

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 24. – 634 с.
- 2 K. J. Butlon, Transport Economics, Heinemann, London 1982, pp. 1–486.
- 3 J. T. Hołowiński, *Ekonomika transportu morskiego*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1961, 244 s.
- 4 Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспорт и доставка грузов: Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1990. – 256 с.
- 5 Экономика транспорта/ Под ред. С. К. Данилова. – М.: Трансжелдориздат, 1956. – 485 с.
- 6 The New Encyclopædia Britannica. Micropædia. Vol. X, 15th Edition, 1983, pp. 1–1128.
- 7 I. Tarski, *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*, Państwowe Wydawnictwo ekonomiczne, Warszawa 1973, 258 s.
- 8 E. Troxel, *Economics of Transport*, New York 1955, pp. 1–520.
- 9 Загорский К. Я. Экономика транспорта/ Предисл. С. Г. Струмилина. – М.-Л.: Госиздат, 1930. – 152 с.
- 10 Советский энциклопедический словарь/ Научно-редакционный совет: А. М. Прохоров (пред.). – М.: Советская энциклопедия, 1981. – 1108 с.
- 11 Изудесман Я. Е. Экономика автомобильного транспорта. – Мн.: Выш. шк., 1987. – 495 с.
- 12 Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 26. – 642 с.
- 13 Завьялов П. С., Демидов В. Я. Формулы успеха: маркетинг (сто вопросов – сто ответов о том, как эффективно действовать на внешнем рынке). – М.: Междунар. отношения, 1991. – 301 с.
- 14 IATSS Research, vol. 16, # 1, 1992, pp. 72–84.

Получено 04.02.2001

ISBN 985-6550-56-4. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 1. Гомель, 2001

УДК 336.2.027:656.0

Д. Н. Кушнеров

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

ОПТИМИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА КАК ОДИН ИЗ ПУТЕЙ СНИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ В ЦЕНЕ ПРОДУКЦИИ

Анализируются возможные пути оптимизации действующей системы налогообложения с целью снижения тарифов.

В настоящее время актуальной является проблема повышения конкурентоспособности отечественных товаров и вывода их на мировой рынок. Очевидным является тот факт, что одним из важнейших показателей, влияющих на потребление товара, является его цена. В структуре цены любого товара есть транспортная составляющая, которая представляет собой тарифы и платежи за доставку сырья и материалов в пункты переработки, а также за доставку готовой продукции потребителю. Снижение тарифов на перевозки позволит снизить цену продукции в пунктах потребления, а следовательно, повысить ее конкурентоспособность.

Однако снижение тарифов не может проводиться волевым решением, а должно быть экономически обоснованным. На сегодняшний день рентабельными являются лишь грузовые перевозки в межгосударственном сообщении. Все остальные перевозки являются убыточными. В условиях, когда действующие тарифы не окупают затраты на перевозки, снижение тарифов противоречит всем экономическим законам. Поэтому необходимо провести тщательный экономический анализ с целью поиска путей снижения стоимости перевозок.

Транспортный тариф T представляет собой цену транспортной услуги и, следовательно, состоит из трех элементов:

$$T = C + П + Н,$$

где C – себестоимость;

$П$ – прибыль;

$Н$ – налоги, уплачиваемые из выручки.

Для снижения тарифов следует последовательно изучить каждый из этих элементов и определить возможные варианты их уменьшения. В данной статье будут рассматриваться лишь те пути снижения тарифов, которые связаны с налогообложением.

Себестоимость C состоит из пяти элементов (на железнодорожном транспорте – из семи, т.к. в элементе "Материалы" отдельно выделяются "Топливо", "Энергия"):

$$C = M + З + C_c + A + П_p,$$

где M – материалы;

$З$ – заработная плата;

C_c – отчисления на социальное страхование;

A – амортизация;

$П_p$ – прочие.

Из пяти элементов интерес представляет лишь элемент "Прочие", который и включает все налоги и отчисления (далее налоги), относимые на себестоимость продукции. В элемент "Материалы" включается налог за пользо-

вание природными ресурсами (экологический налог). Но его величина зависит только от объема выбросов вредных веществ в атмосферу. Источниками таких выбросов, безусловно, являются локомотивы, и, значит, за это надо платить. Элемент "Отчисления на социальное страхование" по своей сути сам является налогом. Однако он прямо пропорционален заработной плате (примерно 36 % от фонда оплаты труда), и, следовательно, для его уменьшения следует уменьшать заработную плату. Такой путь в условиях, когда и без того невысокая зарплата является единственным источником дохода большинства железнодорожников, неприемлем.

В элемент "Прочие" включаются следующие налоги:

- отчисления в фонд ликвидации последствий аварии на ЧАЭС (Чрезвычайный налог) – 4 % от фонда оплаты труда;

- налог на землю – зависит от месторасположения предприятия и размера занимаемой территории;

- отчисления в инновационный фонд – формируется фонд для финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок (НИОКР). Уменьшение отчислений в инновационный фонд может негативно сказаться на внедрении результатов научно-технического прогресса в деятельность железной дороги.

Прибыль П является основным источником развития любого предприятия. Из балансовой прибыли уплачиваются два налога: налог на недвижимость и налог на прибыль. Поскольку железная дорога располагает весьма значительными основными средствами, то и сумма налога на недвижимость велика. Исключение из налогооблагаемой базы части основных средств (например связанных с осуществлением заведомо убыточных пассажирских перевозок) даст возможность снизить тарифы. Кроме того, за счет прибыли содержится вся социальная сфера. Передача объектов социальной сферы на балансы местных властей позволит направить освободившуюся прибыль на финансирование капитальных вложений либо снизить тарифы на перевозки.

Из налогов, уплачиваемых из выручки Н, следует выделить платежи в дорожные фонды. Железная дорога платит 1 % от выручки в дорожный фонд, хотя перевозку грузов и пассажиров осуществляет по железнодорожной колее. Таким образом, содержание и ремонт автомобильных дорог осуществляются из фонда, отчисления в который производят все субъекты хозяйствования республики. Расходы по содержанию железнодорожного полотна несет только железная дорога, что "утяжеляет" тариф.

В целом следует отметить, что проведение разумной государственной политики в области налогообложения железнодорожного транспорта позволит повысить его конкурентоспособность и постепенно снизить действующие тарифы.