

## Налоги и конкурентоспособность российских предприятий

© 2012 А.А. Сергеев

кандидат экономических наук, доцент

© 2012 И.С. Катъшкин

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, г. Москва

E-mail: zeldner@inecon.ru

Рассматривается состояние налоговой системы и таможенного регулирования.

*Ключевые слова:* налоговая система, таможенное регулирование, конкурентоспособность предприятий, сбор на утилизацию транспортных средств, налоговое бремя, экономический рециклинг.

Нынешнее состояние налоговой системы и таможенного регулирования характеризуется избыточным налогообложением труда, двукратным недофинансированием социальной сферы, науки и функций развития. Это также приводит к чрезмерному неравенству бюджетных расходов на душу населения в разных регионах страны, большинство из которых не имеет необходимых средств на обеспечение социальных гарантий. Анализ, проведенный с использованием имитационной финансовой модели реально существующего российского машиностроительного предприятия, показывает, что если принять за 100 % сумму средств, оставшихся после покрытия всех необходимых производственных затрат, предприятие еще должно выплатить в бюджеты и фонды различных уровней величину, равную 124 % от этого остатка<sup>1</sup>. Защитники высоких ставок налогообложения ссылаются на опыт Германии, Швейцарии и других высокоразвитых стран. Но совершенствование системы налогообложения в этих странах стало возможным только потому, что эффективность деятельности предприятий (по сравнению с российскими) намного выше.

Налоговое бремя в России неадекватно степени социального развития страны, неравномерно распределено и игнорирует многие современные тенденции в налогообложении. Дополнительная проблема, с которой, впрочем, сталкивается большинство стран мира, - это необходимость соотносить налоговые доходы с расходами, которые несет государство. Третья проблема заключается в том, что некоторые налоги не стимулируют повышения производительности труда и эффективности используемых ресурсов на промышленных предприятиях. В условиях переходной экономики главным критерием эффективности налоговой системы выступает ее способность стимулировать развитие производственной сферы, как базовой основы всей экономики<sup>2</sup>.

Соотношение между средними уровнями денежных доходов 10 % населения с самыми вы-

сокими доходами и 10 % населения с самыми низкими доходами по итогам 2011 г. составило 16,3 раза<sup>3</sup>. Прогрессивная шкала налогообложения на доходы физических лиц достаточно популистский ход, который вряд ли осуществляем, однако при наличии достаточной политической воли возможно введение дополнительной ставки налога на доходы физических лиц для наиболее богатых россиян (своеобразный налог на роскошь).

Одним из направлений реформирования налогообложения физических лиц может стать также повышение его гибкости. В этой связи может быть целесообразной замена налоговой ставки налоговым тарифом, размер которого зависит от большого количества факторов, таких как: семейный статус, наличие детей и их количество, размер дохода плательщика налога. В определенной мере данные принципы реализованы и в России в виде налоговых вычетов, однако их размер невелик. Для поддержки рождаемости в нашей стране необходимы существенные льготы семьям, имеющим детей, тем более высокие, чем больше детей.

Стабильным и важным источником дохода бюджета является налог на добавленную стоимость. Его ставка в общем случае составляет в России 18 %, действуют также сниженные ставки 10 и 0 %. Это ниже общего уровня по странам ЕС, впрочем, лишь ненамного, и примерно соответствует мировому уровню. Некоторые экономисты считают данный налог чересчур высоким для России или даже вообще ненужным, однако он составляет примерно 28 % всех налоговых поступлений в федеральный бюджет. Его роль в повышении производительности и эффективности работы предприятий сомнительна.

Актуальным направлением повышения конкурентоспособности страны является как можно более полное включение ее экономики в мировую. И на первом этапе Россия будет нести су-

ущественные потери. Снижение ввозных таможенных пошлин 2012, 2013 гг. в связи со вступлением в ВТО приведет к заметному сокращению доходов казны. В частности, из-за снижения средневзвешенных ставок ввозных таможенных пошлин доходы федерального бюджета в 2013 г. снизятся на 187,8 млрд. руб., в 2014 г. - на 256,8 млрд. руб., в 2015 г. - на 365,9 млрд. руб.<sup>4</sup> Для компенсации потерь бюджета с 1 сентября 2012 г. вступили в силу поправки к Федеральному закону "Об отходах производства и потребления" и к Бюджетному кодексу, внесенные Федеральным законом № 128-ФЗ, которые фактически вводят в Российской Федерации новый налог - сбор на утилизацию транспортных средств. Принятый Федеральный закон устанавливает общие правовые основы введения утилизационного сбора. Размеры утилизационного сбора, порядок его взимания, виды и категории транспортных средств, в отношении которых уплачивается сбор, а также федеральный орган, уполномоченный на взимание сбора, подлежат установлению Правительством Российской Федерации.

Формально, по утверждениям инициаторов и разработчиков данного закона, он направлен "на обеспечение экологической безопасности", фактически основная цель закона и принятого в его развитие 30 августа 2012 г. Постановления Правительства Российской Федерации "Об утилизационном сборе" - компенсация выпадающих доходов от снижения ставок ввозных таможенных пошлин на транспортные средства, произошедшее в связи с реализацией Российской Федерацией обязательств по вступлению в ВТО<sup>5</sup>. Платить новый сбор придется, прежде всего, импортерам автомобилей (в том числе физическим лицам, для которых ввозные пошлины не изменились). Отечественные производители (включая иностранные автоконцерны, которые организовали сборку транспортных средств на территории России) от платежа освобождаются - в случае, если возьмут на себя обязательства утилизировать свою продукцию.

Целью введения утилизационного сбора является, в числе прочего, компенсация потерь бюджета от снижения ставок ввозных таможенных пошлин на колесные транспортные средства, ввозимые и выпускаемые в обращение на территории Российской Федерации.

В России по мере развития "глобальной автомобилизации" на федеральном уровне уже предпринимались попытки разработать законопроекты на тему утилизации старого автотранспорта. Так, в 2003 г. представители АВТОВАЗА выступили с инициативой разработать Закон "Об утили-

зации отслуживших автомобилей", согласно которому Правительству предлагалось установить ежегодный целевой налог с автовладельцев. Средства от его сбора должны были бы идти на оплату услуг по утилизации вышедших из эксплуатации автомобилей (ВЭА). Предлагалось, что размер этого налога будут устанавливать субъекты Российской Федерации. Однако в Правительстве идею обложения новым налогом автовладельцев восприняли отрицательно, поскольку в европейских и других промышленно развитых странах распространена практика, когда за утилизацию платят автопроизводители.

В 2005 г. в Мосгордуме рассматривался проект Закона "Об утилизации транспортных средств", предложенный группой страховых компаний. Согласно этому документу с 1 января 2010 г. на каждый автомобиль, изготовленный в нашей стране или ввезенный на территорию Российской Федерации, должен был выдаваться страховой полис в виде пластиковой карточки на утилизацию. Цена полиса заложена в стоимость автомобиля. При перепродаже машины этот полис передавался бы вместе с остальными документами новому владельцу. Последний хозяин автомобиля должен позвонить по телефону на ближайший пункт приема и назвать номер страхового полиса.

В отношении новых седельных тягачей экологического класса 5 и выше размер утилизационного сбора от 150 000 руб. При этом ставка ввозной таможенной пошлины на указанный подвижной состав уже многие годы остается неизменной, в том числе в новом Едином таможенном тарифе Таможенного союза, принятом в связи с выполнением обязательств России по вступлению в ВТО.

Следует отметить, что данный закон приведет к существенному сокращению доступности продукции зарубежных заводов-производителей конкурентоспособных транспортных средств в условиях ограниченных возможностей производителей, зарегистрированных в Российской Федерации и осуществляющих только сборку относительно отсталых модификаций из поставляемых готовых комплектующих с основных заводов. В Российской Федерации большая часть собираемых транспортных средств относится к 3-му экологическому классу, в то время как наши зарубежные конкуренты используют в своей работе подвижной состав 6-го экологического класса. При этом стоимость транспортных средств, собираемых на территории Российской Федерации из импортных машинокомплектов, зачастую выше стоимости транспортных средств аналогичной комплектации, ввозимых из-за рубежа. Если

рассматривать утилизационный сбор в качестве компенсации потерь таможенных платежей от снижения ставок ввозной таможенной пошлины по обязательствам вступления в ВТО, то в соответствии с достигнутыми договоренностями предусмотрено их постепенное поэтапное снижение в течение нескольких лет. Предполагаемый размер утилизационного сбора может доходить для грузовых транспортных средств максимальной допустимой массой свыше 20 т до 1,5 млн. руб., что составляет 50 % стоимости нового импортного магистрального тягача 5-го экологического класса. Это не позволит российским транспортным компаниям приобретать современный подвижной состав для международных перевозок. Произойдет вытеснение национальных перевозчиков с рынка автотранспортных услуг не только европейскими конкурентами, но и перевозчиками Белоруссии и Казахстана, поскольку наши партнеры не вводят утилизационный сбор.

Необходимо также отметить, что подобные налоги в странах ЕС и США не взимаются, а если и взимаются, то, как правило, за утилизацию платит последний владелец транспортного средства и размер такой платы составляет 50-100 долл. Более того, в ряде европейских стран и в США действуют утилизационные программы, предусматривающие компенсационные выплаты владельцам транспортных средств, сдавшим свои автомобили старше 10 лет на утилизацию, в размере 2000-4000 долл. и более. В некоторых странах (Эстония, Финляндия, Болгария) утилизация транспортных средств осуществляется бесплатно, при этом владельцу выплачивается стоимость запасных частей, сырья и материалов, полученных в результате переработки транспортного средства.

Можно отметить первые изменения по отношению к ввозу и вывозу российских транспортных средств. Украина обязала физических и юридических лиц, которые ввозят в страну произведенные в России автомобили, обеспечивать их последующую утилизацию. Сделать это можно самостоятельно или заключив договор со специализированной организацией после утраты машиной потребительских свойств. «Цены» установлены соответствующие: для новых легковых автомобилей с объемом двигателя до 1000 см<sup>3</sup> - 4730 грн (575 долл.), до 2000 см<sup>3</sup> - 7370 грн (896 долл.), до 3000 см<sup>3</sup> - 14 080 грн (1712 долл.). Киев рассчитывал, что для украинских автомобилей Москва сделает исключение и не станет взимать с них утилизационный сбор. В Россию продукцию поставляют, например, Укравто, «Богдан», АвтоКрАЗ, ЛАЗ. По данным Автоста-та, в первом полугодии из России было экспор-

тировано 28 915 легковых автомобилей (за исключением стран Таможенного союза - Белоруссии и Казахстана), на Украину поставлено 18 859. Крупнейший экспортер легковых машин - АВТОВАЗ (более 50 %). Украина для него второй по значимости экспортный рынок после Казахстана. В первом полугодии 2012 г. на Украине было продано 102 795 машин, говорится в отчете АВТОВАЗА, в том числе 8525 автомобилей Lada (на 37 % меньше аналогичного периода 2011 г.). Представитель АВТОВАЗА затруднился оценить, как решение Киева отразится на ценах Lada на Украине, их определяют импортеры. Авторынок продолжает расти, но для устойчивого развития автомобильной отрасли в России необходима жизнеспособная и самокупающаяся утилизационная инфраструктура, подготовленная законодательная база, продуманная система финансирования.

Утилизационная система является перспективным бизнесом, благодаря которому может быть снижена безработица за счет открытия новых шредерных заводов, но у частного бизнеса пока нет стимула строить необходимую утилизационную инфраструктуру. С точки зрения автовладельца, утилизация является затратным и трудоемким способом избавления от вышедшего из эксплуатации автомобиля. В краткосрочном периоде государство может простимулировать создание рентабельного бизнеса за счет субсидирования строительства инфраструктуры или за счет дотаций для покрытия операционных расходов утилизационных предприятий.

Более чем в 50 странах мира приняты законы об утилизации ВЭА. Обращение с отходами четко регламентируется нормативно-правовыми актами и контролируется государственными органами, регулируется экономически - предприятия несут ответственность за переработку выпущенной ими продукции. Необходимые средства на переработку отходов выделяются государством (в том числе за счет сбора налогов с владельцев автомобилей и фирм импортеров) и аккумулируются в специальных экологических фондах на федеральном и местном уровнях.

По мнению многих экспертов, образцом в вопросах организации авторециклинга признан Федеральный закон от 7 октября 1996 г. «Об экономическом рециклинге Германии». Основная мысль, содержащаяся в этом законе, заключается в том, что уже на стадии разработки продукции производителей нужно обязать добиваться уменьшения количества будущих отходов. Законом четко определены механизмы отчетности о проведении процедуры уничтожения отходов, структура системы рециклинга, потоки отходов,

перечень всех необходимых мероприятий. В настоящее время в Голландии при продаже каждого нового автомобиля организация-продавец осуществляет утилизационный платеж в фонд утилизации автотранспорта. Средства из фонда используются на частичное покрытие расходов, связанных с бесплатной приемкой и переработкой ВЭА. В первые 3 года существования этого фонда, начиная с 1995 г., утилизационный сбор составлял около 150 долл. По мере развития сектора утилизации автомобилей в Голландии размер утилизационного сбора уменьшался. Во вторые 3 года он составлял около 75 долл. В настоящее время он равен 45 евро (65 долл.).

Мерой развития предприятий регионов России могло бы стать предоставление им большей самостоятельности в определении действующих в них налоговых ставок. Низкие налоги обеспечивают большую привлекательность ведения бизнеса и инвестирования в данном регионе. В несколько ином виде это реализуется посредством такого инструмента, как особые экономические зоны. Тем не менее отдавать налоговое законодательство полностью на откуп регионам нельзя. Изменения ставок наиболее важных налогов должно согласовываться с Минфином России.

С целью защиты отечественного производителя государство ввело практически заградительные пошлины на многие товары, в частности на транспортные средства иностранного производства. Эта мера вполне логична, однако отечественные автопроизводители не используют данную им возможность и даже злоупотребляют ей. Качество автомобилей отечественного производства пока еще сильно уступает зарубежным, тогда как пошлины действуют уже достаточно долгий период времени. Решением такой проблемы может быть создание стратегических альянсов с ведущими мировыми автопроизводителями - именно по этому пути пошли российские фирмы: АВТОВАЗ работает с Renault и Nissan, Sollers - с Fiat, КамАЗ - с Daimler. Выгода такого сотрудничества заключается в том, что в обмен на сбытовую сеть и экономию на таможенных пошлинах российские производители получают доступ к иностранным технологиям и ноу-хау. Однако есть и обратная сторона медали: производство автомобилей иностранных марок в России представляет собой лишь так называемую крупноузловую сборку, т.е. изготовление автомобиля из заранее подготовленных крупных узлов и деталей. Это не дает больших выгод российскому автопрому, так как большая часть добавленной стоимости изготовленного таким образом автомобиля остается за рубежом. В Россию переносится лишь небольшая часть бизнес-процессов, а именно тех, где применение более дешевого труда российских работников по-

зволяет сэкономить. Такая же ситуация складывается и с другими товарами потребительского спроса: бытовой техникой и электроникой. При более низких доходах россияне вынуждены покупать аналогичные товары по более высокой цене, чем в развитых странах. То же самое можно сказать об импортной продукции, необходимой производственному сектору экономики. Замену таким товарам отечественная промышленность просто не производит, либо сопоставимые товары оказываются намного менее качественными. Вновь возникает порочный круг, когда защитные пошлины лишь консервируют отсталость. Указанные недостатки можно преодолеть путем снижения налогового бремени трудовой и производственной деятельности, замещая их более широким использованием неналоговых источников дохода, прежде всего платежей за использование природных ресурсов.

Стратегическое партнерство с ведущими иностранными компаниями могло бы оживить российскую экономику, привести в нее новые технологии и лучшие производственные практики. Однако российской стороне следует добиваться лучших условий сотрудничества, требовать размещать большую часть производственного цикла в России. Именно так функционируют заводы иностранных автопроизводителей в Китае и Бразилии. Производство создает рабочие места, приносит прибыль местным производителям и поставщикам. Государство получает значительные налоговые поступления с вновь созданной стоимости.

Таким образом, таможенное и налоговое регулирование должно стимулировать повышение эффективности производства и выпуска товаров конкурентоспособных по цене и качеству. Уровень налогообложения должен зависеть от уровня рентабельности предприятия и местных условий бизнеса. В целях повышения конкурентоспособности российских промышленных предприятий, средняя рентабельность которых в 2011 г. составляла 5-6 %, налог на заработную плату и НДС должен быть снижен. Увеличение выплаты рабочим предприятий заработной платы повысило бы доходы бюджета за счет подоходного налога и покупательную способность населения. Снижение налоговой, таможенной и коррупционной составляющих в ценах позволит российским товарам стать более доступными как внутри страны, так и за ее пределами, а значит, повысить их конкурентоспособность.

<sup>1</sup> URL: [catalog/catalog293/catalog293294/...](http://catalog/catalog293/catalog293294/...)

<sup>2</sup> URL: [povyishenie-effektivnosti...](http://povyishenie-effektivnosti...)

<sup>3</sup> URL: <http://www.kommersant.ru/doc/1877959>.

<sup>4</sup> URL: [23/08/2012/665938.shtml](http://23/08/2012/665938.shtml).

<sup>5</sup> URL: [2012/08/31/utillsbor-dok.html](http://2012/08/31/utillsbor-dok.html).