

УДК 339.543

А. А. КОЛЕСНИКОВ, канд. экон. наук, доцент, Ю. Д. ВОИНОВА
Белорусский государственный университет транспорта

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

Рассмотрены концептуальные подходы и определены направления совершенствования механизма предоставления льгот по уплате таможенных платежей для стимулирования модернизации промышленного и транспортного комплексов Республики Беларусь.

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].

Транспортный комплекс Республики Беларусь – одно из важнейших базовых звеньев экономики, которое обеспечивает удовлетворение потребностей национального хозяйства и населения в перемещении товаров и пассажиров. Транспортный комплекс обеспечил в 2021 году формирование 5 % валовой добавленной стоимости в экономике, в нем работает 6,1 % от общей численности занятого населения, инвестиции в основной капитал составили 8,7 % к общему объему инвестиций, экспорт транспортных услуг составил в общем объеме экспорта услуг 42,7 %. Транспортная сеть общего пользования включает 5,5 тыс. км железных дорог, в том числе 1,4 тыс. км электрифицированных, 90 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, 11,7 тыс. км магистральных трубопроводов [2].

О необходимости ускоренной и эффективной модернизации транспортного комплекса Республики Беларусь свидетельствуют данные Национального статистического комитета. Коэффициент обновления основных средств по видам экономической деятельности составил в сфере транспортной деятельности в 2021 году 2,5 %, что существенно ниже среднереспубликанско-

го показателя – 6,0 %, этот разрыв на протяжении последних пяти лет только увеличивался. Все 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 %. В общем объеме отгруженной инновационной продукции организациями промышленности в 2021 году новая продукция для отечественного рынка составила 52,8 %, для мирового рынка – всего 0,6 %. В производстве транспортных средств и оборудования эти показатели существенно выше, так удельный вес новой продукции для внутреннего рынка в общем объеме отгруженной инновационной продукции составил 58,2 %, а для мирового рынка – 5,1 % [3].

Отличительной особенностью транспорта является структура его материально-технической базы и характер деятельности. Значительная часть основных средств транспорта не стационарная, а способная к перемещению. Выделяют подвижную активную часть – подвижной состав, транспортную инфраструктуру, а также инженерные сооружения, обеспечивающие деятельность транспорта. Доля инвестиций в машины и оборудование в общем объеме инвестиций в основной капитал, направленных на реконструкцию и модернизацию, по видам экономической деятельности в 2021 году на транспорте составила 23,5 %, при среднем по экономике 44,3 %, в обрабатывающей промышленности – 66,4 %.

Сложность структуры транспортного комплекса отражается в целом ряде государственных целевых программ, направленных на его модернизацию, среди которых можно выделить: государственную программу «Дороги Беларуси» на 2021–2025 годы, государственную программу «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы. Цель программы «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы – создание развитой бизнес-среды, устойчивой инфраструктуры и ускоренное развитие сферы услуг. Программа направлена на формирование эффективного транспортного комплекса и создание развитой транспортной инфраструктуры, повышение ее безопасности и доступности, обеспечение устойчивой мобильности и удовлетворение потребности экономики в конкурентоспособных и эффективных транспортных услугах и включает подпрограммы по видам транспорта.

Государственной программой «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы предусмотрено достижение в 2025 году при благоприятных внешних условиях сводных целевых показателей, характеризующих цель государственной программы (к уровню 2020 года): рост экспорта транспортных услуг – до 125 %; грузооборот (без учета трубопроводного транспорта) – до 120,6 %; пассажирооборот – до 131,7 %. На финансовое обеспечение реализации государственной программы при благоприятных внешних условиях необходимо 7,5 млрд рублей [4].

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 одновременного 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 в качестве инструмента 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 [5].

Такая 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 особенно остро нуждается в инвестициях и инновационном развитии. Соответственно, регулирование системы предоставления льгот по уплате таможенных пошлин и налогов целесообразно осуществлять на нескольких уровнях с тем, чтобы обеспечить своевременность и оперативность 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 заключается в предоставлении льгот в отношении следующих категорий платежей: ввозная и вывозная пошлины, НДС, акцизы и сборы за совершение таможенных операций [6].

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 другие).

В научных кругах широко распространено мнение, что в достаточной мере обоснованную методологию оценки эффективности применения льгот создать практически невозможно по ряду причин, некоторые из них представлены ниже.

Во-первых, в процессе предоставления льготы невозможно предсказать, как завершатся процессы ее переложения в каждом конкретном случае, т. е. кому в конечном итоге достанется эта льгота, кто окажется ее конечным бенефициарием.

Во-вторых, не определенным является временной период проявления эффекта после введения соответствующей льготы, который может быть специфичным для каждой льготы, т. е. не совсем ясно, когда должен начать проявляться ожидаемый эффект.

Идентификация временного периода необходима, чтобы адекватно соотносить соответствующие налоговые расходы данного периода года с соот-

ветствующим эффектом (бюджетным, экономическим, социальным) того периода, в котором начинает проявляться этот эффект.

В-третьих, кроме идентификации и учета временного периода в условиях значительной инфляции возникает еще проблема разной стоимости сопоставляемых налоговых расходов данного периода с соответствующим эффектом того периода, в котором начинает проявляться этот эффект. Необходимо приведение посредством дисконтирования сопоставляемых величин к одному периоду времени.

В-четвертых, не всегда ясно, насколько получаемый от льготирования эффект «очищен» от действия других факторов, которые приводят к образованию аналогичного эффекта вне зависимости от применения льготы.

Так, проблема измерения эффективности предоставления льгот по уплате таможенных пошлин, налогов требует поиска адекватных показателей эффективности, а национальная практика оценки недостаточно проработана методологически, при этом не учитывается ряд вышеперечисленных требований.

Таким образом, льготы, с одной стороны, являются упущенными доходами, которые бюджетная система недополучит, а с другой – выполняют стимулирующую функцию, позволяя субъектам хозяйствования развиваться посредством снижения на них налоговой нагрузки. Вследствие этого обеспечение экономической стабильности в стране возможно только при сбалансированном бюджете, что предполагает оптимизацию налоговых доходов и льгот по их уплате.

Из этого следует, что процесс принятия льготы должен сопровождаться четким обоснованием целей ее принятия, методов определения ее результативности, а также доказательств того, что такое введение позволит достичь требуемых целей с приемлемым уровнем затрат. По этой причине разработка концепций по оценке эффективности льгот по уплате таможенных пошлин, налогов имеет большое значение для целей модернизации и развития экономики государства.

В Республике Беларусь оценка эффективности льгот по налогам, сборам (пошлинам) утверждена постановлением Совмина № 735 от 30 октября 2019 года. Так, налоговые льготы разделены на три категории:

- системные – направленные на создание необходимых условий для устойчивого развития экономики в целом и предоставляемые категориям плательщиков, результаты деятельности которых оказывают влияние на базовые условия экономического развития (дорожное хозяйство, транспорт, коммунальное хозяйство, научно-технологический прогресс, инфраструктура для развития малого и среднего предпринимательства, инновационная инфраструктура и другое;

- социальные – направленные на стимулирование и поддержание социально значимой деятельности плательщиков, оказание социальной поддержки отдельным категориям граждан;

– стимулирующие – предоставляемые в целях ускоренного развития хозяйственной деятельности отдельных категорий плательщиков по видам экономической деятельности, видам товаров (работ, услуг), имущественных прав, на отдельных территориях [7].

Расчет коэффициента интегральной эффективности базируется на расчете коэффициентов бюджетной, экономической и социальной эффективности. При этом оценка эффективности проводится только в отношении налоговых льгот, отдельно в отношении каждой льготы и основывается на расчете коэффициента интегральной эффективности.

Существующая на данном этапе оценка эффективности льгот по уплате таможенных пошлин, налогов с целью модернизации национальной экономики нуждается в существенных доработках. Так, в современных условиях, когда государство встало на путь устойчивого развития, представляется необходимым учитывать не только бюджетный, экономические и социальные показатели, но и показатели экологической эффективности. Критериями экологической эффективности могут быть, например, количество отходов (опасных, безопасных, пригодных к восстановлению, повторному использованию), выбросы, сбросы (выбросы в атмосферу, сбросы в воду или землю, шум, вибрации, тепло, радиация, свет), являющиеся результатом функционирования организации.

Анализ льгот неверно ограничивать расчетом коэффициента интегральной эффективности. Так, целесообразно дополнить расчетный метод анализа эффективности льгот методом экспертной оценки, который заключается в выборе критериев оценки в зависимости от специфики предоставляемой льготы и присвоении экспертом определённого количества баллов по ним.

Проведение оценки эффективности льгот по уплате таможенных пошлин и налогов в разрезе рассмотренных коэффициентов позволяет определить не только рациональность их предоставления таможенными органами, но и их влияние на деятельность субъектов хозяйствования, то есть позволяет дать комплексную оценку эффективности данному инструменту государственного регулирования в условиях проведения политики модернизации национальной экономики.

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 (не достижение 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.

Совершенствование системы предоставления льгот по уплате таможенных пошлин и налогов – это сложный процесс, который может быть успеш-

но выполнен только в случае совершенствования механизма работы всех без исключения органов государственного управления, в чьей компетенции находится регулирование отношений, возникающих при предоставлении льгот по уплате таможенных платежей. В данном контексте особое внимание необходимо уделить непосредственно углублению взаимодействия органов государственного регулирования с таможенными органами по вопросам, относящимся к компетенции последних. Реализация предложенных мероприятий позволит улучшить действующую систему предоставления 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 Транспорт в Республике Беларусь : статистический сборник [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/3a7/e55x1r5wbkzfnpjwuvf3exrdm2lkrp5k.pdf>. – Дата доступа : 05.09.2022.

3 Наука и инновационная деятельность в Республике Беларусь : статистический сборник [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/ef0/s3cs3b76qdi257v7tkrr40bj087b7on2.pdf>. – Дата доступа : 12.09.2022.

4 О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 23.03.2021 № 165 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.mintrans.gov.by/uploads/files/Postanovlenie-SM-ot-23-marta-2021-goda-O-Gosprogramme-TK-na-2021-2025-gody.pdf>. – Дата доступа : 12.09.2022.

5 Давыдова, Н. Трансформация финансового обеспечения модернизации экономики Республики Беларусь / Н. Давыдова // Основы экономики, управления и права. – 2013. – № 2. – С. 35–40.

6 Таможенный кодекс Таможенного союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.tsouz.ru/Docs/Kodeks3/Pages/default.aspx>. – Дата доступа : 05.09.2022.

7 Об оценке эффективности льгот по налогам, сборам (пошлинам) : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 30.10.2019 г. № 735 [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.government.by>. – Дата доступа : 05.09.2022.

*A. KOLESNIKOV, PhD, Associate Professor, Y. VOINOVA
Belarusian State University of Transport*

OPTIMIZATION OF BENEFITS FOR THE PAYMENT OF CUSTOMS PAYMENTS AS A TOOL FOR MODERNIZATION OF THE TRANSPORT COMPLEX OF THE REPUBLIC OF BELARUS

The article deals with conceptual approaches and directions of perfection of the mechanism of exemptions from payment of customs duties to promote the modernization of the industrial and transport sectors of the Republic of Belarus.

Получено 27.09.2022