

ляется транспорт как самостоятельная отрасль народного хозяйства.

Основной продукцией транспорта является перевозка грузов и пассажиров. Такой вид продукции является неосвязаемым, и поэтому в ряде книг, справочников, статей продукция транспорта отнесена к разряду услуг. Однако независимо от натурально-вещественной формы вырабатываемой продукции (производимых работ, оказываемых услуг), актуальной для любого субъекта хозяйствования является проблема формирования отпускной цены. На транспорте в качестве цены выступает тариф.

Основным перевозчиком грузов и пассажиров в Республике Беларусь является железная дорога. Поскольку железнодорожный тариф есть взаимозачтенная цена, то при построении тарифов применимы те же правила и методы, что и при формировании отпускных цен на промышленную продукцию. Цену любого вида продукции (работ, услуг) можно определить по формуле:

$$Ц = С + П + Н_н$$

где $Ц$ – цена продукции;

$С$ – себестоимость производства (фактические суммарные затраты);

$П$ – прибыль;

$Н_н$ – налоги, уплачиваемые из выручки.

Каждый из элементов цены включает в себя налоги. Однако для формирования конкурентной ценовой стратегии наибольший интерес представляет третий элемент формулы – налоги, уплачиваемые из выручки. Эти налоги являются косвенными, т.е. они включаются в отпускную цену и оплачиваются потребителем. Влиять на величину этой составляющей цены предприятия не могут, это возможно только на уровне государства.

На железнодорожном транспорте выделяют две группы тарифов: пассажирские и грузовые. Логика формирования цены перевозки пассажиров (грузов) по железной дороге отличается от общепринятых стандартов.

Стоимость перевозки одного пассажира (стоимость железнодорожного билета) устанавливает государство. Ввиду большой социальной значимости пассажирских перевозок тарифы на внутриреспубликанские перевозки установлены на уровне, не покрывающем затраты железной дороги (ниже себестоимости). Это означает, что перевозка любого пассажира внутри республики заведомо убыточна. Для компенсации этих убытков используется так называемое перекрестное финансирование, при котором часть доходов от грузовых перевозок идет на покрытие потерь от пассажирских перевозок. При перевозках пассажиров в междугосударственном сообщении оплата вносится по международным договорным тарифам, которые значительно выше внутриреспубликанских. Эти тарифы позволяют покрывать текущие затраты железной дороги. Однако из-за дороговизны билетов лишь немногие пассажиры в состоянии их приобрести, населенность вагонов остается крайне низкой, что опять-таки ведет к убыточности перевозок.

Существенной поддержкой со стороны государства является освобождение

не пригородных пассажирских перевозок от уплаты НДС. В общей структуре пассажирооборота около 70 % приходится на пригородные перевозки. Если из доходов, которые даже не покрывают затраты, еще и уплачивать НДС, то значительно ухудшит и без того сложную ситуацию на железной дороге с пассажирскими перевозками.

В основу цены грузовой перевозки положен тариф, указанный в Прейскуранте 10-01. В этом документе тарифы рассчитаны исходя из среднесетевых условий перевозок и налоги, уплачиваемые из выручки, не учитывают. Поэтому при расчете цены перевозки к тарифам, указанным в Прейскуранте 10-01 (тариф индексируется с учетом инфляции), должны быть добавлены налоги, уплачиваемые из выручки.

Согласно действующему в Республике Беларусь законодательству экспортная транспортная продукция облагается НДС по ставке 0 %. К такой продукции относятся:

- работы (услуги) по сопровождению, погрузке, перегрузке и иные подобные работы (услуги), непосредственно связанные с реализацией экспортируемых товаров;
- экспортируемые транспортные услуги;
- работы (услуги), непосредственно связанные с транспортировкой через иностранную территорию Республики Беларусь товаров, перемещаемых транзитом через территорию Республики Беларусь.

Применение нулевой ставки означает полное освобождение от НДС реализации товаров (работ, услуг) путем вычета (зачета, возмещения) сумм налога, уплаченных при приобретении сырья, материалов, топлива, электрической или иной энергии, комплектующих изделий и полуфабрикатов и иных товаров (работ, услуг), использованных для производства и (или) реализации товаров (работ, услуг), облагаемых налогом по нулевой ставке, если иное не предусмотрено законодательством.

Таким образом на железной дороге из выручки, полученной от вывоза товаров и транзита не уплачивается НДС. Это делает белорусские товары более конкурентоспособными на внешнем рынке, а также стимулирует грузоотправителей осуществлять перевозки через территорию нашей республики (то является дополнительным источником поступления валюты в страну).

В отечественной прессе регулярно публикуется информация о том, что исходят попытки внести дополнение в Закон "О налоге на добавленную стоимость", согласно которому транзит товаров через территорию республики будет облагаться в общеустановленном порядке по ставке 20 %. Сторонники данной поправки рассчитывают таким образом увеличить доходы бюджета за счет роста налоговых поступлений.

Существует ошибочное мнение о том, что увеличение количества косвенных налогов (НДС по своей природе является косвенным налогом) либо их ставок может дать существенный прирост доходов государства. Такая уверенность базируется на простоте контроля и взимания косвенных нало-

гов. Этот подход имеет право на существование только при рассмотрении закрытой (изолированной) экономики и в условиях, когда потребление товара абсолютно неэластично или близко к этому, а также при абсолютных монополиях. В таком случае потребитель не имеет альтернативы (нет доступа на внешние рынки, нет конкуренции между продавцами) и будет вынужден приобретать товары по возросшим ценам.

В современных условиях, когда любая страна в той или иной степени интегрирована в мировую экономику, при резком росте цен на конкретный товар потребителем будет найдена альтернатива – покупка у другого продавца в другой стране. Для Республики Беларусь это будет выглядеть следующим образом: грузовладельцы найдут другие маршруты для транзита своих товаров из Европы и обратно (через страны Прибалтики, Украину). Транзит через нашу страну резко сократится, и бюджет не только не получит дополнительных средств, но и потеряет те, что имеет.

Позитивный налоговый результат невозможно получить за счет простых технических приемов. Эта задача крайне сложная даже для устойчивых рынков. В трансформационных условиях развития экономики и политики (особенно в государствах переходного типа) обострены противоречия между субъектами сфер "бизнес" и "бюджет". Задача науки и законодательной практики – "примирить" эти интересы. Стратегическая цель совершенствования методологии налогообложения – обеспечить паритет налоговых функций. До сих пор пока налоговая практика демонстрирует отсутствие такого паритета. Противоречия между субъектами сфер "бизнес" и "бюджет" будут углубляться. С их углублением, увеличением фискального перекоса налогообложения, утратой им связей с реальной экономической средой эти противоречия будут обостряться. Как следствие этого, снижаются объемы налоговых доходов бюджета, замедляются темпы экономического роста в стране и далее выстраивается цепочка сопряженных с этим негативных проявлений во всех сферах общественной жизни. Это одно из свойств функционирующей налоговой системы, определяемое как ее индикаторное свойство. Его смысл выражается в способности налогообложения отражать состояние экономических, социальных, политических процессов, влиять на них, изменяться вместе с ними.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Закон Республики Беларусь от 19 декабря 1991 г. № 1319-XII "О налоге на добавленную стоимость" // Ведомости Верховного Совета Республики Беларусь. - 1992. - № 3. - С. 51.
- 2 Шатазов С. Налоговая система России.- М.: МЦФЭР, 2000. - 176 с.
- 3 Ютесина Т.Ф. Налоги и налогообложение.- М.: Инфра-М, 2001. - 576 с.

Получено 14.03.2003

ДК 656.2078 (476)

В. Булюк
МО "Белвестбанк"

ПЕРСПЕКТИВЫ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЭЛЕКТРОННОГО БИЗНЕСА ДЛЯ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Электронный бизнес. Перспективы и эффективность осуществления основных бизнес-процессов Белорусской железной дороги путем использования технологий глобальных сетей Internet.

Вступление Республики Беларусь во Всемирную торговую организацию требует распространения электронного бизнеса на Белорусской железной дороге. Это обусловлено приходом международной конкуренции в производственно-экономические отношения Республики Беларусь.

Само начало развития электронного бизнеса в глобальной сети Internet тесно связывают с 1995 годом, когда началось активное освоение этой сети широкими пользователями. В том же году был открыт и один из первых интернет-магазинов – Amazon. В дальнейшем появились и другие составляющие этого нового направления развития экономики.

Именно электронный бизнес часто называют технологией третьего тысячелетия. Его достижения и перспективы развития уже сейчас впечатляют своим разнообразием. Это новое направление экономики развивается очень быстрыми темпами. Так подъем азиатской экономики во многом был обусловлен применением этой новейшей технологии ведения дел. Ведущие, экономически развитые страны в полном объеме пользуются достижениями этого нового вида коммерции, корпоративные сети крупных, даже мелких компаний и банков уже тесно интегрированы в глобальную информационную сеть и фактически все отрасли их деятельности используют достижения новейших технологий ведения дел. С появлением и развитием этого новейшего типа бизнеса произошли изменения не только в отношении компаний с их клиентами, но и во внутренней структуре самих предприятий. Появились новые модели ведения бизнеса.

Иногда понятия электронного бизнеса и электронной коммерции отождествляются, однако между ними существуют значительные различия.

Электронный бизнес (e-business) – это осуществление основных бизнес-процессов компании путем использования технологий глобальных сетей и Internet, в частности, с целью повышения эффективности деятельности. Дру-