

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В УСЛОВИЯХ КОНСОЛИДИРОВАННОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

Д. Н. КУШНЕРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Интеграция Республики Беларусь в Единое экономическое пространство (ЕЭП) требует унификации в том числе и налоговых законодательств. Белорусская железная дорога относится к крупным высокоинтегрированным структурам, для которых в мировой практике применяются особые режимы налогообложения, наиболее распространенным из них является механизм налоговой консолидации. При консолидированном налогообложении группа тесно взаимосвязанных компаний воспринимается не как совокупность отдельных налогоплательщиков, а как единый плательщик налогов из доходов, полученных этой группой. Российская Федерация механизм налоговой консолидации ввела с 1 января 2012 года, в Республике Казахстан данный вопрос прорабатывается, поэтому в нашей стране введение института консолидированных налогоплательщиков представляется весьма близкой перспективой. Следовательно, Белорусской железной дороге как потенциальному консолидированному налогоплательщику необходимо разработать собственный инструментарий, позволяющий применять данный механизм без ущерба своим экономическим интересам.

Консолидация государственного объединения «Белорусская железная дорога» потребует разработки для этих условий новой методики планирования финансовых результатов на уровне консолидированного плательщика. До консолидации каждый из плательщиков, входящих в состав объединения, самостоятельно планировал свои финансовые результаты без учета влияния остальных субъектов.

Для железной дороги Указом Президента Республики Беларусь от 03.04.2006 № 186 установлен особый (централизованный) порядок исчисления и уплаты двух налогов: НДС по перевозкам и налога на прибыль организаций, входящих в сводный баланс основной деятельности. Однако в условиях консолидированного налогообложения данный порядок неприменим по ряду причин: часть доходов «выпадает» из централизации; при расчете и уплате НДС и налога на прибыль полностью исключены организации, входящие в состав государственного объединения, но не относящиеся к Белорусской железной дороге; не оптимизированы трудозатраты на исчисление и уплату налогов.

Для устранения указанных недостатков и создания условий по переходу на консолидированное налогообложение в государственном объединении «Белорусская железная дорога» необходимо ввести механизм налоговой консолидации по налогам на добавленную стоимость и на прибыль, при котором НДС централизованно рассчитывается и уплачивается не только по перевозкам, но и по всем остальным оборотам по реализации, а также по оборотам организаций, входящих в состав объединения, но не относящихся к железной дороге; налог на прибыль не только уплачивается, но и рассчитывается централизованно, в расчетах участвуют не только организации Белорусской железной дороги, но и остальные, входящие в состав объединения; все расчеты, уплата, составление и представление налоговых деклараций по налогам на добавленную стоимость и на прибыль производятся только Управлением Белорусской железной дороги. Для реализации данного механизма следует разработать методику консолидированного налогообложения, которая должна предусматривать передачу всеми структурными единицами объединения в Управление дороги информации о доходах, расходах, налоговых вычетах и льготах, иной информации, необходимой для определения налоговой базы и сумм налогов.

Возросший при переходе на консолидированное налогообложение объем информации, необходимость управления налоговыми потоками и их оптимизации вызовут потребность в создании на Белорусской железной дороге полноценной системы налогового менеджмента. При этом новая управленческая структура возьмет на себя выполнение ряда задач, которыми в настоящее время традиционно занимается бухгалтерия. Управление налогами – самостоятельная сфера управленческой деятельности, требующая создания отдельных организационных структур и внедрения системы корпоративного налогового менеджмента. Налоговое планирование создает необходимые условия не для рывка или революционного прорыва, а для стабильного экономического роста хозяйствующих субъектов, повышения их финансовой устойчивости.

Основным инструментом управления в крупных структурах является контроль над финансовыми потоками. Именно он является фактором, позволяющим гарантировать централизацию управления, унифицировать критерии оценки эффективности производственной деятельности в различных подразделениях и в конечном итоге способствовать росту капитализации всей интегрированной структуры. Одним из наиболее перспективных направлений в организации финансовых потоков сложных интегрированных структур является такой метод, как бюджетирование. Систему бюджетов традиционно подразделяют на операционные и финансовые, для эффективного управления налоговыми потоками Белорусской железной дороги в составе финансовых бюджетов необходимо формировать налоговый бюджет.

Для осуществления бюджетирования считаем оптимальной следующую структуру налогового менедж-

мента: в Управлении дороги – служба налогового менеджмента; в отделениях дороги и других унитарных предприятиях, имеющих обособленные структурные подразделения, – отделы налогового менеджмента; в структурных подразделениях отделений дороги, предприятиях дорожного подчинения, обособленных структурных подразделениях, иных организациях объединения – налоговые менеджеры в штате финансовых отделов. Налоговые бюджеты предлагается составлять в следующих формах: 1-й уровень – единичный налоговый бюджет; 2-й уровень – сводный налоговый бюджет; 3-й уровень – консолидированный налоговый бюджет. Консолидированный бюджет формируется службой налогового менеджмента Управления дороги на основании сводных налоговых бюджетов по отраслям экономики, в которых функционируют входящие в состав Белорусской железной дороги организации.

УДК 656.062

АНАЛИЗ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ И ЕГО РОЛЬ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

О. В. ЛИПАТОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Т. А. ОЖИГАЛО

Брестское отделение Белорусской железной дороги

Динамичное развитие рынков, высокая конкуренция и желание покупателя получать, прежде всего, качественный товар обуславливают развитие сравнительно новой для Беларуси науки – логистики. На рынке довольно сложно становится зарабатывать только за счет развития производства и маркетинга. Эффективная логистика, прежде всего, позволяет повышать рентабельность компании за счет снижения себестоимости и издержек. Как показывает опыт зарубежных компаний, сокращение логистических издержек на 1 % эквивалентно десятипроцентному увеличению продаж. В этих условиях актуальным и целесообразным становится сосредоточение внимания на динамическом развитии логистических процессов с использованием аналитического инструментария экономического анализа.

Главное в анализе логистических систем – сложное превратить в простое, труднопознаваемую логистическую проблему превратить в серию задач, имеющих метод решения; найти эффективные средства исследования, анализа и управления сложными логистическими объектами.

Областью применения анализа логистических систем является решение крупных логистических проблем, связанных с деятельностью многих людей, с большими затратами ресурсов. При этом основные задачи анализа логистических систем заключаются в следующем:

- установить степень взаимосвязи целей логистической системы со средствами их достижения;
- разработать программу развития логистической системы предприятия;
- проверить эффективность взаимодействия элементов системы, выявить узкие места и устранить их;
- выявить эффективность организации управления предприятием, функции и структуру органов управления;
- разработать конкретные показатели функционирования логистической системы предприятия;
- сформулировать цели создания логистической системы.

Современная логистика занимается вопросами управления движением материального, финансового, документального, информационного (включая сервисный) потоков. Это наука рыночных отношений, которая возникает тогда, когда между поставщиком и потребителем появляются предприятия самых разных форм собственности и каждый старается достичь своего личного результата. Это обуславливает необходимость интеграции всех потоков в одну цепочку с использованием элементов системного анализа.

Применение системного анализа в логистике позволяет определить и упорядочить элементы, цели, параметры, задачи и ресурсы логистической системы, определить ее структуру; выявить внутренние свойства логистической системы, определяющие ее поведение; выделить и классифицировать связи между элементами системы; выявить нерешенные проблемы, узкие места, факторы неопределенности, влияющие на функционирование, возможные логистические мероприятия; формализовать слабоструктурированные проблемы, раскрыть их содержание и возможные последствия перед предпринимателями; выделить перечень и указать целесообразную последовательность выполнения задач функционирования логистической системы и отдельных ее элементов; разработать модели, характеризующие решаемую проблему со всех основных сторон и позволяющие «проигрывать» возможные варианты действий и т.п.

Использование достижений логистики на транспорте является залогом повышения эффективности отечественного транспортного комплекса и активации его интеграции в мировую транспортную систему. В настоящее время транспорт, обладая колоссальным стратегическим ресурсом, выполняет базовую функцию в потоковых процессах. Существующие реалии развития национальной экономики определяют как никогда акту-