

– в последние годы наметилась тенденция к снижению общей налоговой нагрузки. Проведенные расчеты показали, что сравнение общей суммы уплачиваемых налогов с любой базой (выручка, эксплуатационные расходы, фонд оплаты труда, прибыль) дает устойчивую тенденцию уменьшения доли налогов.

Изучение системы налогообложения на Белорусской железной дороге позволило выявить необходимость приведения структуры железной дороги в строгое соответствие с действующим законодательством. Кроме того, следует четко определить такое понятие, как "юридические лица основной деятельности Белорусской железной дороги" (для обоснованного применения норм налогового законодательства).

По результатам выполнения НИР Белорусской железной дороге представлен пакет документов, позволяющий оптимизировать действующую систему налогообложения.

УДК 336.2:656.2(476)

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ СИСТЕМЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, ТРЕБУЮЩИЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Д. Н. КУШНЕРОВ

Белорусский государственный университет транспорта

Железная дорога представляет собой сложную организационную структуру, которая осуществляет не только перевозочный процесс, но и выполняет массу других работ, непосредственно не связанных с перевозками. Кроме того, в состав дороги входят заводы, строительные организации, на балансе находится значительная социальная сфера. Каждый вид деятельности железной дороги имеет свои особенности налогообложения, дорога в целом как субъект налоговых взаимоотношений уникальна. Уже давно назрела необходимость проведения комплексного изучения налоговой системы Белорусской железной дороги и выработки стратегии ее дальнейшего развития.

Научно-исследовательской лабораторией экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета было проведено обследование налоговой системы, действующей на Белорусской железной дороге. В рамках этой работы были изучены акты проверок налоговыми органами деятельности структурных подразделений железной дороги.

Обзор актов проверок позволяет сделать следующие выводы:

- наибольшее число нарушений связано с несоблюдением "Основных положений по составу затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг)", что объясняется относительной сложностью этого документа, а также большим количеством нормативных документов, принятых в развитие "Основных положений";
- много нарушений связано с неправильной трактовкой понятия "фонд оплаты труда" и невключением ряда выплат и льгот в облагаемый фонд оплаты труда;
- часть нарушений вызвано несоблюдением Инструкции "О порядке исчисления и уплаты НДС" из-за неправильного определения облагаемого оборота;
- в некоторых структурных подразделениях были нарушены Закон РБ "О бухгалтерском учете" и действующий План счетов, что привело к искажению налогооблагаемой базы.

В целом следует отметить, что злостных и умышленных нарушений налогового законодательства на Белорусской железной дороге не обнаружено, а причиной практически всех "огрехов" является громоздкость, несовершенство, непрозрачность действующего нормативного законодательства.

Изучение существующего порядка расчета всех видов налогов позволило выявить определенные трудности при расчетах налога на землю. Железная дорога – единственный субъект хозяйствования, который имеет земельные участки, отведенные в пользование, в любом районе Республики Беларусь. На балансе дистанций гражданских сооружений находятся участки, расположенные в различных районах одной области (причем количество этих участков может составлять несколько десятков). Поэтому при расчетах платежей за землю приходится собирать информацию о том, какие ставки в каком районе применяются. Одним из предложений может быть следующее (для упрощения начисления данного налога): выйти в Верховный Совет с инициативой установить для железной дороги единые ставки земельного налога независимо от месторасположения земли. Кроме того,

предлагается восстановить льготу по земельному налогу, уплачиваемому по полосе отвода, расположенной вдоль железнодорожного полотна.

В структуре налогов 13 % приходится на налог на недвижимость. Базой для расчета данного налога является остаточная стоимость основных фондов на начало отчетного квартала. Проведенные исследования показали, что остаточная стоимость основных фондов Белорусской железной дороги значительно завышена. Это объясняется тем, что при проведении всех переоценок были использованы коэффициенты, опубликованные в официальной печати. В соответствии с "Порядком проведения переоценки основных фондов предприятий, организаций", утвержденным приказом Министерства статистики и анализа РБ от 27.12.94 г. № 22 "...предприятия и организации осуществляют переоценку двумя способами: путем индексации первоначальной (восстановительной) стоимости с использованием коэффициентов пересчета, публикуемых Министерством статистики и анализа по состоянию на 1 января, либо путем прямого пересчета первоначальной (восстановительной) стоимости в цены, складывающиеся на 1 января на соответствующие виды основных фондов".

Анализ действующих цен на все виды основных средств железной дороги (особенно на подвижной состав) дает возможность утверждать, что если на дороге будет проведена переоценка на основании счетов-фактур торгующих организаций, то это позволит значительно снизить величину налога на недвижимость и, кроме того, реально оценить стоимость имеющихся фондов.

УДК 331.101.26:656.2 (476)

РАЗВИТИЕ МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Н. В. ЛАМАН

Белорусская железная дорога

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, Л. В. ДМИТРОЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

На современном этапе развития экономики железнодорожный транспорт решает задачу полного и своевременного удовлетворения платежеспособного спроса при высоком качестве перевозок и минимальных транспортных издержках. Общая концепция развития Белорусской железной дороги предполагает сокращение эксплуатационных расходов и постепенное снижение тарифов путем совершенствования структуры управления, информатизации отрасли и широкого внедрения ресурсосберегающих технических средств и технологий, создания и оснащения железной дороги техническими средствами и подвижным составом нового поколения с прогрессивными технико-экономическими параметрами.

Переход к рыночным отношениям требует по-новому решать экономические проблемы, среди которых важнейшей является повышение эффективности финансово-хозяйственной деятельности, которая рассматривается не только с точки зрения использования затрат, но и с точки зрения рациональности применения всех видов ресурсов, и в первую очередь трудовых.

Поэтому в настоящее время возникла острая необходимость в проведении глубокого исследования ситуации, сложившейся в отношении такого фактора производства, как рабочая сила, так как именно расходы на оплату труда и налоги от фонда оплаты труда составляют значительную долю в эксплуатационных расходах железной дороги и её структурных подразделений. Таким образом, в связи с необходимостью стабилизации работы железнодорожного транспорта целесообразно обратить особое внимание на показатель "производительность труда", используя его как ориентир для дальнейших преобразований производственных структур железной дороги.

Коллективом НИЛ экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета был проведен тщательный ситуационный анализ состояния рабочей силы и анализ показателя "производительность труда" в территориальном разрезе: Управление Белорусской железной дорогой, отделения дороги, структурные подразделения.

В зависимости от ситуации, складывающейся в национальной экономике и на Белорусской железной дороге, были выделены приоритеты механизма управления трудовыми ресурсами и даны рекомендации по стабилизации положения относительно рабочей силы, а именно: