

УДК 332.122 (98) (045)

Перспективы развития портовых особых экономических зон

А.Б. Николаева¹, С.М. Леус²

¹ *Институт экономических проблем КНЦ РАН*

² *Экономический факультет МГТУ, кафедра экономической теории и национальной экономики*

Аннотация. В статье рассматриваются перспективы развития портовых особых экономических зон (ПОЭЗ) в Арктике, опираясь на пример зарубежного опыта по организации портовых зон. Особое внимание уделено вопросам налогообложения портовых особых экономических зон, проводится сравнение налоговой нагрузки в портах РФ до и после получения статуса (ПОЭЗ).

Abstract. The paper considers perspectives of development of port special economic zones in Arctic by the example of foreign experience of these zones' managing. Special attention has been paid to questions of taxation of port special economic zones, the comparison of taxes in Russian ports before and after receiving the status of a special economic zone has been carried out.

Ключевые слова: портовая особая экономическая зона, налогообложение, преференция, свободная таможенная зона
Key words: port special economic zone, taxation, preference, exclusive customs zone

1. Введение

В настоящее время в РФ существуют проблемы транспортной отрасли, которые и привели к возникновению идеи о создании свободных морских портов или портовых особых экономических зон (ПОЭЗ). Одна из проблем – это высокая доля транспортных затрат в себестоимости продукции. По некоторым данным, эта доля в России достигает 20 % (для сравнения: в странах с развитой рыночной экономикой порядка 8-10 %). Вторая проблема – это недостаточное использование транзитного потенциала России, дефицит пропускных и провозных возможностей. Не в полной мере удовлетворяется растущий спрос на качественные транспортные услуги, отмечается зависимость внешней торговли от иностранных перевозчиков. На решение данных проблем направлено создание особых портовых зон на территории морских и речных портов, а также аэропортов.

2. Зарубежный опыт организации портовых особых экономических зон

Целью создания ПОЭЗ является не только создание условий для привлечения отечественных и иностранных инвестиций в строительство и реконструкцию портовой инфраструктуры, но и стимулирование развития портового хозяйства для повышения конкурентоспособности на мировом рынке портовых услуг.

В качестве примера зарубежного опыта по организации портовых зон рассмотрим зону Акабы в Иордании. Иордания по государственному устройству и организации экономики существенно отличается от европейских стран, поэтому краткие сведения об ОЭЗ в этой стране не могут не представлять интереса.

Особая экономическая зона образована в 2001 г. на площади 375 кв. км. Зона охватывает 27 км береговой линии. К ОЭЗ относятся: основной морской порт, контейнерный терминал и промышленный порт, международный аэропорт со свободным воздушным пространством, туристический центр международного класса. ОЭЗ обладает земельными и водными ресурсами.

Управление ОЭЗ осуществляется 5 комитетами под контролем премьер-министра. Они контролируют энергоснабжение, таможню, налогообложение, регистрацию бизнеса, экологию, использование земли, строительство. В их числе Комитет финансов и управления; Государственные доходы и таможня; Комитет по экономике и инвестициям; Земельный комитет; Комитет здравоохранения и охраны окружающей среды.

31 декабря 2003 г. Управление ОЭЗ и правительство Иордании создали на равных правах компанию "Корпорация развития Акабы" (ADC). Разработаны и действуют следующие преференции:

- отсутствие таможенных пошлин;
- 100 % иностранная собственность;
- гибкая политика трудоустройства, допускающая до 70 % иностранных рабочих;
- 7 % налог с продаж на ограниченный ряд товаров и услуг, продаваемых на территории ОЭЗ;
- подоходный налог для предприятий ниже 5 %;
- 6 % государственный налог на покупку земли;
- отсутствие подоходного налога на перевод дивидендов;

- отсутствие налога с продаж на импортируемые товары.
- Преимущества ОЭЗ перед другими формами деятельности:
- свобода для экономики и бизнеса;
 - гибкая политика в отношении частного сектора;
 - репатриация свободного капитала;
 - полнота прав владельцев и управления.

За время существования ОЭЗ в г. Акабе привлечено 450 млн долларов США инвестиций, в том числе:

- 2 туристических мегапроекта;
- 310 сделок по продаже/аренде земли;
- совокупный рост лицензированного строительства на 800 %;
- 4 больших торговых центра;
- 1500 дополнительных номеров в отелях на 2007 год;
- число рабочих мест увеличилось на 63 % за 3 года.

Особый интерес для нас представляет реальный опыт в отношении портовых ОЭЗ стран ЕС, и особенно ближайших соседей России – стран Балтии. Речь идет о портовых зонах латвийского города и порта Лиепая и порта Силламяэ в Эстонии (Кацман, 2007). В них созданы благоприятные условия для инвесторов путем предоставления различных преференций в налогообложении (табл. 1).

В Китае приморские открытые города (ПОГ) функционируют с 80-х годов прошлого столетия. Привлекая иностранный капитал и передовые технологии, они на основе технологической перестройки собственной индустриальной базы развивают финансовое и техническое сотрудничество. На обустройство ПОГ были затрачены огромные средства – \$15-17 млн на каждый га зоны. Приморские открытые города ориентированы на развитие прибрежных и внутренних регионов Китая. В них действуют значительные налоговые льготы (табл. 1).

Мировой опыт функционирования портовых ОЭЗ позволяет сформулировать основные выводы о результатах их деятельности и воздействии на социально-экономическое развитие стран их базирования. Портовые зоны – важный инструмент мирового хозяйства, неотъемлемая часть современных международных экономических отношений. Создание и функционирование зон способствует общему подъему экономики на национальном и региональном уровнях (табл. 2). Довольно быстрое распространение портовых ОЭЗ подтверждает их положительную роль как важного института мировой экономики, способствующего ускорению хозяйственного развития, повышению его устойчивости, привлечению внутренних и внешних ресурсов для обеспечения экономического роста (Зименков, 2005).

Таблица 1. Сравнительная таблица налогообложения в портовых зонах за рубежом

Порт	Преференции в портовой зоне
Эстония, порт Силламяэ	<ul style="list-style-type: none"> – налог на прибыль – 0 % – НДС – 0 % – налог на имущество – 0 % – таможенные пошлины – 0 %
Латвия, порт Лиепая	<ul style="list-style-type: none"> – налог на прибыль – 80 % скидка – налог на землю и недвижимость – 80 % скидка, плюс дополнительная скидка в 20 % по усмотрению муниципалитета – НДС 0 % на поставку товаров и услуг в пределах СЭЗ – отсутствие таможенных сборов или акцизного налога для нефтепродуктов в пределах свободной таможенной зоны
Китай, 14 портов (ПОГ)	<p>ставка налога на прибыль:</p> <ul style="list-style-type: none"> – для обычных предприятий: 24 % (30 % – на остальной территории Китая) – для предприятий с иностранным капиталом свыше 20 млн долл. – для предприятий с технико- и наукоемким производством: 15 % – для предприятий, 70 % продукции которых идет на экспорт: 10-12 % <p>отмена таможенных пошлин:</p> <ul style="list-style-type: none"> – с оборудования, стройматериалов и деталей, импортируемых в качестве инвестиций для производства и управления – с экспортных товаров предприятий с иностранным капиталом – с транспортных средств, ввозимых для использования представительствами и организациями иностранных предприятий. <p>Корпоративный налог для предприятий, действующих в особых экономических зонах, установлен на уровне 15 %, во внутреннем Китае – 33 %</p>

Таблица 2. Результаты деятельности и тенденции в развитии некоторых портовых зон за рубежом

Наименование зоны	Результаты деятельности и тенденции в развитии портовых зон
Портовая зона г. Лиепай, Латвия	Создание зоны обусловило значительный, стабильный рост эффективности всех показателей не только деятельности порта и самой зоны, но и способствовало осуществлению ряда важных инфраструктурных проектов. Рост грузооборота ежегодно превышает 10 %. К числу реализуемых проектов относятся углубление акваторий для принятия судов, строительство промышленных предприятий и модернизация существующих
Приморские открытые города (ПОГ), Китай	14 ПОГ обеспечивают более 20 % ВВП Китая, 40 % экспорта. Производительность труда на 66 % выше, чем в среднем по стране (Зименков, 2005)
ПОГ Шанхай, Китай Занимает 0,06 % площади страны. Население составляет 1 % от общей численности	Ежегодный рост грузооборота более 10 %. Обеспечивает 5,5 % ВВП страны и свыше 13 % его бюджета. Обеспечивает 25 % всего товарооборота Китая. Объем внешней торговли – 150 млрд. долл. Через 20 лет планируется создать огромный комплекс глубоководных причалов, что должно в три раза увеличить его пропускную способность

Таблица 3. Налогообложение в портах РФ до и после получения статуса ПОЭЗ

Сегодня	<ul style="list-style-type: none"> – НДС – 18 %; налог на имущество – 2,2 % – налог на прибыль – 24 % – таможенные пошлины – 6,5 %
ПОЭЗ РФ	<p>НДС-0 %; акцизы - 0 %</p> <p>Налог на землю, налог на имущество - 0 % в течение первых пяти лет</p> <p>Для организаций-резидентов законами субъектов РФ может устанавливаться пониженная налоговая ставка по налогу на прибыль, подлежащего зачислению в бюджет РФ от деятельности, осуществляемой на территории зоны, при условии ведения раздельного учета доходов. При этом размер ставки не может быть ниже 13,5 %.</p> <p>На территории ПОЭЗ действует режим свободной таможенной зоны, т.е. при помещении товаров в режим свободной таможенной зоны таможенные пошлины не уплачиваются.</p> <p>Таможенные пошлины и налоги для резидента портовой ОЭЗ не могут быть менее:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 10 млн руб. при осуществлении портовой деятельности, связанной со складированием, хранением и оптовой торговлей товарами, не являющимися подакцизными товарами или минеральным сырьем; – 30 млн руб. при осуществлении портовой деятельности, связанной со складированием, хранением и оптовой торговлей любыми товарами, включая подакцизные товары или минеральное сырье; – 2,5 млн руб. при осуществлении иной портовой деятельности.

3. Налогообложение организации портовых особых экономических зон

Принятый в 2005 г. Закон РФ "Об особых экономических зонах" не вводит существенно новых налоговых льгот. На портовые ОЭЗ транслируется освобождение от уплаты налога на имущество и земельного налога (табл. 3). Предполагается, что результатами создания особых портовых зон станут: совершенствование транспортной инфраструктуры на основе формирования и дальнейшего развития опорной транспортной сети РФ, повышение эффективности системы товародвижения, интеграция производственных и транспортных средств, развитие логистики, экспорта транспортных услуг и международного транзита через территорию РФ и т.д. Все это будет способствовать повышению конкурентоспособности российских портовых услуг на мировом рынке.

Резидент портовой зоны вправе осуществлять в особой экономической зоне только портовую деятельность, а также деятельность по строительству, реконструкции и эксплуатации объектов инфраструктуры морского или речного порта. Под портовой деятельностью понимаются следующие виды деятельности: погрузочно-разгрузочные работы; складирование и хранение товаров, а также оказание транспортно-экспедиторских услуг; снабжение и снаряжение судов или воздушных судов, в том числе судовыми припасами, бортовыми запасами, оснащение судов или воздушных судов; ремонт, техническое обслуживание, модернизация морских и речных судов, воздушных судов, авиационной техники, в том числе авиационных двигателей и других комплектующих изделий; переработка водных биологических ресурсов; операции по подготовке товаров к продаже и транспортировке (упаковка, сортировка, переупаковка, деление партии, маркировка и тому подобные операции); простые сборочные и иные операции, осуществление которых существенно не изменяет состояние товара, в соответствии с

перечнем, утверждаемым Правительством Российской Федерации; биржевая торговля товарами; оптовая торговля товарами; обеспечение функционирования объектов инфраструктуры портовой зоны. Индивидуальные предприниматели и коммерческие организации, не являющиеся резидентами зоны, не вправе осуществлять предпринимательскую деятельность в портовой зоне.

Резидент особой экономической зоны не вправе иметь филиалы и представительства за пределами территории ОЭЗ (*Об особых экономических...*, 2005).

В соответствии с соглашением об осуществлении деятельности в портовой зоне резидент зоны обязуется в течение срока действия соглашения осуществлять в портовой особой экономической зоне предусмотренную соглашением предпринимательскую и иную деятельность и в установленных Федеральным законом случаях капитальные вложения в объеме и в сроки, предусмотренные соглашением, и обеспечивать исполнение обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов. Органы управления особыми экономическими зонами обязуются в указанный в таком соглашении срок заключить с резидентом портовой зоны договор аренды земельного участка, расположенного в границах зоны, и контролировать исполнение резидентом соглашения об осуществлении деятельности в портовой зоне.

Если соглашением об осуществлении деятельности в портовой особой экономической зоне предусматривается осуществление деятельности по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры морского порта, резидент портовой зоны обязуется в течение срока действия такого соглашения осуществить капитальные вложения в рублях в сумме, эквивалентной:

- 1) не менее 100 млн евро (за исключением нематериальных активов) при строительстве новых объектов;
- 2) не менее 3 млн евро (за исключением нематериальных активов) при реконструкции объектов.

4. Режим свободной таможенной зоны в портовых особых экономических зонах

Особые экономические зоны портового типа предполагают введение на их территории режима свободной таможенной зоны (СТЗ). Особенности таможенного законодательства в отношении режима СТЗ можно свести к следующему.

– **Ввоз в СТЗ.** Иностранные товары ввозятся в СТЗ без уплаты пошлин и НДС. Российские товары размещаются и используются на условиях экспорта без уплаты акциза (только в ПОЭЗ) и вывозных таможенных пошлин. То есть ввоз товаров на территорию свободной таможенной зоны с остальной территории РФ фактически приравнивается к экспорту. При этом товары также считаются помещенными под режим свободной таможенной зоны.

– **Вывоз из СТЗ.** При вывозе иностранных и российских товаров (продуктов их переработки), помещенных под таможенный режим СТЗ, с территории особой экономической зоны на остальную часть территории России взимаются подлежащие уплате таможенные пошлины и налоги в соответствии с законодательством РФ. При вывозе указанных товаров за пределы таможенной территории РФ ввозные таможенные пошлины, налоги не взимаются, а вывозные таможенные пошлины подлежат уплате в соответствии с таможенным режимом экспорта. То есть режим свободной таможенной зоны ориентирован на экспортные производства, позволяя завозить комплектующие и сырье из-за рубежа без уплаты НДС и таможенной пошлины, а после переработки вывозить либо на территорию России с уплатой НДС и таможенной пошлины, либо за пределы России, но без уплаты НДС и пошлины.

Вывоз товаров, помещенных под режим свободной таможенной зоны, за пределы территории ОЭЗ означает прекращение использования указанного режима. Те же последствия будут и в случае передачи товаров на территории зоны, но нерезиденту ОЭЗ. В обоих перечисленных случаях нужно будет заплатить НДС. Однако кто является плательщиком – неясно. В законе плательщик не назван.

5. Требования к созданию ПОЭЗ

Федеральный закон "Об особых экономических зонах" предъявляет определенные требования к созданию ПОЭЗ (табл. 4).

Для создания ПОЭЗ высший исполнительный орган государственной власти субъекта РФ совместно с исполнительно-распорядительным органом муниципального образования подает в Правительство Российской Федерации заявку на создание особой экономической зоны с обоснованием целесообразности и эффективности ее создания для решения задач федерального, регионального и местного значения. К заявке должно прилагаться согласие в письменной форме владельцев объектов инфраструктуры, находящихся на территории, предназначенной для создания портовой особой экономической зоны (*Об особых экономических...*, 2005).

Правительство РФ, высший исполнительный орган государственной власти субъекта федерации, исполнительно-распорядительный орган муниципального образования, на территориях которых создается зона, в течение тридцати дней с даты принятия Правительством РФ решения о создании особой экономической зоны заключают соглашение, в котором устанавливаются:

Таблица 4. Требования Федерального закона № 116-ФЗ к созданию ПОЭЗ в регионе

Требования к территории	ПОЭЗ создаются на территориях морских портов и речных портов, открытых для международного сообщения и захода иностранных судов, а также на территориях, предназначенных в установленном порядке для строительства, реконструкции и эксплуатации морского порта, речного порта. Портовые зоны не могут включать в себя имущественные комплексы, предназначенные для посадки пассажиров на суда, их высадки с судов и для иного обслуживания пассажиров. ПОЭЗ создаются на участках территории, которые имеют общую границу, и площадь которых составляет не более чем пятьдесят квадратных километров. В портовой зоне не допускается размещение объектов жилищного фонда.
Запрещенные виды деятельности на территории ПОЭЗ	На территории зоны не допускается: 1) разработка месторождений полезных ископаемых, их добыча и металлургическое производство в соответствии с Общероссийским классификатором видов экономической деятельности; 2) переработка полезных ископаемых и переработка лома цветных и черных металлов; 3) производство и переработка подакцизных товаров (за исключением легковых автомобилей и мотоциклов).
Условия создания портовых зон	На момент создания портовой зоны земельные участки, образующие эту зону могут находиться во владении и (или) в пользовании граждан или юридических лиц. На момент создания ПОЭЗ на земельных участках, образующих портовую зону, могут быть расположены объекты инфраструктуры, которые находятся в государственной, муниципальной, частной собственности и которые используются при осуществлении портовой деятельности либо деятельности по строительству, реконструкции и эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта, речного порта.
Требования к резиденту	Резидентом ПОЭЗ признается коммерческая организация, за исключением унитарного предприятия, зарегистрированная на территории муниципального образования, в границах которого расположена портовая зона, и заключившая с органами управления особыми экономическими зонами соглашение об осуществлении деятельности в ПОЭЗ в порядке и на условиях, которые предусмотрены Федеральным законом.

- 1) объем и сроки финансирования создания инженерной, транспортной, социальной, инновационной и иных инфраструктур зоны за счет средств федерального бюджета, бюджета субъекта РФ, местного бюджета;
- 2) план обустройства и соответствующего материально-технического оснащения зоны и прилегающей к ней территории;
- 3) комплекс мероприятий по разработке перспективного плана развития зоны и порядок их финансирования;
- 4) права на имущество, расположенное в границах зоны, а также на объекты инфраструктуры этой зоны, расположенные на прилегающей к зоне территории и непосредственно с ней связанные;
- 5) порядок управления объектами недвижимости и объектами инфраструктуры, расположенными в границах зоны, а также порядок эксплуатации и содержания таких объектов;
- 6) порядок владения, пользования и распоряжения имуществом, расположенным в границах особой экономической зоны, после прекращения существования особой экономической зоны;
- 7) обязательства органов государственной власти субъекта Российской Федерации по предоставлению налоговых льгот резидентам особой экономической зоны;
- 8) порядок формирования наблюдательного совета особой экономической зоны;
- 9) обязательства исполнительного органа государственной власти субъекта РФ по делегированию федеральному органу исполнительной власти, уполномоченному осуществлять функции по управлению особыми экономическими зонами, полномочий по управлению и распоряжению земельными участками и другими объектами недвижимости в границах ОЭЗ на срок ее существования;
- 10) обязательства исполнительно-распорядительного органа муниципального образования по передаче федеральному органу исполнительной власти, уполномоченному осуществлять функции по управлению особыми экономическими зонами, права на управление и распоряжение земельными участками и другими объектами недвижимости, находящимися в муниципальной собственности, в границах на срок ее существования.

В России на основе конкурсного отбора портовые ОЭЗ будут создаваться в аэропортах "Емельяново" в Красноярске и "Ульяновск-Восточный" в Ульяновске, а также в морском порту "Советская гавань" в Хабаровском крае. Такое решение приняла специальная комиссия по отбору ПОЭЗ, состоящая из чиновников Минэкономразвития, Минтранса и Федерального агентства по управлению

особыми экономическими зонами. Вследствие того, что требования по инвестициям слишком высоки, а уже сделанные вложения не учитываются (инвестиции в строительство нового морского порта от 100 млн евро, в реконструкцию – 3 млн евро), в отборе не участвовал главный фаворит на создание ПОЭЗ – порт Усть-Луга. Не увидел смысла участвовать в конкурсе и Санкт-Петербург, т.к. условия, прописанные законодательством, удобны для новых портов, а петербургскому порту нужна модернизация терминалов.

По итогам прошедшего конкурса ни одна из двух заявок по морскому порту г. Мурманск, по западному и по восточному берегу Кольского залива, не была одобрена. Еще на стадии подготовки заявок областное правительство столкнулось с противоречиями в законодательстве РФ об особых экономических зонах и предложило внести соответствующие поправки. Речь шла о том, чтобы в состав ПОЭЗ могли входить пассажирские терминалы, а земельные участки под создание зоны объединялись в пределах единой акватории. Кроме того, для управления развитием ПОЭЗ региональная исполнительная власть предлагает создать управляющую компанию, в которую могут входить уполномоченные и региональные государственные органы и организации (ФГУП "Росморпорт", РосОЭЗ, а также представители резидентов). При этом в распоряжении государственных органов должен находиться блокирующий пакет акций. Прорабатывая возможность участия в конкурсе, Мурманская область выдвинула еще одно предложение: поскольку федеральный центр уже принял решение об отборе портовых зон по морским бассейнам, более целесообразным представляется не проводить конкурс, а создать по одной ПОЭЗ в каждом бассейне.

6. Портовая особая экономическая зона в Мурманске

В схеме ОЭЗ Мурманского порта, разработанной региональным департаментом экономического развития, представлены несколько резидентов. На восточном берегу – это "Мурманский морской торговый порт", "Судоремонтный завод Морфлота" и компания "Норильский никель". На западном берегу нефтеперевалочный комплекс будет возводить корпорация "Синтез Петролеум", а угольный порт "Лавна" – "Кузбассразрезуголь" совместно с Кемеровским холдингом "Сибирский деловой союз" (Мальшикина, 2008).

Особая экономическая зона в порту г. Мурманска могла бы стать ключевым звеном отечественной транспортной системы, показать пример эффективной совместной работы государства и бизнеса по развитию инфраструктурных проектов и формированию высокотехнологичного облика российской экономики. Реализация этих проектов способствовала бы развитию Мурманского порта, позволила бы создать современную инфраструктуру для перевалки всех видов грузов, создать предпосылки для развития Северного морского пути, а также позволить перераспределять потоки грузов и капиталов в интересах РФ.

Приток инвестиций, рост ВРП, дополнительные налоговые поступления в бюджет области позволили бы увеличить возможности Мурманской области для создания современной общественной инфраструктуры, модернизации и ускорения развития отраслей, определяющих качество человеческого капитала (образование, здравоохранение, культура, жилищный сектор), снизить безработицу и уровень бедности, обеспечить значительное повышение благосостояния населения. Возможные эффекты от функционирования ПОЭЗ в порту г. Мурманска предоставлены в табл. 5.

Таблица 5. Возможные эффекты при создании ПОЭЗ в порту г. Мурманска

Экономические	Создание новых рабочих мест с высококвалифицированным персоналом, сохранение и развитие кадрового потенциала региона, повышение качества жизни населения
Финансовые	Получение дополнительных налоговых поступлений в бюджеты все уровней
Инновационные	Позволит сформировать инновационную составляющую развития экономики региона с высокой добавленной стоимостью и возможностью трансферта передовых технологий
Повышение конкурентоспособности	Позволит создать современную инфраструктуру для перевалки всех видов грузов, создаст предпосылки для развития Северного морского пути, а также позволит перераспределять потоки грузов и капиталов в интересах Российской Федерации. Совершенствование и упрощение таможенного администрирования, облегчение административного и визового режима, упрощение экспортно-визового контроля и процедуры таможенного оформления внешнеторговых грузов позволит понизить долю транспортных затрат в себестоимости продукции
Создание инфраструктуры	Создание и развитие в порту Мурманска и на западном берегу Кольского залива современных портовых комплексов по переработке экспортных грузов, а также условий для реконструкции портовой инфраструктуры, за счет привлечения отечественных и иностранных инвестиций. Приведение транспортной инфраструктуры Мурманской области в соответствие с современными экономическими условиями и создание предпосылок для строительства новых портовых терминалов на Западном берегу Кольского залива

7. Заключение

Портовая особая экономическая зона – это не только обособленная географическая территория, но и система преференций, позволяющих обеспечить интенсивный экономический рост портового хозяйства. Поэтому их строительство должно приобрести приоритетное значение в арктическом направлении Морской стратегии России.

Литература

Зименков Р.И. Свободные экономические зоны. М., ЮНИТИ-ДАНА, 2005.

Кацман Ф.М. Особые экономические зоны. *Транспорт Российской Федерации*, № 8, с.22-26, 2007.

Малышкина Е. Специальный выпуск. *Российская газета*, 12 февраля, 2008.

Об особых экономических зонах в Российской Федерации. Федеральный закон от 22.07.05 № 116-ФЗ, *Российская газета*, 27 июля, 2005.