

Научная специальность 08.00.05  
УДК 336.72  
DOI: 10.26140/anie-2019-0803-0079

## ТОННАЖНЫЙ НАЛОГ КАК ИНСТРУМЕНТ СТИМУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО СУДОХОДСТВА В АРКТИЧЕСКОМ РЕГИОНЕ

© 2019

**Скрипниченко Владимир Александрович**, доктор экономических наук, заведующий кафедрой геологии и горных работ Высшей школы Энергетики, нефти и газа  
*Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова*  
(163002, Россия, Архангельск, набережная Северной Двины, д. 17, e-mail: v.scripnichenko@yandex.ru)

**Антипов Евгений Олегович**, аспирант  
*Федеральный исследовательский Центр комплексного изучения Арктики им. Академика Н.П. Лаверова РАН*  
(163000, Россия, Архангельск, наб. Северной Двины, д. 23, e-mail: antipov\_eo@mail.ru)

**Аннотация.** Отрасль судоходства в России, в целом, и в Арктическом регионе, в частности, имеет мощный промышленный потенциал. Системное освоение ресурсных возможностей арктического шельфа и развитие транспортной инфраструктуры Северного морского пути являются для России главными составляющими государственной политики в Арктическом регионе. В данном контексте актуализируются вопросы выбора рациональных и эффективных инструментов стимулирования развития национального судоходства в АЗРФ. Капиталоемкость судоходной отрасли предполагает необходимость использования инструментов стимулирования ее развития для каждой морской державы, поэтому традиционно используют такие из них, как: налогообложение тоннажа, режимы государственной поддержки судоходства. Также судоходство стремительно развивается в странах с благоприятной системой налогообложения. Например, для нивелирования двойного налогообложения используются международные договоры, а для привлечения иностранных компаний перевозчиков внедряется особый режим уплаты обязательных платежей. Страны, для которых судоходный бизнес является важным, рассматривают налоговые льготы как важное средство привлечения инвестиций в данную отрасль. С одной стороны, укрепление транснациональных компаний заставляет государства оптимизировать свои налоговые режимы с целью увеличения привлекательности для предприятий всего мира. С другой стороны, кризис на мировом фрахтовом рынке, тенденции консолидации рынков и смещение балансов мировой торговли, побуждают судоходные компании пересматривать свои бизнес-модели, делать их более гибкими для сохранения конкурентоспособности. Принимая во внимание вышеизложенное, в статье обоснована целесообразность использования в России тоннажного налогообложения, которое позволит создать в АЗРФ дополнительные преимущества судоходным компаниям, будет способствовать дальнейшему развитию морских перевозок, а также социально-экономическому развитию региона в целом.

**Ключевые слова:** судоходство, Арктический регион, Россия, налогообложение, стимулирование, государство, тоннажный налог, прибыль, инвестиции, конкуренция, груз, судно, торговля, рынок, основные фонды.

## TONNAGE TAX AS A TOOL TO STIMULATE DEVELOPMENT OF NATIONAL SHIPPING IN THE ARCTIC REGION

© 2019

**Skiprnicenko Vladimir Alexandrovich**, doctor of economic Sciences, head of Geology and mining Department, Higher school of Energy, oil and gas  
*Northern (Arctic) Federal University M. V. Lomonosov*  
(163002, Russia, Arkhangelsk, Severnaya Dvina emb., 17, e-mail: v.scripnichenko@yandex.ru)

**Antipov Evgeny Olegovich**, post-graduate student  
*Institute of integrated research of the Arctic Federal Research Center For Complex Study of the Arctic*  
*Academician N. P. Laverov, RAS*  
(163000, Russia, Arkhangelsk, Severnaya Dvina emb., 23, e-mail: antipov\_eo@mail.ru)

**Abstract.** The shipping industry in Russia in general and in the Arctic region in particular has a strong industrial potential. The systematic development of the resource potential of the Arctic shelf and the development of the transport infrastructure of the Northern Sea Route are becoming the main components of state policy for Russia. In this context, the issues of choosing rational and effective tools to stimulate the development of national shipping in the Arctic region are being actualized. The capital intensity of the shipping industry creates prerequisites for the development of shipping incentives for each maritime power, which is why traditionally they are used such as tonnage taxation methods, shipping development incentives, and shipping is developing rapidly in countries with a favorable tax system, and double taxation is used internationally. contracts, and a special tax regime is used to attract foreign carrier companies. for non-resident companies. Countries for which shipping is an important business consider tax breaks an important tool for encouraging investment in this industry. On the one hand, the strengthening of transnational companies forces states to optimize their tax regimes in order to increase the attractiveness for enterprises all over the world. On the other hand, the crisis in the global freight market, the tendency to consolidate markets and the shift in world trade balances, encourage shipping companies to revise their business models and make them more flexible in order to remain competitive. Taking into account the above, the article substantiates the expediency of using tonnage taxation in Russia, which will benefit additional shipping companies in the Russian Arctic and will contribute to the further development of maritime transport and the socio-economic development of the region.

**Keywords:** shipping, Arctic region, Russia, taxation, incentives, state, tonnage tax, profit, investment, competition, cargo, ship, trade, market, fixed assets.

*Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными и практическими задачами.* Транспортная отрасль является катализатором развития всех отраслей экономики, а эффективное функционирование транспорта, в свою очередь, создает необходимые и наиболее благоприятные условия для перевозки товаров и пассажиров, снижая себестоимость транспортировки и затраты времени [1]. Препятствование развитию любого вида транспорта вызывает циклическую реакцию и отражается на развитии каждой отрасли и экономическом

имидже страны.

Морские державы, к числу которых относится и Россия, всегда обладают гораздо большими преимуществами по сравнению со странами, не имеющими прямого выхода к водным транспортным путям. Это соответственно предопределяет необходимость проведения политики всесторонней поддержки развития морского хозяйственного комплекса, использования различных средств стимулирования развития и привлечения инвестиций в отрасль.

Анализ исторических аспектов становления и функционирования судоходных компаний России в целом позволяет с уверенностью утверждать, что страна на сегодняшний день имеет значительный морской потенциал. Современные потребности государства и общества, а также наличие большого морехозяйственного комплекса побуждают к стимулированию развития национального судоходства [2]. Особую актуальность указанные вопросы приобретают в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ), поскольку Арктика обладает уникальным природно-ресурсным и инфраструктурным потенциалом, поэтому ее освоение обоснованно является одним из главных приоритетов политики обеспечения национальной безопасности России.

Судоходство и логистические операции в Арктике, в отличие от других макрорегионов России, сталкиваются с рядом трудностей, обусловленных природными условиями и спецификой их финансирования [3,4].

Поэтому в контексте развития транспортной системы АЗРФ, в том числе обеспечивающей транзитные перевозки по Северному морскому пути (СМП), критическую значимость приобретают вопросы государственной поддержки судоходного бизнеса путем применения налоговых льгот, которые являются важным инструментом для стимулирования инвестиций в данную отрасль.

Таким образом, учитывая вышеизложенное, а также рост конкуренции в транспортной сфере и неизбежность отказа страны от прямых мер государственного протекционизма, вызывает значительный научно-практический интерес поиск эффективных средств государственной поддержки судовладельцев, что в целом предопределяет выбор темы данной статьи, посвященной поиску и обоснованию оптимального налогового режима для судоходной отрасли в АЗРФ.

*Анализ последних исследований и публикаций, в которых рассматривались аспекты этой проблемы и на которых обосновываются авторы; выделение неразрешенных ранее частей общей проблемы.* Проблемы создания благоприятных условий развития судоходной отрасли России освещены во многих работах отечественных ученых, а именно: Майдановой С.А., Ильина И.В. [5], Виниченко В.А. [6], Тебенькова Р.П., Погуца В.А., Якубовича Е.С. [7], Котовой В.О., Грасса Е.Ю. [8].

Анализ проблем управления морскими портами, в частности исследования, касающиеся инвестирования в морскую инфраструктуру АЗРФ, проведены в работах Огая С.А. [9], Семенихина Я.Н., Новосельцева Е.М. [10], Фуза П. [11], Бразовской Я.Е. [12], Кравчука А.А. [13] и др.

Вместе с тем, следует отметить, что активизация дискуссий и исследований, которые посвящены морским портам и судостроению в России является очень своевременным и необходимым явлением, однако, стимулированию развития, по мнению авторов, одной из главных отраслей морехозяйственного комплекса АЗРФ - судоходству, уделяется крайне незначительное внимание. Так, практически неясна дальнейшая судьба существующих государственных судоходных компаний, весьма размыты общие перспективы развития и существования отечественного флота. Необходимости ведения международного реестра судов и его структуре, обоснованию внедрения специальных налогов, как инструмента развития национального судоходства, уделяется незначительное внимание, соответственно указанные вопросы требуют дальнейшего, углубленного исследования и проработки.

*Формирование целей статьи (постановка задания).* Цель статьи заключается в обоснование целесообразности применения модели тоннажного налога как инструмента стимулирования развития судоходства в АЗРФ.

*Изложение основного материала исследования с полным обоснованием полученных научных результатов*

Налоговая нагрузка является приоритетом при выборе флага судна, также от нее зависит, в бюджет ка-

кого государства будут поступать отчисления, поэтому благоприятные условия функционирования судоходных компаний находят свое проявление непосредственно в оптимальной системе национального налогообложения судоходства [14]. В мире сегодня сложились общепринятые стандарты обеспечения экономических условий эффективного функционирования судоходных компаний. Можно выделить три категории налоговых режимов: налогообложение тоннажа; система стимулирования развития судоходства; благоприятные налоговые режимы, которые не предусматривают особых изъятий для судоходной отрасли.

В России на сегодняшний день применяется система стимулирования судоходства путем введения льготных налоговых режимов, специально направленных на развитие судоходной индустрии. Вместе с тем, по мнению авторов, с целью стимулирования развития национального судоходства в Арктическом регионе, а также в связи с тем, что в стране нельзя допустить создания системы налогообложения «оффшорных зон», выбор следует сделать в пользу налогообложения тоннажа.

Под средствами налогообложения тоннажа понимается тоннажный налог и его разновидности.

Большинство налоговых режимов налогообложения тоннажа имеют аналогичные характеристики: расчет прибыли зависит от зарегистрированного тоннажа судна, умноженного на фиксированную сумму ожидаемой прибыли за тонну в сутки. Во всех странах используется система регрессивной шкалы, поскольку суда меньшего размера, как правило, имеют более высокую ставку на тонну, чем большие суда [15].

Различают две тоннажные налоговые модели: голландская и греческая. Голландская модель считается самой популярной формой налогообложения тоннажа. Режимы могут использоваться и физическими лицами, и компаниями, подлежащими налогообложению в соответствующих странах.

Применение режима тоннажного налога, как преимущества для зарегистрированных в международных реестрах судов, получило распространение во многих европейских странах: Нидерландах (1996 год), Норвегии (1996 год), Германии (1999 год), Великобритании (2000 год), в 2002 году в Дании, Испании, Финляндии и Ирландии, в 2003 году в Бельгии и Франции, в 2004 году в Италии, в 2006 году в Польше, 2007 году в Литве [16].

Основная цель тоннажного налогового режима заключается в создании благоприятной бизнес-среды, обеспечении преимуществ для всех судоходных компаний, деятельность которых подпадает под действие режима. Эффект от внедрения тоннажного налогового режима будет ощутим также в отраслях, связанных с судоходством, и проявляться он будет в росте налоговых поступлений, увеличении тоннажа под национальным флагом в перспективе, обеспечении судов квалифицированным персоналом, трудоустройстве национальных моряков и кадетов.

Основными преимуществами тоннажного налога являются: снижение размера налоговых выплат, возможность использования фиксированной ставки, что позволяет легко прогнозировать величину налоговых отчислений; поощрение развития судоходного бизнеса [17].

С учетом вышеизложенного, считаем, что введение тоннажного налога будет способствовать развитию инвестиционной деятельности судоходных компаний в АЗРФ, поскольку позволит накапливать средства для воспроизводства основных фондов.

Кроме того, отметим, что для судоходной компании переход на систему тоннажного налога означает:

- простоту. Простые и ясные налоговые расчеты являются отличительными чертами системы. Это позволяет судоходным компаниям сократить административные расходы и затраты времени;

- увеличение потока денежных средств для судовых операторов. Низкая налоговая ставка делает националь-

ные судоходные компании на международном уровне более конкурентоспособными;

- гибкость и ясность. У судоходной компании появляется больше свободы, чтобы принимать коммерческие решения, она становится более привлекательной для инвесторов и потенциальных деловых партнеров.

- совместимость и конкурентоспособность - улучшение взаимодействия между внутренним и международными партнерами в тех случаях, когда морские державы ввели подобные налоговые режимы;

- возможность льготного налогообложения деятельности судового менеджмента.

Представляется, что для применения в Арктическом регионе России наиболее эффективной является голландская модель налогообложения тоннажа. Внедрение модели тоннажного налогового режима в России требует согласования с Налоговым кодексом. Так, прежде всего необходимо добавить в статью 358 НКР такое определение базы налогообложения деятельности судоходных компаний: «базой налогообложения деятельности судоходных компаний является тоннаж судна, зарегистрированного в России или находящегося в аренде на условиях «бербоут-чартера», при этом должны быть отдельно оговорены все традиционные условия и уточнены все понятия.

Кроме того, для минимизации уровня бюджетных расходов на администрирование налога следует делегировать эти функции налоговым органам, занимающимся прибыльным налогообложением юридических лиц.

*Выводы исследования и перспективы дальнейших изысканий данного направления.* Роль морского транспорта в развитии АЗРФ обуславливает актуальность вопроса возрождения национального флота и поддержки отечественных судоходных компаний. Современный режим налогообложения судоходных компаний в России требует усовершенствования в соответствии с международной практикой. Считаем, что необходимым условием стимулирования развития национального судоходства в Арктическом регионе является внедрение тоннажного налогового режима для субъектов торгового мореплавания. С этой целью следует определить виды деятельности, которые подпадают под тоннажный налог, срок действия тоннажного налога, а также предусмотреть условия/возможность выбора и разработать квалификационные требования к судам.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Загородников М.А. Роль ледокольного флота в обеспечении национальной безопасности арктической зоны России // Экономика и управление. 2018. - №1(147). - С. 54-59.
2. Семенухин Я.Н., Новосельцев Е.М. Развитие судоходства в Арктике - возможности и риски // Вестник транспорта. - 2017. - №11. - С. 2-5.
3. Антипов Е.О., Тутыгин А.Г., Коробов В.Б. Проблемы осуществления транспортировки грузов в Арктической зоне Российской Федерации морским путём. – Управленческое консультирование, 2017, № 11, с. 72-79.
4. Тутыгин А.Г., Коробов В.Б., Чижова Л.А., Антипов Е.О. Ограничения на стандартные модели морских логистических операций в Арктике. – Управление экономическими системами: электронный научный журнал, 2019, № 3 (121). URL: <http://www.uecs.ru>.
5. Майданова С.А., Ильин И.В. Анализ современного состояния отрасли линейных контейнерных перевозок и перспектив ее дальнейшего развития // Логистика и управление цепями поставок. - 2018. - №1(84). - С. 40-58.
6. Виниченко В.А. Анализ отраслевых особенностей водного транспорта как коммерческой структуры // Российское предпринимательство. - 2017. - Т. 18. - №22. - С. 3699-3710.
7. Тебеньков Р.П., Погуца В.А., Якубович Е.С. Новый транспортный маршрут доставки рыбной продукции с дальнего востока в структуре евроазиатского сотрудничества - транспортный коридор северного морского пути // Рыбное хозяйство. - 2019. - №1. - С. 5-7.
8. Котова В.О., Грасс Е.Ю. Построение системы оценки устойчивого развития судоходной компании // Экономика устойчивого развития. - 2018. - №1(33). - С. 129-139.
9. Огай С.А. Инновационные суда для арктических морей // Проблемы транспорта Дальнего Востока. - 2017. - №2(2). - С. 369-384.
10. Семенухин Я.Н., Новосельцев Е.М. Развитие судоходства в Арктике - возможности и риски // Вестник транспорта. - 2017. - № 11. - С. 2-5.
11. Фуз П. Практика безопасного и экологически-ответственно-

го судоходства в Арктике: необходимый и обоснованный предмет кооперации между Россией и США // Экономика Востока России. - 2017. - №2(8). - С. 89-92.

12. Бразовская Я.Е. Синергия приарктических государств в соблюдении правил судоходства в полярных водах // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. - 2018. - Т. 8. - №4(29). - С. 46-54.

13. Кравчук А.А. Транспортно-логистические возможности российской Арктики: современное состояние и перспективы развития // Государственная служба. - 2017. - Т. 19. - №4(108). - С. 113-124.

14. Крайнова В.В. Оптимизация и совершенствование налогообложения организаций судоходства и судостроения // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. - 2014. - №39. - С. 145-151.

15. European Commission Approves Belgian Tonnage Tax Scheme // Tax notes international. - 2017. - Volume 88: Number 7. - P. 642-643.

16. Tonnage Tax: Guidance on Application and Reporting Requirements. UK: Department for Transport, 2015. - 198 p.

17. Elschner, C. Special tax regimes and the choice of organizational form: Evidence from the European Tonnage Taxes // Journal of public economics. - 2013. - Vol. 97. - P. 206-216.

Статья поступила в редакцию 18.07.2019

Статья принята к публикации 27.08.2019