевых комплексов, направленных на развитие промышленности сельского хозяйства, торговли, туризма, привлечение иностранного капитала и др.), заключающийся в сочетании направленности на мировой рынок с импортозамещением. С политической точки зрения зоны создавались в качестве буферов для постепенной экономической интеграции с Гонконгом и Макао, и в перспективе с Тайванем.

Стоит отметить важные элементы ОЭЗ это внедрение в их работу принципов рыночного регулирования, самостоятельность местных властей в разрешении экономических вопросов, а также гибкость системы управления. Для достижения цели, такой как привлечение иностранного капитала, была осуществлена льготная налоговая и таможенная политика. Ко всему прочему на первых этапах ОЭЗ получили государственную поддержку на строительство и развитие инфраструктуры.

В апреле 1988 года было принято решение о создании 14 особых территорий, получившие название зоны технико-экономического развития (ЗТЭР). К этим зонам отнесли наиболее крупные приморские города Китая, такие как Тяньцзынь, Далянь, Чифу и др. В настоящее время количество зон увеличено до 90.

В это же время было обнародовано о создании на острове Хайань самой крупной ОЭЗ в стране. Провозглашалось о еще более открытой политике к иностранному бизнесу, чем в ранее созданных ОЭЗ.

Нетрудно заметить стремление Китая при создании ОЭЗ к выделению все большей территории, и все более активную экономическую политику открытости для иностранного капитала. Впоследствии ранее созданные свободные зоны превратились в особые экономические районы. Все они находятся в Юго-восточной части Китая.

В 1990 году по инициативе Дэн Сяопина был создан район Пудун, приравненный по статусу к специальным экономическим районам. Данный район находится в восточной части Шанхая. Это явилось толчком для развития Шанхая и превращения его в мировой бизнес-центр.

Стратегическое развитие Пудун основывалось на сингапурской экономической модели, для нее характерен активный государственный контроль регулирования рынка, что и отличает данный район от иных ОЭЗ.

Финансовые аналитики высказываются о том, что освоение зоны Пудун займет несколько десятилетий. На данном этапе этот проект активно поддерживается центральным правительством КНР. Также действуют программы по привлечению иностранного капитала. К 2014 году создано свыше 4200 предприятий с участием иностранного капитала.

В 1992 году были образованы так называемые зоны пограничного экономического сотрудничества (ЗПЭС). Они созданы в 13 приграничных городах Китая. В ЗПЭС прежде всего поощряется деятельность по производству электробытовой и текстильной, а также сельскохозяйственной продукции.

Географическое расположение данных городов способствует сотрудничеству с соседними странами, в том числе и с Россией. На современном этапе данным районам оказывается поддержка правительства КНР в качестве помощи в развитии инфраструктуры, что приводит к активному росту приграничной торговли. Так в приграничных районах с Россией действуют 4 ЗПЭС: г. Хэйхэ, г. Суйфэнхэ, г. Маньчжоули и Хуньчунь.

Для привлечения иностранного капитала в Китае применяются любые формы, например, создание совместных предприятий со 100%-ным иностранным капиталом, сборка готовой продукции из деталей. Так в ОЭЗ Сямэнь может приобрести акции китайского предприятия при минимальной доли иностранного инвестора в 25%.

В связи с вступлением нового закона, действует единая налоговая ставка в 25%.

Стимулом для развития производства является отмена уплаты пошлины за ввоз: оборудование для производства, транспорт для сотрудников, потребительские товары для личного пользования сотрудников. Также для сотрудников создаются специальные беспошлинные магазины потребительских товаров. От единого торгового-промышленного налога на экспорт освобождается экспортная продукция, реализуемая внутри ОЭЗ, кроме бензина, нефти и ряда других видов продукции, утвержденные государством.

Более того поощряется реинвестирование прибыли зарубежными вкладчиками в ОЭЗ. Им может быть возвращена часть подоходного налога, уплаченного с реинвестированной прибыли.

Если предприятие с иностранным капиталом идет в убыток, то данный ущерб можно покрыть за счет следующей прибыли, но не свыше пяти лет.

За годы реформ оценка финансового становления ОЭЗ и их вклад в решение проблем хозяйственного строительства в КНР претерпела заметные изменения.

К середине 80-х годов XX века положительное мнение о развитии ОЭЗ сменилось критическими умозаключениями. Хотя и темпы роста производства были высоки (в 1985 г. объем составил 4,91 млрд. долларов США, что в свою очередь показывает увеличение в 6 раз по сравнению с 1980 г.) и экспорта зон (соответственно 0,82 млрд. Долларов США, увеличившись в 7 раз по сравнению с 1980 г.), ОЭЗ не смогли достичь изначально установленных целей, что в свою очередь потребовало еще больших затрат денежных средств из госбюджета на привлечение иностранных инвестиций.

Таким образом, расчет на быстрое создание в ОЭЗ экспортно-ориентированной экономики не оправдался. Стало очевидно, что на первоначальном этапе затраты на развитие ОЭЗ всегда превышают поступления, и для изменения положения, улучшения отраслевой структуры инвестиций, развития производства и расширения экспорта требуется время.

Новый подход китайского руководства к дальнейшему развитию открытых экономических районов заключался в том, чтобы зоны, сохраняя благоприятные условия для привлечения иностранного капитала, переходили на самофинансирование и вносили свою лепту в доходы государства. Дальнейшее формирование их инфраструктуры, как подчеркивалось, должно опираться на собственные ресурсы, а также банковские кредиты, зарубежные инвестиции. Более разборчивой должна стать инвестиционная политика, сориентированная на наиболее эффективные техники - и наукоемкие проекты в приоритетных отраслях (электронной, энергетической, легкой и пищевой промышленности и др.).

В настоящее время на территории Китая действуют следующие основные административно-экономические образования с льготными режимами[5]:

- 5 специальных экономических зон: Шэньчжэнь, Чжухай, Шаньтоу, Сямэнь, Хайнань, а также приравненный к ним по статусу Новый район Пудун (Шанхай);

- 90 зон технико-экономического развития государственного уровня: в гг. Пекин, Шанхай, Гуанчжоу, Тяньцзинь, Далянь, Харбин, Урумчи, Ухань, Чунцин, Ханчжоу, Шэньян, Чанчунь, Инкоу и других крупных городах;

- 114 зон новых и высоких технологий,

- 13 свободных таможенных зон: в гг. Шанхай, Тяньцзинь, Далянь, Гуанчжоу, Нинбо, Чжанцзяган, Хайкоу, Сямэнь, Фучжоу, Циндао, Шаньтоу, Чжухай, Шэньчжэнь.

- 14 зон приграничного экономического сотрудничества государственного уровня.

Таким образом, всестороннее благоприятствование привлечению иностранных инвестиций привело к высокой результативности функционирования пилотных ОЭЗ и их дальнейшему развитию – если в 1978 году доля Китая в мировом экспорте товаров составляла лишь 0,75 %, то в 2013 г. – уже 12,4 % [6, с. 45].

Именно поэтому успех особых зон связывают с Китаем. Несмотря на позднее создание экономических зон, по объему инвестиций он обошел все особые зоны других стран.

Возвращаясь к Российской Федерации, хочется отметить, в марте 2014 года был представлен отчет Счетной палаты о результатах контрольного мероприятия «Аудит эффективности использования государственных средств, направленных на создание и развитие особых экономических зон». Из данного документа видно, что за восемь лет (2006-2014 года) государственные вложения составили порядка 112 млрд. рублей. Фактически к началу 2014 года управляющими компаниями произведены работы на 52 млрд. рублей, что составляет лишь 26% от ожидаемой к 2017 году стоимости. И это все, не смотря на то, что особые экономические зоны представляют резидентам пониженные налоговые ставки [7].

Можно провести сравнительный анализ налоговых ставок в ОЭЗ Китая и свободного порта Владивосток (СПВ). В Китае налог на прибыль составляет 25%, в то время как в СПВ в первые пять лет налоговая ставка составит 0% в первые пять налоговых периодов, последующие пять налоговых периодов – 5%, последующие пять налоговых периодов – 10%. Также в СПВ предусмотрена пониженные тарифы страховых взносов, общий размер взносов составит 7,6% в течение 10 лет. В Китае такая строка исчислений отсутствует. Как и в КНР в СПВ предусмотрен беспощинный и безналоговый ввоз, хранение и потребление иностранных товаров, ввоз и вывоз оборудования [8].

Среди проблем неэффективности можно выделить следующие:

– масштабность территорий.

Такими ОЭЗ крайне тяжело управлять, а также они требуют гораздо большего капиталовложения, которые государство не может обеспечить. Некоторые зоны занимают площадь от 100 до 3,5 тысяч гектар, и даже целые края и области [9].

– низкий контроль за функционированием ОЭЗ.

Создание масштабных особых зон не увенчались успехом из-за того, что целью было желанием получить иностранные инвестиции или

денежные средства из федерального бюджета, а не действовать в интересах своего региона и всей страны в целом.

– нехватка кадров.

В связи с тем, что ряд ОЭЗ носит специфический характер (медицина, авиа и авто производство) затруднен подбор квалифицированных специалистов [10].

– высокий уровень коррумпированности.

Так, на встрече с Президентом РФ активисты Общественного народного фронта (ОНФ) заявила о необходимости проверки АО «ОЭЗ», которая занимается созданием особых экономических зон. Активисты сообщили, что компания «прокручивает» бюджетные средства, выделяемые на создание таких зон, на банковских счетах для получения прибыли. Также изучив работу 17 экономических площадок, пока все преференции и льготы для бизнеса есть лишь на бумаге. Как заявила заместитель руководителя проекта «За честные закупки» Анастасия Муталенко, к примеру, в Иркутске должна была появиться особая экономическая зона туристического типа, но за 8 лет руководство разработало лишь план и концепцию за 119 млн. рублей. Не работает ОЭЗ и в Москве, и в ряде других регионов[9].

Эксперты предупреждают, что успех программы создания ОЭЗ в России напрямую зависит от того, в какой степени в локализованных особых зонах удастся создать экономическую систему, максимально приближенную к идеальной - с четкими правилами игры, минимальными бюрократическими издержками и максимально конкурентной средой, что сделало бы инвестиционный климат в зонах наиболее благоприятным. "Свободные экономические зоны имели очень большое значение на раннем этапе развития экономики Китая. Они были очень важны, когда в стране существовала высокая степень неопределенности для инвесторов, - отмечает эксперт Economist Intelligence Unit Дункан Иннес-Кер. - В изолированных зонах компании чувствовали, что их инвестиции в большей безопасности".

Исходя из выше сказанного, можно отметить следующее, что в Российской Федерации достаточно много проблем в данной области и само наличие ОЭЗ еще не говорит о том, что регионы, в которых они создавались, без особых усилий улучшат свою экономику в разы. Для повышения эффективности функционирования ОЭЗ в РФ, необходимы постоянные совершенствования в данной сфере. Чем стабильнее ситуация в особых зонах, тем больше резидентов будут готовы вложить свои деньги в данные объекты.

1. О создании зон свободного предпринимательства // Постановление Верховного Совета РСФСР от 13 сентября 1990 г. N 165-1.

2. Рубченко, М. Точки роста, или Черные дыры / М.Рубченко, Е.Шохина, С.Шошкин // Эксперт. - 2002. - N 28. - С.36-39.
- 3.Коробова, О.В., Жариков, В.В., Безпалов, В.В. Управление особыми экономическими зонами в РФ: проблемы и перспективы / О.В. Коробова, В.В. Жариков, В.В. Безпалов /Журнал аудит и финансовый анализ. – 2014. - № 5. – С. 45-45.
4. Федеральный закон от 22.07.2005 № 116-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» // СПС «Консультант плюс».
5. Портал внешнеэкономической информации [Электронный ресурс] // Данный о специальных экономических зонах КНР. – Режим доступа: <http://www.ved.gov.ru>
6. WTO Secretariat, Press release, PRESS/739, Geneva, April 14, 2015, p.14 (Appendix Table 3 «Merchandise Trade: Leading Exporters and Importers, 2014»)
- 7.Официальный сайт Счетной палаты Российской Федерации: Бюллетень СП [Электронный ресурс] — Режим доступа.— URL:<http://ach.gov.ru/activities/control/elimination-of-violations/17642>.
8. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 N 117-ФЗ (ред. от 28.11.2015) // СПС «Консультант плюс».
9. Горян, Э.В. Перспективы создания особой экономической зоны «свободный порт Владивостока»: сравнительно-правовой анализ / Э.В. Горян // Право и политика. - 2015. - № 4. - С. 467-475. DOI: 10.7256/1811-9018.2015.4.14786
10. Горян, Э.В. Федеральный закон «О свободном порте Владивосток»: дополнительный аргумент необходимости разработки государственной концепции особой экономической зоны / Э.В. Горян // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. - 2015. - № 4 (31). - С. 81-89.

УДК 338.28

Перспективы развития свободного порта Владивосток в свете принятия Федерального закона «О свободном порте Владивосток»

М.С. Овсянникова, Г.Б. Резников

студент 3 курса, факультет таможенного дела;
доцент кафедры экономики таможенного дела, доцент

Владивостокский филиал российской таможенной академии

На протяжении полувека Владивосток имел статус свободного порта, благодаря чему стал крупнейшей перевалочной базой на Дальнем Востоке. Федеральный закон, изданный Президентом в середине августа, породил сомнения в недостаточной готовности города к возвращению статуса порто-франко. В статье рассматриваются положительные и отрицательные стороны создания свободного порта в контексте ориентации экономики России на рынки стран АТР.

Ключевые слова и словосочетания: *свободный порт, Дальневосточный регион, Владивосток, теории опережающего развития, международные транспортные коридоры.*

Prospects of development of the free port Vladivostok in light of federal law «On the free port of Vladivostok»

M.S. Ovsyannikova, G.B. Reznikov

For half a century Vladivostok was a free port, thus became the largest terminal station in the Far East. The Federal law, signed by the President in the middle of August, raised doubts about the lack of willingness of the city to return to the status of a free port. The article discusses the positive and negative aspects of the creation of the free zone within aspect of orientation of Russian economy on Asian-Pacific Region countries' markets..

Keywords: *free port, Far East, Vladivostok, the territories of advanced development, international transport corridors.*

В XIX в. смысл экономической политики, проводившейся в России в пореформенный период, состоял в привлечении в промышленную сферу экономики страны иностранных капиталов в форме кредитов и инвестиций. За такой подход выступал М.М. Менделеев, а, спустя десять лет, при посредстве С.Ю. Витте была начата разработка официальной теории.

В итоге, к началу XX века был издан труд Б.Ф. Брандта, в котором указывались положительные стороны прилива иностранных капиталов. Примером этого являлось создание национального производства, удешевление продуктов и уничтожение негативных сторон протекционизма. Развитие этой теории шло постепенно, однако, после поражения страны в русско-японской войне, правительство обратило серьезное внимание на нужды Дальневосточного региона (ДВ).

Одной из важнейших проблем, связанных с внешнеэкономической политикой России на ДВ, стал вопрос о создании «порто-франко» – праве беспощинной торговли иностранцев в русских портах Тихого

океана, главным образом, в г. Владивостоке, однако полемика об этом началась еще задолго до русско-японской войны.

Многочисленные ходатайства иностранных купцов, в большей степени американских, желавших вести торговлю с максимальной для себя выгодой, послужили началом создания порто-франко в Приамурье в конце 30-х г. XIX в. Спустя 28 лет беспошлинная торговля в портах Приамурского края и острова Сахалин получила свое одобрение. Однако особых привилегий и льгот, кроме права торговли, иностранным купцам не предоставлялось. Главной задачей оставалось освоение и заселение Дальнего Востока, поддержание и поощрение русской торговли, быстрое развитие региона и привлечение инвестиций.

Первые противостояния вокруг порто-франко начались в 80-е г. XIX в., когда таможенная политика России становилась на путь последовательного протекционизма. Одни считали, что порто-франко тормозит развитие отечественной промышленности, другие – что, наоборот, является выгодным для государства и общества. В то время комиссия предлагала свои решения для уменьшения ввоза иностранных и поддержания отечественных товаров. Она планировала ввести пошлины на некоторые иностранные товары, которые могли быть заменены отечественными аналогами: бумажные и льняные ткани, сахар, свечи, мыло, и в то же время поощрить отечественный ввоз уменьшением акциза на спирт.

Хоть осуществление таких мер и воспринималось первоначальным шагом к отмене, принятие протекционистского таможенного тарифа 1891 г., общее собрание купечества в том же году решило окончательно судьбу Дальневосточного порто-франко. Под давлением промышленной буржуазии центральной части в 1892 г. было принято историческое решение об отмене порто-франко в Приамурском крае. Последствия такой отмены начались незамедлительно и существенно отразились на деятельности и роли таможни. Эти изменения включали: длительность таможенного досмотра, сложное таможенное делопроизводство, малочисленность штата и увеличение объема контрабанды [1].

Окончательно порто-франко отменили 19 января 1909 года, но до сих пор общество, разделившись на сторонников и противников, отмечают положительные и отрицательные стороны его отмены.

Группа сторонников, защищая интересы местной торговли, считали, что только возврат к порто-франко приведет к созданию в Приамурье равных, по привлекательности с Маньчжурией, условий для вложений капиталов. Опираясь на таможенную статистику, они доказывали, что только одна Владивостокская таможня экономически оправдывала свое существование. А единственным выходом борьбы с нарастающей контрабандой, которая буквально душила легальную торговлю, было воз-

вращение порто-франко, которое приведет к восстановлению экономических связей и условий развития региона.

Однако нашлись и те, которые сравнили порто-франко с политикой вчерашнего дня, которая давно уже выполнила свое предназначение, облегчив жизненные условия переселенцев и способствовал привлечению населения.

В настоящее время введение специального экономического статуса обусловлено необходимостью эффективной реализации геополитической задачи закрепления населения на Дальнем Востоке за счет формирования развитой экономики и комфортной среды обитания человека, а также достижения среднероссийского уровня социально-экономического развития. Одним из способов достижения этой цели является создание свободного порта Владивосток. При этом вице-премьер Юрий Трутнев отмечает, что «Владивосток может стать зоной с отдельным таможенным режимом, где будут снижены портовые сборы, а ряд пошлин отменен» [2]. В дополнении к этому предлагают ввести льготы для операторов порта, предоставить возможность бестамуженного хранения грузов, а также снизить стоимость судоходов.

Однако целесообразность реализации данного проекта и готовность г. Владивостока к открытию порто-франко может иметь ряд нерешенных вопросов. Как в XIX в., так и сейчас общество выделяет как положительные, так и отрицательные последствия.

Конечно, реализация такого полномасштабного проекта опирается на использование сильных сторон и возможностей Приморского края как потенциальной площадки создания свободного порта, сильными сторонами которой являются: лояльность азиатских инвесторов, близость стран АТР, наличие марикультуры и минерально-сырьевых ресурсов, а также выгодное географическое положение.

Для Приморского края возможности создания порто-франко представляются в росте производства за счет налогообложения, выходе на новые международные рынки, внедрении инновационного производства, решении демографического кризиса и притока иностранных инвестиций.

Реализация такого проекта поможет решить такие глобальные задачи, как: закрепление населения на территории Дальневосточного Региона, увеличение уровня занятости населения, повышения уровня социально-экономического развития[3], повышения грузооборота порта, сокращение времени доставки грузов в Китай, увеличение транзитных потоков, а также укрепление международных отношений с Китаем, Кореей и Японией.

В перспективе реализация способна принести региону увеличение рабочих мест, доходов бюджета, развитие регионального производства и повышения общего уровня социально-экономического развития региона.

Но нельзя забывать о том, что в зону действия свободного порта входят крупные международные транспортные коридоры (МТК), такие как «Приморье-1» (Харбин - Суйфэньхэ - Гродеково - порты Владивосток, Находка, Восточный - порты АТР) и «Приморье-2» (Чанчунь - Цилинь - Хуньчунь - Махалино - Посъет - Зарубино - порты АТР). Их реализация позволит получить значимый экономический эффект для региона за счет обеспечения транзита грузов из Северо-Восточных провинций Китая в порты Приморья с последующей отгрузкой на суда в адрес стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

МТК «Приморье-1» будет служить для грузоперевозок из Китая через Владивосток. Соединяя пограничную китайскую ж/д станцию Суйфэньхэ с контейнерным терминалом в порту Восточный, «Приморье-1» будет обеспечивать оптимальный транзит контейнеров из Китая в Японию, США и Южную Корею, что позволит увеличить объем внешней торговли грузов до 80 млн. тонн к 2025 году. МТК «Приморье-2», связывая китайскую провинцию с приморскими портами, обеспечивает обработку товаров, а также перегрузку контейнеровозов по пути до грузополучателей всего мира.

Основная задача совершенствования МТК – позволить иностранным инвесторам свободно доставлять грузы из Азиатского региона в Европу и наоборот.

Транспортные коридоры (ТК) – это тенденция развития мировой логистики. Их совершенствование, прежде всего, направлено на ускорение доставки транзитных грузов, сокращение издержек участников ВЭД, улучшение инвестиционного климата, а также развитие рыночных отношений на транспорте[4]. Создание транзитных перевозок через МТК имеет огромное значение для реализации проекта свободного порта Владивосток, т.к. их взаимодействие создаст конкурентные преимущества в сравнении с другими портами.

Но для эффективной реализации нельзя забыть о слабых сторонах Приморского края, таких как, дефицит квалифицированных кадров, неразвитая инфраструктура, наличие административных барьеров, а также учитывать действующие и возникающие угрозы: отток населения, введение дополнительных санкций и эмбарго, изменчивая правовая политика государства.

Учитывая слабые стороны Приморского края, готовность города к увеличению объемов грузопотока и изменению формата таможенного режима остается под вопросом. Режим «порто-франко» в первую очередь предполагает преференции и упрощение процедур таможенного оформления, а недостаток железнодорожных путей, низкая пропускная способность, перевозка грузов автотранспортом, который полностью будет блокировать движение в городе, создают препятствия для развития свободного порта во Владивостоке [2].

Одной из важнейших угроз, на сегодняшний день, является угроза со стороны иностранных инвесторов, без которых регион не сможет эффективно развиваться, но, которые могут подавить российских предпринимателей, создав жесткие условия для конкуренции.

Немаловажным также является и то, что для реализации проекта порто-франко потребуются огромные инвестиции от государства. Однако в условиях кризиса страны маловероятно, что государство на данном этапе будет вкладывать деньги в развитие свободного порта.

Еще одной реальной угрозой является введение преференций, которые отразятся на портах Хабаровского края. По мнению директора Тихоокеанского института географии ДВО РАН Петра Бакланова, создание особой экономической зоны (ОЭЗ) на территории Советско-Гаванского муниципального района станет серьезной конкуренцией для них [5].

Итак, создание свободного порта для семи муниципальных образований Приморья, четыре из которых входят во Владивостокскую агломерацию, а три участвуют в формировании МТК, масштабный проект, задача которого – занять достойное место среди ведущих центров Азиатско-Тихоокеанского региона. Благодаря тому, что к территории свободного порта Владивосток относятся все ключевые порты юга Дальнего Востока от Посыета до Находки, а также МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», реализация проекта позволит получить значимый экономический эффект для региона за счет обеспечения транзита грузов.

Еще одним преимуществом создания свободного порта является растущий интерес со стороны представителей российского и иностранного бизнеса. Закон о свободном порте Владивосток фактически развил идеи, заложенные в законе о территориях опережающего развития (ТОР). Сейчас можно смело сказать, что свободный порт – это расширение экономической модели, представленной в ТОР.

По словам главы администрации провинции Хэйлуньцзян Лу Хао, создание территорий опережающего развития и свободного порта на ДВ содействует торговле в области услуг и обменов персоналом и будет привлекать большое количество предприятий не только из Китая, но также из всей Северо-Восточной Азии. Уже сейчас создано 9 ТОР, подано 53 заявки от резидентов на общую сумму 225 млрд. рублей, хотя с момента юридического оформления территорий опережающего развития прошло всего несколько месяцев [6].

Таким образом, рассмотрев возможности и преимущества, сопоставив положительные и отрицательные последствия создания порто-франко на территории Дальнего Востока, власти выработали удачную и конкурентную формулу свободного порта, используя как собственный исторический опыт, так и лучшую зарубежную практику. Конечно, сейчас однозначно точно сказать, как будет работать свободный порт,

нельзя, главная задача Правительства РФ на сегодняшний день – следить, как заработает схема порто-франко и суметь ее скорректировать. При грамотной ее реализации свободный порт сможет эффективно помочь успешному социально-экономическому развитию регионов и отдельных территорий.

1. Беляева, Н.А. Дискуссия о судьбе приамурского порто-франко (1901-1905 гг.) / Н.А. Беляева// Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. – 2009. -№1. –С. 5-10.

2. Китайский транзит через МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» остается под денежным вопросом [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://primamedia.ru>

3. О свободном порте Владивосток [Электронный ресурс]: федеральный закон от 13.07.2015 №212-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Порто-франко на 70 лет [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vostokzapad.biz>

5. Свободный порт Владивосток станет порто-франко XXI века [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://lean-academy.ru>

6. Создание порто-франко во Владивостоке: содержание, условия, возможные формы реализации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru>

УДК 9.91

Развитие туристско-рекреационного кластера: единая туристическая зона в бассейне реки Амур

Д.С. Шевелева, А.В. Пискун

стажеры ООО «Юридическая клиника»

Россия. Владивосток

В настоящей работе автор исследует развитие туристско-рекреационного кластера на берегу реки Амура. Россия и Китай имеют длительные партнерские отношения и активно развивают сотрудничество в сфере туризма. Создание единой туристической зоны в бассейне Амура играет ключевую роль в двустороннем сотрудничестве и развитии приграничных территорий.

Ключевые слова: туристско-рекреационный потенциал; международная трансграничная территория; совместные проекты; российский

ско-китайские экономические отношения; инвестиции; туристические маршруты; приграничное сотрудничество.

The development of tourism and recreation cluster: common tourist zone in the Amur basin

D.S. Sheveleva, A.V. Piskun

In this publication the author examines the development of tourism and recreation cluster on the Amur riverside. Russia and China have the long-lasting partnership relations and develop cooperation in tourism. So, creation of a common tourist zone on the Amur Basin plays a key role in the bilateral cooperation and the development of border territories.

Keywords: *tourist and recreational potential; international cross-border area; common projects; Russian - Chinese economic relations; investments; great tourist routes; cross-border cooperation.*

В последние десятилетия на государственном и региональном уровнях в России и Китае принимаются решения и программы социально-экономического развития туристской инфраструктуры и туризма на сопредельных территориях в бассейне Амура. У каждой страны есть свое видение на будущее реки Амур, но из-за того, что река является границей двух стран, то должны учитываться интересы обеих стран. Приграничные территории России и Китая развиваются, испытывая взаимное влияние [1]. Внешние факторы играют существенную роль в развитии хозяйства обеих стран и формировании их территориальных структур. По линии государственной границы формируется «международная трансграничная территория». Международная трансграничная территория – это территория, состоящая из взаимодействующих приграничных территорий, прилегающих к государственной границе двух или более соседних стран и обладающих сочетаниями природных ресурсов и тех или иных видов хозяйственной деятельности, природным основанием которых является либо единая геосистема, либо сочетание двух или более геосистем регионального уровня, взаимодействующих в зоне государственной границы. Международная трансграничная территория – это, как правило, комплексная географическая структура, сочетающая в себе определенные природные ресурсы, объекты инфраструктуры, расселения населения, а также его хозяйственную деятельность в границах крупной геосистемы [2]. В бассейне Амура формируется трансграничная туристско-рекреационная территориальная система. В последнее десятилетие туристско-рекреационная деятельность в пределах международной трансграничной территории бассейна Амура, накопится на научном изучении для определения перспектив развития меж-

дународного туристско-рекреационного комплекса и решения задач его территориального планирования [1].

Туризм имеет свои особенности в использовании природных ресурсов и требования к природным условиям, свои принципы и формы пространственной организации различных видов туристской деятельности, в результате которых возникают отношения с природной средой, возникают пространственные инфраструктурные элементы, формируются территориально-производственные отношения и системы [2].

Бассейн Амура является объединяющим налом отношений двух великих держав в рамках естественного территориального выдела. С российской и китайской сторон бассейн Амура выступал как район нового хозяйственного освоения. До 1990-х годов благодаря социально-экономическому развитию роль России играла роль «старшего брата», затем ситуация постепенно начала изменяться. На сегодняшний день гарантом стабильности российско-китайских экономических отношений является положение России как сырьевого и энергетического придатка и рынка сбыта для китайской рабочей силы, продукции сельского хозяйства и промышленности КНР. Туристско-рекреационный сектор является одним из секторов взаимных интересов Российской Федерации и КНР. Его становление начинается в конце 1980-х годов связи с открытием приграничного туризма. Граждане России и Китая стали активно посещать сопредельную территорию. За последние двадцать лет приграничный туризм подвергся преобразованиям под воздействием социально-экономических факторов и государственного регулирования. В 90-х годах приграничный туризм уступил часть своих позиций и туристов, отдавших предпочтение столице Китая – Пекину, пляжно-купальному и оздоровительному на морском побережье Китая и другим видам и направлениям. Но игорный бизнес и официально зарегистрированными казино в начале 2000-х годов влекли в Благовещенск большое количество жителей Поднебесной, из-за запрета на азартные игры и собственный менталитет китайцев. В начале 2000-х годов более 90 % дальневосточников (в Амурской области 95-97%), уезжающих за границу по турпутевкам едет в Китай. Среди принятых иностранных туристов также преобладают жители КНР. В Амурской области 99% иностранных туристов это – это китайцы. Европейцы, граждане США и многие другие стали посещать Благовещенск с различными целями, а также стремятся побывать в Хэйхэ [1].

В августе 2015 года состоялся форум в Благовещенске по развитию приграничного туризма России и Китая. Обе стороны поделились мнениями и планами по развитию и сотрудничеству в Амурской области. Со стороны Китая был предоставлен отчет о маршрутах и достопримечательностях северной части своей страны – Харбина, Хэйхэ, Удаляньчи и Большого Хингана. Представители России рассказали о туристиче-

ских перспективах Благовещенска и Амурской области, а также Хабаровского и Приморского краёв. Форум стал местом встречи авторов проектов с инвесторами, чьё участие необходимо для укрепления российско-китайских связей в сфере туризма [3].

Китайцы – это активный и любознательный народ, они любят путешествовать и узнавать что-то новое – не только в пределах своей страны, но и в других странах. Амурская область пользуется своим выигрышным положением, так как расстояние от Благовещенска и Хэйхэ составляет всего 650 м. В Приамурье уникальная природа, имеются заповедники, парки и водоёмы; крупные промышленные объекты – строящиеся космодром Восточный и газохимический комплекс; работающие и строящиеся гидроэлектростанции; памятники архитектуры и истории, самый ценный из них – кладбище динозавров; памятники культуры, например, казачий острог в Албазине и «Эвенкийская деревня» в Тындинском районе. Амурская область предлагает туристам такие услуги, как – экскурсии, мастер-классы, экстремальный отдых, шопинг, гастрономический и экологический туризм. Заместитель председателя правительства Амурской области Марина Дедюшко, гордо заявляет, что в Приамурье есть туристические предложения на любой вкус, и каждый турист найдет то, что ему по душе [4].

Динамика туристического потока постоянно растёт. В 2014 году въезд туристов в Российскую Федерацию увеличился на 21 %, а на территорию Приамурья – на 58 %. Если все идеи в рамках туристско-рекреационного кластера в Приамурье и сопредельных территориях осуществляются, то к 2025 году в Амурской области ожидается до 2,5 миллиона туристов в год. Александр Кивал, представитель некоммерческого партнёрства «Мир без границ», отметил, что китайские туристы привыкли много тратить за рубежом. И хоть на динамику поездок оказало влияние изменение курса валют, из-за чего поток туристов из России снизился, из Китая, напротив, увеличился [5].

Увеличение объёма турпотока даст региону мощное развитие. Но к такому количеству туристов область должна быть готова, поэтому уже сейчас необходимо подумать о расширении сети гостиниц и кафе, бытового, транспортного обслуживания, разработке туристических маршрутов. Новой достопримечательностью Благовещенска станут проекты «Золотая миля» и «Маленькая Венеция», которую строит китайская компания «ХуаФу», которая работает в России с 1995 года. Масштабный проект, включающий в себя гостиницы, концертные залы и кинотеатры, торговые и спортивные центры, строится в областном центре Приамурья вдоль Новотроицкого шоссе. Площадь территории «Маленькой Венеции» составит около 10 гектаров. Он привлечёт около 15 000 туристов из Китая. «Особенностью проекта станут водные каналы – как открытые, так и закрытые. По ним можно передвигаться на

гондолах. Зимой открытые каналы замёрзнут, превратившись в ледовые катки. Общая длина каналов составит 650 метров», как сообщает генеральный директор ООО «Коммерческо-строительная компания "Хуа-Фу"» Хэ Вэньань [3].

Китай работает в направлении развития сотрудничества между странами. Провинция Хэйлуунцзян предлагает туристам различные программы – это шоп-туры, лечебные и оздоровительные туры. Причём предложения не ограничены сезонно: в любое время года Китай способен обеспечить гостям интересное времяпрепровождение. Мэр Хэйхэ Чжан Эньлян сообщил, что в 2016 году в Удаляньчи заработает аэропорт. На приграничных территориях необходимо развивать транспортное сообщение. Этому будет способствовать строительство моста и канатной дороги через Амур [1].

Туристы со всего мира приезжают в Благовещенск для того, чтобы посетить уникальные этнические деревни, посетить музей динозавров и отдохнуть в развлекательном комплексе, а потом отправляются в Хэйхэ, где их ждет не менее увлекательный отдых. Уникальное расположение двух городов, двух совершенно противоположных культур, которые представлены на мировом рынке туристических услуг как единый бренд, к этому располагает.

Главная задача и России, и Китая – заинтересовать и удержать как можно больше туристов. Для этого потребуются рабочие руки, новые идеи, а главное – инвестиции. В будущем вложения многократно окупятся. Укрепление отношений России и Китая даёт сторонам разностороннее развитие и новые рабочие места.

1. Чуб, М.А. К бассейновой концепции организации туризма в Приамурье. [Электронный ресурс] / М.А. Чуб // ФГБОУ ВПО «Благовещенский государственный педагогический университет» - Режим доступа: <http://g.10-bal.ru/geografiya/3772/index.html>

2. Ганзей, С.С. Международные трансграничные территории как объект геоэкологических исследований :На примере юга Дальнего Востока России и Северо-востока Китая. . [Электронный ресурс] /С.С. Ганзей // disserCat — электронная библиотека - Режим доступа: <http://www.dissercat.com/content/mezhdunarodnye-transgranichnye-territorii-kak-obekt-geoekologicheskikh-issledovaniy-na-prime>

3. Gorian, E., Gorian, K. Chinese conception of international law as the response to the challenges of today / E. Gorian, K. Gorian // Mediterranean Journal of Social Sciences. Т.6. №3. P. 236 - 241.

4. «Амур.инфо» Рост объёма туристического потока даст Амурской области мощное развитие. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.amur.info/news/2015/08/13/98233>

5. Верещагина, А.В., Прокопенко, А.И. Административно - правовые запреты, направленные на защиту охотничьих ресурсов / А.В. Верещагина, А.И. Прокопенко. // Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальневосточного региона России и стран АТР [Текст] : материалы XVII междунар. науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых исследователей (28–29 апреля 2015 г.) : в 5 т. Т. 3 / под общ. ред. О.Ю. Ворожбит; Владивостокский государственный университет экономики и сервиса. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2015. – Т. 3. – С. 62-65.

6. Interfax-Russia.ru. Приамурье намерено привлекать туристов из Китая и других стран охотой, рыбалкой и заповедниками. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.interfax-russia.ru/FarEast/print.asp?id=640896&sec=1671&type=news>

7. АСН24 новости с характером. Поток китайских туристов в Приамурье вырос в полтора раза. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://asn24.ru/news/economic/8544/>

Резолюция по итогам III Озёринских чтений

18 декабря 2015 года во Владивостокском государственном университете экономики и сервиса прошли Третьи Озёринские чтения.

Темой данной конференции являлась проблематика правового регулирования территорий РФ с особыми финансово - экономическими статусами – свободных портов (в первую очередь Свободного порта Владивосток), территорий опережающего социально-экономического развития, особых экономических зон и т.д., а также практика их функционирования и оценки их эффективности.

В ходе активных научных дискуссий и обсуждений принявшие участие в Озёринских чтениях представители академического сообщества отметили следующие проблемы в указанной выше сфере:

1. В настоящее время законодательством РФ предусмотрено несколько видов правовых режимов, вводимых на определенных территориях: свободные порты (СП), территории опережающего социально-экономического развития (ТОР), особые экономические зоны (ОЭЗ), свободные экономические зоны (СЭЗ), зоны территориального развития (ЗТР) и другие. Цель этих правовых режимов общая: за счет особенностей финансово-правового (прежде всего – налогово-правового), административно-правового, таможенно-правового, иного правового регулирования стимулировать финансовое, экономическое, социальное развитие данных территорий;

2. Помимо множественности видов территорий с особым финансово-экономическим статусом, в России также велико количество нормативных предписаний, касающихся предоставления налоговых и иных льгот в рамках представленных выше специальных правовых режимов. Данные предписания достаточно сложны для понимания даже профильными специалистами. Стоит также учитывать, что представленные нормы права ориентированы, прежде всего, на зарубежных инвесторов, не имеющих своей основной целью уяснение для себя тонкостей финансового, налогового, административного, таможенного и иного специального законодательства;

3. Практикующийся в настоящее время способ управления ТОР, Свободным портом Владивосток и ОЭЗ, заключающийся в создании особых субъектов гражданского права – непубличных акционерных обществ, наделяемых, в сущности, государственными функциями, вызывает множество нареканий. Связано это и с коррупциогенностью данного способа управления, и с формированием в данном случае конфликта между этими непубличными АО и органами местного самоуправления указанных территорий по поводу распределения полномо-

чий, и с практически отсутствующей возможностью контроля и властного воздействия на указанные структуры публичного управления.

В связи с этим участники конференции предлагают следующие действия по корректировке сложившейся в РФ ситуации с территориями с особым экономическим статусом:

1. За счет внесения изменений в федеральное законодательство унифицировать правовое регулирование различных видов территорий, установив единый правовой режим «специальной экономической зоны», который может применяться к существующим территориям, имеющим статус особых экономических зон (ОЭЗ), специальных экономических зон (СЭЗ) и проч.

2. Пересмотреть предоставляемые виды налоговых и иных льгот, сделав порядок их исчисления и предоставления непосредственным получателям проще для восприятия представителями бизнеса (в том числе и иностранным инвесторам). В качестве примера рекомендовать использовать проект введения единой ставки налога 10% на территории Свободного порта Владивосток, с налоговой базой, исчисляемой по формуле «доходы минус расходы»;

3. Пересмотреть модель управления ТОР, СП, ОЭЗ, другими особыми территориями как коррупциогенную и показывающую низкую эффективность при реализации финансово-экономической деятельности в рамках территорий с особым финансовым, экономическим и правовым статусом. При невозможности пересмотра модели управления предусмотреть в законодательстве реальные правовые механизмы, обеспечивающие государственный контроль над деятельностью управляющих компаний как органов, осуществляющих государственные функции и проводящих распределение бюджетных средств.

Участники Третьих Озёринских чтений

Научное издание

СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК

ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

**Материалы III Международных
Озёринских чтений**

18 декабря 2015 г.

г. Владивосток

В авторской редакции
и верстке

Подписано в печать 28.03.2016. Формат 60×84/16.

Бумага писчая. Печать офсетная.

Уч.-изд. л. 9,0. Усл. печ. л. 9,07

Тираж 1000 экз. Заказ

Издательство Владивостокского государственного университета
экономики и сервиса

690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41

Отпечатано в множительном участке ВГУЭС

690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41