

Чтобы придать дестабилизирующим процессам экономического развития транспорта обратный ход, смягчить их – в условиях рынка воздействие мероприятий активной научно-технической политики должно носить директивный, компенсационный и дополняющий характер. Государство должно поощрять с учетом общехозяйственного значения такие проекты инновационных исследований и разработок на транспорте, которые:

- способствуют внедрению новых технологий в производстве технических средств транспорта;

- направлены на экономию ресурсов, особенно энергетических и сырьевых, или на освоение их новых видов;

- приводят к созданию технологии, которая сглаживает или полностью устраняет негативные последствия существующих технических средств транспорта или транспортных технологий для окружающей среды или для занятости населения.

В рыночных условиях государство осуществляет меры по стимулированию нововведений на транспорте тогда, когда усилия частного сектора экономики оказываются вообще недостаточными для реализации необходимых мероприятий или признаются несвоевременными.

Государственная концепция стимулирования инновационных процессов на транспорте включает два целевых аспекта: институциональный и технологический. Термин «институциональный» в узком смысле означает создание организационных условий, а в более широком смысле – социально-экономических условий (государственная организация, подготовка кадров, стимулирование и др.) для осуществления инноваций.

Т.В. Зглюй
ПолесГУ (Пинск)

НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ И ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Исследования проблем эффективности инновационной деятельности предприятий показывают, что важным недостатком, тормозящим развитие инноваций, является высокий уровень налогообложения субъектов хозяйствования. Существенная величина налоговой нагрузки в реальном секторе экономики, несмотря на некоторое уменьшение ее размера в последние годы, остается на уровне, затрудняющем не только расширенное, но и простое воспроизводство.

Экономически обосновано, что с повышением налогового бремени снижаются стимулы производства, в результате чего величина валового внутреннего продукта, являющегося материальной основой налогов, сокращается и может доходить до самого низшего уровня.

Руководителей предприятий интересует, какая часть полученного дохода останется на нужды предприятия после расчетов с бюджетом и социальными фондами. Работников интересует не столько созданный ими продукт, сколько сумма, которую каждому из них выдадут на руки. Инвестор же обычно хочет

получить максимальные дивиденды на вложенные средства, которые к тому же оказывают влияние на курс его ценных бумаг. С этой точки зрения для оценки налогового бремени лучше использовать показатель интегральной полной ставки налогообложения (ПСН) добавленной стоимости как отношения суммы всех налогов и обязательных платежей, внесенных предприятием, его работниками и собственниками в государственный бюджет и государственные внебюджетные фонды, к величине добавленной стоимости при условии уплаты общих для всех предприятий налогов и реализации продукции на внутреннем рынке. Упрощенная формула расчета полной ставки налогообложения в таком случае имеет следующий вид:

$$ПСН = (НП + НР + НС) \cdot 100 \% : ДС,$$

где ДС – добавленная стоимость; НП – общая сумма налогов с предприятия, включая сборы, обязательные отчисления и другие изъятия в бюджет у внебюджетные фонды; НР – налоги с работников (прежде всего, подоходный налог и взносы в пенсионный фонд); НС – налоги с собственников или инвесторов (налог на прибыль от долевого участия или дивиденды).

Под добавленной стоимостью в данном случае понимается разница между выручкой от реализации продукции и материальными затратами на ее производство.

Зарубежные исследования показывают, что если полная ставка налогообложения (ПНС) превышает 40 % (так называемый порог Лэффера), то инвестирование в производство становится невыгодным. Таким образом, в целях привлечения инвестиций в национальную экономику уровень налогов в Республике Беларусь должен быть существенно ниже, чем в других странах.

Например, в ряде стран в целях стимулирования инвестиционной и инновационной деятельности предприятия и организации, которые направляют свою прибыль на соответствующие мероприятия, включая развитие собственной производственной и непроизводственной базы при условии использования сумм начисленного износа (амортизации) освобождаются от налогообложения прибыли.

Инновационная политика должна основываться на приоритетах экономической политики государства, включая в себя:

- законодательную базу регулируемой деятельности;
- систему стимулирования инновационного предпринимательства, через налоговую и амортизационную политику;
- создание научной инфраструктуры.

Трансформация налоговой системы в Республике Беларусь производится одновременно с развитием и расширением рынка, образованием и накоплением капитала, это становится отправным пунктом для проведения совершенной налоговой политики. Преимущества состоят в том, что в Беларуси еще не сформировались устойчивые традиции налогообложения, поэтому налоговые изменения здесь воспринимаются не так болезненно, как в странах с развитой рыночной экономикой. Нестабильность наших налогов, постоянный пересмотр ставок, количества налогов, льгот, несомненно, играет отрицательную роль и

препятствует инвестициям как отечественным, так и иностранным. Поэтому, в целях активизации инвестиционной и инновационной деятельности просто необходима разработка налоговых стимулов, которые, возможно, будут носить временный или даже адресный характер.

*Р.Б. Ивуть, д-р экон. наук, профессор
БНТУ (Минск)*

ОЦЕНКА ИНТЕНСИВНОСТИ КОНКУРЕНЦИИ РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Для оценки характера распределения рыночных долей между конкурентами обычно пользуются показателем, отражающим степень концентрации производства в отрасли. Он позволяет оценить степень монополизации рынка и является величиной, обратной интенсивности конкуренции. В соответствии с принятой практикой расчета используется так называемый четырехдольный показатель концентрации, отражающий степень концентрации производства в отрасли. Он позволяет оценить степень монополизации рынка и является величиной, обратной интенсивности конкуренции. Четырьмя крупнейшими предприятиями в данном секторе рынка являются ОАО «Минскгрузавтотранс», РАТУП «Гродноблавтотранс», РУМАП «Облавтоотранс», ОАО «Белмагистраль-автотранс». $CR_4 = 0,8648$ – показатель общей доли четырех первых предприятий рынка, реализующих максимальные объемы продукции в общем объеме реализации продукции в рассматриваемой нише. Так как он более 0,75, то есть основание говорить о монополизации в данном секторе.

Другим описанным подходом является оценка распределения рыночных долей с помощью суммы квадратов рыночных долей конкурентов – индекса Херфиндала: $I_h = 0,3357$. Опять же приходится говорить о монополизации и утверждать, что нет свободной конкуренции. Более того, можно сделать вывод, что доли рынка распределены неравномерно, а предприятия – неравномощны. Индекс Херфиндала (I_h) не учитывает ранги предприятий. Этого недостатка лишен индекс Розенблюта (I_r), который рассчитывается с учетом порядкового номера предприятия и который равен 0,3329. Опять же приходится говорить о монополизации и утверждать, что нет свободной конкуренции. Представленные показатели, несмотря на их достаточно высокую информативность, не являются полностью удовлетворительными, так как дают лишь общую оценку распределения долей без учета конкретных особенностей рынка.

При отсутствии явных лидеров и аутсайдеров, как мы видим в нашем примере, когда весь рынок рассматриваемых услуг (товарной группы) представлен конкурентами, владеющими равными долями рынка (при прочих равных условиях) – интенсивность конкуренции максимальна. Данное положение является основой для оценки интенсивности конкуренции на заданном товарном рынке с помощью измерения степени сходства рыночных долей конкурентов. Для такой