

новая задача – выбор эффективной системы возврата порожних контейнеров либо обеспечения обратной загрузки (условно можно обозначить ее как задачу 12).

Для обеспечения массовых транзитных контейнерных перевозок ключевое значение имеет решение задач, связанных с пропуском и обработкой контейнеропотока (5, 6, 8–10). Учитывая имеющуюся структуру грузопотока, вариант с ростом объемов контейнерных перевозок за счет транзита является для Белорусской железной дороги наиболее вероятным. Как и в случае с ростом импортно-экспортного контейнеропотока, инфраструктурные задачи (5, 6) могут решаться не для полигона в целом, а только для выделенных направлений, по крайней мере, на начальных этапах.

В целом можно констатировать, что при различных источниках роста контейнеропотока есть ряд универсальных задач, инвестиции в решение которых принесут эффект. Это технологические задачи, связанные с организацией продвижения контейнеропотоков (8–10). Решение этих задач следует признать приоритетным стратегическим направлением адаптации перевозочного процесса к потенциальному преобладанию контейнеров в общей структуре грузопотока.

УДК 339.543

ОПТИМИЗАЦИЯ ЛЬГОТ ПО УПЛАТЕ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ КАК ИНСТРУМЕНТ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

А. А. КОЛЕСНИКОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Программой социально-экономического развития Республики Беларусь на 2021–2025 годы в качестве главной цели развития страны на пятилетие определено обеспечение стабильности в обществе и рост благосостояния граждан за счет модернизации экономики. Программой предусматривается ускоренное развитие высокотехнологичных производств.

В транспортной сфере ставка сделана на создание новых производств грузового и пассажирского электротранспорта и его компонентов, коммунальных машин с электроприводом, расширение выпуска зарядной инфраструктуры, формирование эффективного транспортного комплекса на основе развитой транспортной инфраструктуры, повышения ее безопасности и доступности [1].

О необходимости ускоренной и эффективной модернизации отраслей национальной экономики свидетельствуют данные Национального статистического комитета Республики Беларусь. В общем объеме отгруженной инновационной продукции организациями промышленности в 2021 году новая продукция для отечественного рынка составила 52,8 %, а новая продукция для мирового рынка – всего 0,6 %. В производстве транспортных средств и оборудования эти показатели существенно выше, так удельный вес в общем объеме отгруженной инновационной продукции новая продукция для внутреннего рынка составила 58,2 %, а продукция новая для мирового рынка – 5,1 %. Коэффициент обновления основных средств по видам экономической деятельности составил в сфере транспортной деятельности в 2021 году 2,5 %, что существенно ниже среднереспубликанского показателя – 6,0 %, этот разрыв на протяжении последних пяти лет только увеличивался. Всё это привело к существенному росту степени износа основных средств в транспортной деятельности до 55,6 % в 2021 году при среднем показателе по Республике Беларусь – 40,7 %, степень износа основных средств была выше только в горнодобывающей промышленности 57,4 % [2].

Модернизация предполагает органичное включение экономики страны в новейшие мировые инновационные процессы, интенсивное использование широкого круга нововведений во всех сферах общественной жизни. В связи с этим возникает потребность в поиске, в первую очередь, дополнительных финансовых резервов, объем которых даст возможность своевременно запустить и реализовать весь потенциал модернизации. В качестве потенциальных источников финансирования, как правило, выступают инвестиции и финансовая поддержка государства (часто выражающаяся в предоставлении льгот по уплате таможенных пошлин и налогов). Более того, необходимо понимать, что, во-первых, практическое использование двух источников часто приводит к появлению синергетического эффекта, то есть к возрастанию эффективности деятельности в результате одно-

временного применения, а во-вторых, использование механизма предоставления льгот по уплате таможенных платежей способствует росту инвестиционной привлекательности государства.

Сущность модернизации экономики состоит в качественных изменениях, которые выступают как инструмент для достижения основной цели модернизации – формирования современной модели экономики. Под модернизацией, как правило, понимается непосредственно экономическая модернизация, то есть комплекс мер, направленных на преодоление экономического отставания путем совершенствования экономики до уровня, отвечающего конкретным требованиям. Республика Беларусь в начале 2000-х годов объективно стояла на пути «догоняющей» модернизации. Жизнеспособность национальной экономики обеспечивалась на основе копирования иностранных технологий, методов организации производства и стимулирования труда. Такая модернизация являлась ответом на внешние вызовы, белорусское общество выработало собственную социально ориентированную модель экономического развития – при технологических заимствованиях сохранена национальная специфика [3]. Модель предполагает при имеющемся уровне финансовых возможностей и ресурсов национальной экономики в одних сферах придерживаться стратегии догоняющего развития, при обеспечении высокой инновационности приобретаемого оборудования и технологий, в других – с максимальным использованием собственных инновационных разработок.

Концепция модернизации национальной экономики носит смешанный характер – осуществляется на собственной основе с иностранными заимствованиями. При этом приоритетным направлением модернизации определена модернизация на локальном уровне (на уровне предприятий). Если говорить о модернизации экономики на микроуровне, то есть на уровне предприятий, то можно выделить четыре базовых направления совершенствования: обновление оборудования, создание новых линий продукции, налаживание системы маркетинга, а также совершенствование системы работы персонала. Также значимыми этапами проведения модернизации, по нашему мнению, должен стать анализ проектов по ее осуществлению и оценка результативности проведения с помощью ряда экономических показателей.

Предоставление льгот по уплате таможенных пошлин и налогов представляет собой полноценный инструмент, который способен стимулировать развитие реального сектора экономики, привлечь иностранный капитал в национальную экономику, в том числе в кризисный период, когда государство особо остро нуждается в инвестициях и инновационном развитии. Соответственно, регулирование системы предоставления льгот по уплате таможенных пошлин и налогов целесообразно осуществлять на нескольких уровнях для обеспечения своевременности и оперативности установления льгот, что также позволит сделать правильный выбор потенциального получателя таможенных льгот.

В соответствии с законодательством ЕАЭС льготы по уплате таможенных платежей устанавливаются и регулируются на трех уровнях: национальном, уровне ЕАЭС и международном. Использование политики льготирования стало одной из ключевых тенденций настоящего времени в различных регионах мира. В рамках ЕАЭС такая политика являет собой предоставление льгот в отношении следующих категорий платежей: ввозная и вывозная пошлины, НДС, акцизы и сборы за совершение таможенных операций [4].

В условиях глобализации системы предоставления льгот по уплате таможенных платежей, используемые в различных странах мира, обладают высоким уровнем схожести, более того, по многим параметрам такие системы можно назвать идентичными. Например, анализ перечней товаров, в отношении которых предоставляются льготы по уплате таможенных пошлин и налогов, оказался схожим во многих странах (оборудование, предназначенное для модернизации предприятий, сельскохозяйственная техника, гуманитарная помощь, товары для ликвидации стихийных бедствий и др.).

Нами предлагаются следующие мероприятия по совершенствованию сложившейся системы таможенного льготирования: создание платформы, информирующей о порядке предоставления льгот по уплате таможенных пошлин, налогов; детализация требований к товарам, в отношении которых предоставляются льготы по уплате таможенных пошлин, налогов; разработка механизма возврата сумм льгот по уплате таможенных пошлин, налогов при невыполнении инвестором ряда условий (недостижение установленных в инвестиционном договоре экономических показателей, невыполнение сроков планового ввода технологического оборудования в эксплуатацию, невыполнение срока завершения инвестиционного проекта); разработка методических подходов к оценке эффективности льгот по уплате таможенных пошлин и налогов.

Список литературы

- 1 Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2021–2025 годы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=P32100292&ysclid=17wyps585o708655243>. – Дата доступа : 05.09.2022.
- 2 Наука и инновационная деятельность в Республике Беларусь, 2022. Статистический сборник [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/ef0/s3cs3b76qdi257v7tkrr40bj087b7on2.pdf>. – Дата доступа : 12.09.2022.
- 3 Давыдова, Н. Трансформация финансового обеспечения модернизации экономики Республики Беларусь / Н. Давыдова // Основы экономики, управления и права. – 2013. – № 2. – С. 35–40.
- 4 Таможенный кодекс Таможенного союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.tsouz.ru/Docs/Kodeks3/Pages/default.aspx>. – Дата доступа : 05.09.2022.

УДК 656.212.073

ПЕРСПЕКТИВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ РАБОТЫ ТЕРМИНАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

М. М. КОЛОС

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Важнейшей задачей в повышении эффективности деятельности грузового хозяйства Белорусской железной дороги является совершенствование одной из основных услуг – погрузочно-разгрузочных работ с предоставлением конкурентных услуг на основе логистических принципов.

Актуальность совершенствования работы грузовых терминалов Белорусской железной дороги обусловлена необходимостью повышения конкурентоспособности и эффективности их использования на рынке транспортных и погрузочно-разгрузочных услуг.

Существующая на Белорусской железной дороге система предоставления работ по погрузке и выгрузке грузов недостаточно эффективна, характеризуется разобщенностью и децентрализацией, так как взаимодействие с клиентами осуществляют различные структуры (организации и подразделения): Транспортно-логистический центр Минск Государственного предприятия «БЕЛИНТЕР-ТРАНС – транспортно-логистический центр» (далее – БТЛЦ); Транспортно-экспедиционное республиканское дочернее унитарное предприятие «Гомельжелдортранс» (далее – ТЭРДУП «Гомельжелдортранс»); структурные подразделения грузового хозяйства отделений Белорусской железной дороги – Барановичский грузовой центр транспортной логистики, Брестгрузтранслогистик, Могилевгрузсервис, Витебскгрузсервис.

Организация погрузочно-разгрузочных работ на транспортных терминалах является одним из важнейших элементов доставки грузов. Современные цепи поставок всё чаще характеризуются участием в процессе доставки двух и более видов транспорта, которые взаимодействуют друг с другом через систему транспортных терминалов.

В настоящее время грузовые организации и предприятия терминального хозяйства оказывают следующие транспортно-логистические услуги:

- погрузка и выгрузка грузов из железнодорожного и автомобильного подвижного состава на железнодорожных станциях отправления и назначения, на грузовых пунктах центра транспортной логистики, грузоотправителей и грузополучателей;
- погрузка и выгрузка контейнеров на железнодорожных станциях отправления и назначения, на грузовых пунктах центра транспортной логистики, грузоотправителей и грузополучателей;
- перегрузка экспортно-импортных грузов на станциях со сменой ширины колеи;
- складирование и хранение грузов;
- формирование и расформирование транспортных пакетов;
- закрепление, увязка груза на подвижном составе и в контейнерах, а также предоставление необходимых для этих целей реквизитов крепления;
- услуги автотранспорта по доставке грузов от склада грузоотправителя до железнодорожной станции или в обратном направлении.