

ветствовать требованиям безопасности, восстановления доверия, четкости эффективности функционирования.

Может эти требования приведут к пересмотру нынешних тенденций развития, замедлят процессы глобализации и полной либерализации рынка воздушного транспорта.

Как будет выглядеть в действительности рынок воздушных перевозок через несколько десятков лет, сегодня трудно предвидеть. Следует, однако, помнить слова Ж. Борге: "Все эпохи являются периодами перемен. Одно лишь, что мы знаем о будущем, а точнее о будущих периодах является то, что это будущее не будет припоминать нам настоящего" [3].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Child J., Faulkner D.: Strategies of Co-operation Ventures. Oxford University. Oxford 1998. – 612 p.
- 2 Drucker P.: Management's New Paradigms. Forbs Magazin Nr 10/1998. – 406 p.
- 3 Jałowicki B.: Brukselskie scenariusze dla Europy [в] Strategia rozwoju Polski do roku 2020. Tom 1, Komitet Prognoz „Polska 2000 Puls” przy Prezydium PAN, ELIPSA Warszawa 2000. – 239 p.
- 4 Marciszewska E.: Globalizacja sektora usług transportu lotniczego. Monografie Opracowania Nr 493. SGH, Warszawa 2001. – 803 p.
- 5 Praca zbiorowa pod red. Romanowskiej M. i Trockiego M.: Przedsiębiorstwo państwowe. Difin, Warszawa 2002. – 227 p.
- 6 Sulejewicz A.: Partnerstwo strategiczne: modelowanie współpracy przedsiębiorstw. Monografie i Opracowania 427. SGH, Warszawa 1997. – 603 p.
- 7 Trocki M.: Kształtowanie struktur działalności gospodarczej. Organizacja Kierowanie Nr 4/2000. – 712 p.

Получено 14.03.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 656.2.033.92

Д. Н. Кушнеров

Белорусский государственный университет транспорта

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОСТРОЕНИЯ НАЛОГОВОЙ СИСТЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье рассматриваются вопросы построения системы налогообложения железнодорожного транспорта, даются рекомендации по повышению эффективности действующей налоговой системы.

С уверенностью можно утверждать, что ни в сфере научных знаний о политических, экономических, социальных и любых других законах общественного развития, ни в структурах разноуровневых хозяйственных связей невозможно назвать другую, столь неоднозначную, противоречивую и функционально разнонаправленную совокупность отношений, какой является система налогообложения.

С момента появления первых письменных свидетельств о налогах и до настоящего времени это общественное явление характеризуется как область острых разногласий между представителями власти – сборщиками налогов и лицами, обязанными их платить. Современные представления о налогах сложились под влиянием исторического опыта их использования для принудительного подчинения интересов "простого люда" интересам суверена (вождя, короля, царя и т.п.), а позже – государственно-властным интересам.

В связи с этим налоги с незапамятных времен считались наихудшим из зол, которое только может выпасть на долю человека. Особенно негативно налоги воспринимаются в экономически слабых государствах, правительства которых осуществляют траты, несоразмерные с величиной созданного валового внутреннего продукта (ВВП), существенная часть которой лишена социального или аналогичного общественно значимого характера. Таким же образом воспринимается введение налогов, равно как и любые попытки власти увеличить их величину, в государствах слабых демократий или же в условиях явно антидемократических режимов правления.

Умозрительно система налогообложения всегда независимо ни от кого существовала, существует и будет существовать, ибо непреходящей остается необходимость обеспечивать недееспособных членов общества средствами существования, а само общество – атрибутами цивилизации и культуры.

Воспринимая таким образом систему налогообложения, следует твердо усвоить, что для выработки экономически обоснованных концепций совершенствования налоговой практики одного осознания ее объективной данности явно недостаточно. Требуется конкретные количественные измерители (критерии) обобществления средств во благо всего общества. Выбор таких критериев должен подчиняться требованиям всеобщих законов формирования, распределения и перераспределения денежной формы стоимости. Эти законы, в свою очередь, подчиняются логическим законам экономической теории, методологии налогообложения, раскрывающим механизмы сочетания ("примирения") содержания и формы при осмыслении существа объективных экономических процессов, включая налоговые.

Знание таких отличий позволяет извлечь из прошлого опыта налогообложения главный и единственно правильный урок – крайнюю негативность последствий использования чисто субъективистских приемов в структурировании налоговых отношений и превалирования административных методов управления ими над экономическими.

Вопрос о величине налоговых изъятий является самым острым во всех

отношениях, ибо это вопрос собственности. Каждый конкретный вид налогов олицетворяет на практике смену форм собственности, посягательство на имущественное право собственника. Вот почему так важно определение границы между финансами субъектов хозяйствования и государственными финансами.

Отдельно в структуре финансов субъектов хозяйствования следует выделить финансы транспорта. Транспорт является системой, которая связывает производителей продукции и потребителей. Причем без транспорта не обойтись ни на одной стадии процесса общественного воспроизводства: необходимо доставлять предметы труда на предприятия; внутри предприятий требуется постоянное перемещение промежуточных изделий и заготовок; готовая продукция должна быть доставлена на склады торгующих организаций; с централизованных складов товары развозятся непосредственно в пункты продажи. Как видно из этой цепочки транспорт присутствует в любом звенье. Причем, если продукция одного предприятия является полуфабрикатом для другого, то эта цепочка удлиняется, и число звеньев может достигать нескольких десятков.

В соответствии с "Основными положениями по составу затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг)" расходы по доставке материальных ресурсов на предприятие включаются в себестоимость продукции, а именно:

- расходы по доставке, осуществляемой сторонними организациями - элемент "Материальные затраты";
- расходы по доставке, осуществляемой самой организацией - в соответствующие элементы затрат.

Расходы по доставке готовой продукции в зависимости от условий заключенных договоров могут включаться в цену продукции либо оплачиваться сверх нее покупателем. Часть расходов по доставке несет производитель.

Из всего вышесказанного следует, что в цене любой продукции (работы, услуги) есть транспортная составляющая. В соответствии с данными сборника "О работе народного хозяйства Республики Беларусь в 2001 году", выпускаемого Министерством статистики и анализа РБ, в 2001 году удельный вес в ВВП добавленной стоимости транспорта и связи составил 11,3%. Исследования, проведенные научно-исследовательской лабораторией "Грузовой, коммерческой работы и тарифов" НИИЖТА показали, что доля транспортных расходов в цене товара по условиям поставки СИФ в среднем достигает 10-12%, а по отдельным грузам колеблется от 1-3 (электроника) до 30-40% (строительные материалы).

Приведенные цифры говорят о том, что одним из направлений снижения цен в рамках государства может быть уменьшение транспортных тарифов, однако это уменьшение должно быть не волевым, а экономически обоснованным.

В Республике Беларусь основным перевозчиком как грузов, так и пасса-

киров является Белорусская железная дорога. В 2001 году на ее долю приходилось 92,4 % грузооборота и 60,4 % пассажирооборота республики (данные Минстата РБ). Следовательно, снижение именно железнодорожных тарифов может существенно повлиять на цены в стране в целом.

Следует отметить, если для предприятий транспортный тариф является лишь какой-то частью себестоимости (цены), то для железной дороги это ее доходы. Тариф, в свою очередь, является ценой транспортной продукции. Как и любая цена он должен покрывать расходы железной дороги (называемые эксплуатационными) и обеспечивать уровень рентабельности, необходимый для расширенного воспроизводства. Однако реальность такова, что действующие тарифы регулируются государством и не обеспечивают даже покрытия расходов дороги, не говоря о прибыли. В настоящее время только тарифы на международные грузовые перевозки являются прибыльными, что позволяет Белорусской железной дороге выживать, используя перекрестное финансирование (расходы по пассажирским перевозкам покрываются доходами от грузовых).

Обобщая все вышесказанное, можно сделать вывод, что в настоящее время перед Белорусской железной дорогой весьма остро стоит вопрос о снижении своих расходов, которое позволит сделать перевозки прибыльными, а также наметить пути по снижению тарифов.

Одной из составных частей транспортного тарифа являются налоги. При этом часть налогов относится на себестоимость, часть – уплачивается из прибыли, часть – включается в цену (косвенные налоги). Следовательно, определив экономически обоснованные пути снижения налогов, уплачиваемых Белорусской железной дорогой, можно снизить тарифы, что в свою очередь уменьшит издержки промышленных предприятий и позволит снизить цены на их продукцию.

Но, реформируя систему налогообложения железнодорожного транспорта, необходимо осознавать, что это лишь звено налоговой системы страны, ее составная часть. Поэтому реформа должна затрагивать не какие-то отдельные элементы (налоги, отрасли), а систему в целом. Причем реформирование должно опираться на теорию и практический опыт, накопленные к сегодняшнему дню экономической наукой.

Несмотря на важность исторического опыта применения различных налоговых теорий, все они нуждаются сегодня в научном переосмыслении не только в соответствии с требованиями закона движения экономической сферы, но и с позиций здравого экономического смысла. Поэтому крайне опасно при подготовке концепций белорусской налоговой реформы слепо копировать, например, специфические концепции налоговых систем США или Японии, поскольку механическое подражание бесплодно.

Основу концепции реформирования любой налоговой системы составляет прежде всего классический образ налоговой системы правового и демократического государства с развитой социально ориентированной экономи-

кой. Принципы такой системы – своего рода "букварь", показывающий, каким образом устроена рациональная и продуктивная налоговая система, зиждущаяся на исторических закономерностях теории и практики налогообложения, ставших сегодня уже классическими налоговыми законами.

Цель налоговой реформы должна заключаться не в том, чтобы собрать больше налогов и тем самым решить проблему бюджетного кризиса, а в том, чтобы, во-первых, по мере снижения обязательств государства в области бюджетных расходов снизить уровень налоговых изъятий, и, во-вторых, сделать белорусскую налоговую систему более справедливой по отношению к налогоплательщикам, находящимся в различных экономических условиях (в частности, ликвидировать ситуации, при которых одни налогоплательщики несут полное налоговое бремя, а другие уклоняются от налогов законными и незаконными методами), при одновременном повышении уровня нейтральности по отношению к экономическим решениям хозяйствующих субъектов и потребителей (налоги должны вносить минимальные искажения в систему относительных цен, в процессы формирования сбережений, в распределение времени между работой и досугом и т.д.). При этом система администрирования налогов должна обеспечивать снижение уровня издержек на исполнение налогового законодательства как для государства, так и для налогоплательщиков.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Шаталов С. Налоговая система России. – М.: МЦФЭР, 2000. – 176 с.
- 2 Юткина Т.Ф. Налоги и налогообложение. – М.: Инфра-М, 2001. – 576 с.

Получено 10.03.2003