

УДК 336.2:656.2

Д. Н. Кушнеров

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ В РАМКАХ СНГ НАЛОГОВОЙ ПОЛИТИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Изучаются вопросы налогообложения железнодорожного транспорта государств-участников СНГ и практика применения гибкой тарифно-налоговой политики на железных дорогах мира.

Железнодорожный транспорт, пожалуй, одна из немногих отраслей, которая после распада СССР сохранила свою структуру и отлаженные хозяйственные связи. Однако для сохранения своей доли на рынке транспортных услуг и повышения конкурентоспособности необходимо на всех железных дорогах СНГ проводить согласованную экономическую политику, в том числе и в области налогообложения. В соответствии с решением Совета глав правительств СНГ по проблемам работы железных дорог государств-участников Содружества Независимых Государств департаментом транспорта и коммуникаций Международного экономического комитета был проведен анализ деятельности железнодорожного транспорта. В результате была составлена "Аналитическая записка по вопросам налогообложения и некоторым экономическим аспектам деятельности железнодорожного транспорта государств-участников СНГ".

Анализ работы железнодорожного транспорта государств-участников Содружества показал, что за прошедшие 7 лет произошло резкое повышение налогов, которые взимаются с железных дорог в бюджет государства. Если в 1991 г. доля платежей в бюджет составляла лишь 6 %, то в 1997 г. железные дороги государств СНГ внесли в бюджет около 35 % (налоговые базы во всех государствах СНГ одинаковы, различия существуют в ставках). Следовательно, произошел рост платежей более чем в 4 раза, что в конечном счете отразилось на уровне тарифов. Основными причинами такого состояния, приведшими к увеличению стоимости перевозок, являются:

1 Железные дороги платят местные налоги на содержание муниципальных объектов просвещения, здравоохранения, жилищно-коммунального хозяйства, муниципальной милиции, а также транспортный налог и другие. В то же время на их балансе находятся собственная социальная сфера и жи-

лично-коммунальное хозяйство, транспортная милиция, осуществляют убыточные пассажирские перевозки. Таким образом, железные дороги во взаимоотношениях с местными бюджетами подвергаются двойному налогообложению.

2 Железные дороги находятся в неравных условиях по сравнению с другими видами транспорта. Они вносят платежи в дорожные фонды, из которых осуществляется содержание и развитие автомобильных дорог, в то время как сами покрывают эти расходы за счет тарифов, что ставит их в заведомо неравные условия с автомобильным транспортом.

3 Железные дороги уплачивают транспортный налог, но несмотря на то, что он был введен с целью оказания им поддержки, никакой компенсации в счет транспортного налога не получают.

4 Существенное влияние на величину налогов оказывает налог на имущество, т.к. фондоемкость отрасли включает в себя стоимость подвижного состава и контейнеров, железнодорожных путей (включая подъездные пути и линии связи), а также других объектов, связанных с обслуживанием грузо-владельцев и пассажиров.

С точки зрения поддержания железных дорог представляет интерес мировой опыт. В большинстве зарубежных стран это достигается регулированием уровня железнодорожных тарифов и является прерогативой государства. В зависимости от степени доминирования железных дорог на транспортном рынке, условий внутриотраслевой конкуренции, с учетом наличия или отсутствия соперничающих транспортных предприятий, вида их собственности создается различная ситуация в сфере, формах и методах регулирования железнодорожных тарифов.

Так, в континентальной Европе, где в каждой стране существует по одному государственному предприятию магистральных железных дорог, действует порядок прямого установления предельного, максимального уровня тарифов. Европейские железные дороги практически не в состоянии конкурировать с автомобильным и водным транспортом при установлении тарифа на уровне самофинансирования. Причем их доля на транспортном рынке снижается даже при убыточных перевозках. Поэтому государство устанавливает эти тарифы с одновременной финансовой поддержкой, которая проводится постоянно в условиях стабильных бюджетов.

Представляет также интерес опыт управления тарифами в США, где применяется не прямое, фиксированное установление уровня тарифов, а их индексация с учетом инфляционных факторов. Такой порядок госрегулирования тарифов носит в определенной мере индикативный, а не директивный характер, что, безусловно, больше соответствует задачам рыночного ценообразования.

Таким образом, на большинстве железных дорог Европы и мира действует достаточно гибкая тарифно-налоговая политика, позволяющая решать

вопросы регулирования тарифов на многофакторной основе.

Проведенный анализ мирового опыта поддержания железнодорожного транспорта показывает, что для уменьшения налогового бремени железных дорог необходимо осуществление следующих мер в рамках СНГ:

1 Оказывать государственную поддержку железнодорожному транспорту. При этом средний уровень тарифов может быть уменьшен за счет инвестиций из средств государственных и региональных бюджетов, закрытия или передачи отдельных малодеятельных линий на баланс местных властей.

За счет средств государственного бюджета целесообразно осуществлять компенсацию убытков от пассажирских перевозок в дальнем сообщении, включая оплату проезда льготных категорий пассажиров; приобретение подвижного состава, новое строительство, расширение и реконструкцию капитальных объектов железнодорожного транспорта общегосударственного назначения и т.д.

За счет средств региональных (местных) бюджетов необходимо компенсировать убытки от пассажирских перевозок в пригородном и местном сообщении, включая оплату проезда льготных категорий пассажиров; приобретать пригородные электро- и дизель-поезда; передавать малодеятельные линии на баланс местных органов управления или предприятий пользователей; строить и реконструировать вокзалы, остановочные пункты, пешеходные мосты, тоннели и т.д.

Это повлияет на снижение среднего уровня тарифов. Только за счет компенсации убытков от пассажирских перевозок грузовые тарифы могут быть снижены при прочих равных условиях на 15 – 20 %.

2 Освободить железные дороги от платежей в дорожные фонды, от уплаты транспортного налога, налога на имущество. Данная мера позволит снизить уровень тарифов на 5 – 7 %.

3 Исключить из налогооблагаемой базы стоимость подвижного состава и контейнеров, железнодорожных путей (включая подъездные пути, линии связи) и других объектов, связанных с обслуживанием грузовладельцев и пассажиров.

4 Целесообразно дифференцировать уровень тарифов в зависимости от рода груза с учетом доли транспортной составляющей в конечной цене продукции. В настоящее время такая дифференциация для международных тарифов действует только на Армянской и Российских железных дорогах.

5 Упорядочить взаимоотношения железных дорог с местными бюджетами и устранить двойное налогообложение. Так как более 10 % доходов железнодорожного транспорта направляется на содержание объектов социальной сферы, то было бы целесообразно передать объекты социальной сферы на баланс региональных бюджетов.

При этом основными принципами формирования согласованной тарифной системы являются:

- безубыточность перевозок и, в первую очередь, массовых грузов с установлением дифференциации тарифов по их родам;
- стабильность тарифных ставок для обеспечения выполнения долгосрочных внешнеэкономических контрактов;
- конкурентоспособность перевозимых товаров на внешнем рынке с учетом транспортной составляющей;
- установление тарифных ставок, объявляемых администрациями железных дорог на международные и внутренние перевозки как предельных;
- согласование конкурентоспособных сквозных ставок при перевозках между странами СНГ и установление механизма взаимодействия железных дорог с государством.

Это повлияет на снижение среднего уровня тарифов. Только за счет компенсации убытков от пассажирских перевозок грузовые тарифы могут быть снижены при прочих равных условиях на 15 – 20 %.

В целом предлагаемые меры по государственной и региональной поддержке (включая налоговые льготы) могут позволить, при прочих равных условиях, снизить уровень грузовых тарифов на 35 – 40 %, оживить промышленное производство и увеличить доходную часть почти на 10 – 20 % в результате дополнительных налоговых поступлений.

Так, результаты маркетингового обследования, проведенного МПС России и ВНИИЖТом на основе анкетирования грузовладельцев, показывают, что при снижении грузовых тарифов на 20 % возможен прирост объемов перевозок на 4 % с учетом расширения рынков сбыта продукции.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Аналитическая записка по вопросам налогообложения и некоторым экономическим аспектам деятельности железнодорожного транспорта государств-участников СНГ и о практике применения гибкой тарифно-налоговой политики на железных дорогах мира.

2 Соглашение о взаимодействии государств-участников Содружества Независимых Государств по сближению механизма налогообложения на железнодорожном транспорте.

Получено 18.02.2001