

УДК 656:005.932

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ
ФОРМИРОВАНИЯ БЛАГОПРИЯТНОЙ СРЕДЫ
ДЛЯ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC ASPECTS
OF THE FORMATION OF A FAVORABLE ENVIRONMENT FOR
THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT
IN THE REPUBLIC OF BELARUS

Вечёрко Д. А.,

Белорусский национальный технический университет,
Минск, Республика Беларусь

D. Vecherko,

Belarusian national technical University, Minsk, Belarus

Изменения организационно-экономических механизмов, касающиеся возврата (зачета) налога на добавленную стоимость в отношении приобретенного топлива на территории стран ЕАЭС, а также отнесение дорожного сбора к услугам с обложением его налогом на добавленную стоимость, позволят создать благоприятные условия для отечественных международных автоперевозчиков, усилить их конкурентные позиции.

Changes in organizational and economic mechanisms related to the refund (offset) of value-added tax in respect of purchased fuel on the territory of the EAEU countries, as well as the attribution of road toll to services with its value-added tax, will create favorable conditions for domestic international road carriers, strengthen their competitive positions.

Ключевые слова: международный автомобильный перевозчик, конкурентоспособность, дорожный сбор, транспортные расходы.

Keywords: international automobile carrier, competitiveness, road toll, transportation costs.

ВВЕДЕНИЕ

Грузовой автомобильный транспорт занимает лидирующую позицию по объему перевозок грузов в транспортной системе Республики Беларусь. Отдельное место в системе грузоперевозок занимают международные автомобильные перевозчики, деятельность которых обеспечивает стабильно высокие валютные поступления в страну, рост экспорта услуг.

Рассматривая влияние государственной экономической политики на конкурентоспособность белорусских международных автоперевозчиков, можно выделить два основных аспекта:

- 1) общие условия хозяйствования в стране (налоговая нагрузка, стоимость топлива и транспортных средств и т. д.);
- 2) специальные упрощения и льготы, применяемые для конкретной сферы деятельности (освобождение от уплаты таможенных пошлин при ввозе транспорта и др.).

РЕШЕНИЯ ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ БЛАГОПРИЯТНОЙ СРЕДЫ

Некоторые изменения, касающиеся общих условий хозяйствования, могли бы существенно укрепить позиции отечественных автоперевозчиков на международном рынке. Рассмотрим их.

1. Основной статьей расходов международных автоперевозчиков является топливо. В зависимости от структуры и маршрута перевозок топливная составляющая в расходах транспортных предприятий доходит до 30%. Поэтому меры по снижению расходов на топливо всегда являлись первоочередной задачей автомобильных перевозчиков.

Страны Европейского Союза, производят членам ЕС, а такие как Франция, Италия, Бельгия, Люксембург, Нидерланды – и другим странам возврат сумм налога на добавленную стоимость (НДС), уплаченный перевозчиками при приобретении топлива.

Страны Евразийского экономического союза такого возврата в рамках ЕАЭС не производят. В связи с этим белорусские международные перевозчики сегодня не конкурентоспособны относительно российских и казахстанских коллег на протяженных маршрутах, значительная часть которых проходит по территории Российской Федерации и Казахстана. Для резидентов этих стран, в целом при более низких ценах на топливо, осуществляется воз-

врат (зачет) НДС, включенного в стоимость этого топлива. В результате, фактическая разница в стоимости топлива для белорусских и, например, российских предприятий может составлять 25 %.

Особенно остро встает проблема с учетом перспективы открытия для белорусских перевозчиков китайского рынка. Белорусский перевозчик заведомо проигрывает на этом направлении, ведь из-за более низкой стоимости топлива дорога до Китая для казахстанских и российских перевозчиков будет примерно на четверть дешевле.

Решением данной проблемы будет принятие соглашения о возврате сумм налога на добавленную стоимость при приобретении топлива в рамках ЕАЭС.

2. Ещё одной весомой статьёй расходов для международных автотранспортных средств являются дорожные сборы.

Как в европейских странах, так и в странах ЕАЭС есть платные дороги и, соответственно, сборы, которые необходимо уплачивать, чтобы по ним проехать. Существенным отличием является то, что в отличие от Беларуси, где дорожный сбор, установленный Указом Президента Республики Беларусь от 27 сентября 2012 г. № 426, является именно сбором, проезд по платным дорогам в странах Евросоюза является услугой, на ее стоимость начисляется налог на добавленную стоимость. По аналогии с топливом, при возврате (зачете) НДС стоимость проезда по дорогам для перевозчиков этих стран становится дешевле, расходы снижаются.

Средняя стоимость проезда по европейским дорогам составляет от 0,2 евро на 1 км и более. При равной стоимости строительства и ремонта дорог у нас стоимость проезда 0,145 евро.

Однако, в отличии от ситуации с топливом, здесь можно использовать иной механизм. Следует отнести дорожный сбор к услугам с обложением его налогом на добавленную стоимость. В данном случае можно будет установить, что поступления от НДС, которым будет облагаться услуга по проезду, должны поступать в дорожный фонд, то есть использоваться для целей содержания и развития дорожной инфраструктуры.

Для белорусских перевозчиков это не приведет к удорожанию проезда, ими НДС принимается к вычету, и в конечном итоге себестоимость услуги увеличена не будет, в тоже время будут обес-

печены дополнительные поступления в бюджет для поддержания дорожного фонда.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Некоторые изменения организационно-экономических механизмов, касающиеся применения налога на добавленную стоимость в отношении приобретенного топлива на территории стран ЕАЭС, отнесения дорожного сбора к услугам, позволят создать благоприятные условия для отечественных международных автоперевозчиков, повысить их конкурентоспособность, особенно в условиях перспективы роста числа перевозок в китайском направлении.

ЛИТЕРАТУРА

1. Статистический ежегодник 2020 / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. – Минск: Информационно-вычислительный центр Национального статистического комитета Республики Беларусь, 2020. – 436 с.

Представлено 14.05.2022