

The article describes the main types of real estate taxation in different countries, especially their establishment and dependence on market price (income) taxable property. The influence of mass appraisal for various types of taxable property.

Получено 27.01.2017

---

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 10. Гомель, 2017**

---

УДК 656.2.003

*С. Л. ШАТРОВ, канд. экон. наук, доцент*

*В. С. КИШКУН*

*Белорусский государственный университет транспорта*

**НАУЧНОЕ ОБОСНОВАНИЕ НАПРАВЛЕНИЙ  
РАСПОРЯЖЕНИЯ КАПИТАЛЬНЫМИ СТРОЕНИЯМИ,  
НЕЭФФЕКТИВНО ИСПОЛЬЗУЕМЫМИ  
В ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Приводятся варианты распоряжения капитальными строениями железной дороги неиспользуемыми или неэффективно используемыми в хозяйственной деятельности. При обосновании направлений в качестве базового выбран критерий динамики капитала компании.

Капитальные строения – категория, являющаяся неотъемлемым компонентом деятельности компании как сферы производства, так и оказания услуг. Она занимает весомую долю активов и позволяет обеспечить базовые условия труда работника. Являясь пассивной частью основных средств организаций железнодорожного транспорта, капитальные строения согласно теории длинных волн Н. Д. Кондратьева относятся к циклу 40–60 лет обновления. Однако, с учетом новых технологий и используемых материалов, которые были внедрены в строительство за последние 90 лет существования указанной теории, можно утверждать, что интервал обновления этой группы основных средств следует увеличить еще на несколько десятков лет. При этом интенсификация производства, повсеместная автоматизация процессов, трансформация технологии, наблюдающиеся в последние годы приводят к тому, что у компаний с такой давней историей существования, как у железной дороги, возникает необходимость высвобождения из оборота такого рода активов.

С принятием Постановления Совета Министров Республики Беларусь № 957 от 06.11.2013 «О порядке и условиях утверждения перечня неиспользуемых (неэффективно используемых) капитальных строений (зданий, со-

оружений), их частей и земельных участков (частей земельных участков), на которых они расположены», и последующей его редакцией 2016 года, организации железнодорожного транспорта, наряду с иными субъектами хозяйствования республики, вынуждены искать варианты вовлечения в хозяйственный оборот неиспользуемых (неэффективно используемых) капитальных строений, либо избавления от лишних.

В противном случае для капитальных строений, включенных в перечень по критерию «не используемые более девяти месяцев суммарно в течение двенадцати предшествующих календарных месяцев в хозяйственном обороте, предпринимательской деятельности, или при величине коэффициента использования которых в хозяйственном обороте, предпринимательской деятельности в течение двенадцати предшествующих календарных месяцев – менее 0,3», размер ежегодной арендной платы за земельные участки устанавливается до 10 раз выше стандартной.

Однако сложившиеся условия хозяйствования в перспективе не дают надежды на значительный рост производства и объема выполняемых работ и услуг, а значит, и на большее вовлечение в хозяйственный оборот мало задействованных, и, вследствие этого неэффективно используемых, капитальных строений. В связи с этим следует рассмотреть несколько вариантов распоряжения капитальными строениями, не используемыми (неэффективно используемыми) в хозяйственной деятельности организаций железнодорожного транспорта.

Согласно нормам, установленным Указом Президента Республики Беларусь от № 294 04.07.2012 г. «О порядке распоряжения государственным имуществом», направлениями распоряжения имуществом, находящимся в собственности железной дороги могут стать:

- 1) передача в безвозмездное пользование;
- 2) отчуждение в установленном порядке на аукционе, по конкурсу, без проведения аукциона либо конкурса, в том числе для реализации инвестиционного проекта;
- 3) сдача в аренду;
- 4) передача без перехода права собственности и др.

При обосновании направлений распоряжения капитальными строениями, неэффективно используемыми в хозяйственной деятельности, в качестве базового критерия считаем обоснованным принять динамику капитала компании.

Капитал как фундаментальная категория экономической науки многие годы является точкой преткновения теоретиков разных поколений и стран, однако с позиции практиков, владельцев капитала его величина – мерило успеха любого бизнесмена, а скорость его приращения – основной показатель эффективности бизнеса.

Существует ошибочное мнение, что в настоящее время в Республике Беларусь проблема капитала остро не стоит, так как большинство предприятий

находятся в государственной собственности. Государство, ранее вложившее капитал, не отслеживает, что происходит с его величиной впоследствии. Однако путь на привлечение частных инвестиций в государственный сектор экономики и, как следствие, на его разгосударствление, несомненно, изменит существующий подход к оценке эффективности деятельности компании и ее менеджмента.

Частный инвестор или кредитор в качестве основного критерия оценки эффективности своих вложений видит возврат вложений, желательно возросших в стоимости, а также величину процентов и дивидендов, получаемых за использование его капитала. Государство же основной целью деятельности своих компаний видит обеспечение товарами и услугами надлежащего качества населения, а также наполнение бюджета за счет налоговых поступлений по результатам их деятельности. Поэтому возможно единственным и самым важным критерием объединяющим интересы инвестора и государства должна стать стоимость (величина) капитала, в том числе основного.

При росте стоимости основного капитала, с одной стороны, удовлетворены интересы инвестора в части сохранения и прироста средств, вложенных в компанию, с другой – государства, так как обновление основных средств ведет к росту эффективности производства за счет его инновационного развития. Это в свою очередь приведет к росту качества обслуживания населения, его занятости, наполнению бюджета.

Первый вариант распоряжения имуществом – его передача в коммерческую собственность, однако в этом случае происходит лишь снижение стоимости активов железной дороги, а значит, и капитала компании.

Второй вариант – реализация имущества на аукционе. Такая продажа может осуществляться на торгах как передача части активов (ресурсов, имущества) железной дороги частному бизнесу, в том числе малым фирмам.

Собственником имущества выступает государство, оно же является и получателем выручки за реализованное имущество. Таким образом, средства, полученные от отчуждения на возмездной основе зданий, сооружений, которые находятся в собственности Республики Беларусь, направляются в республиканский бюджет.

Кроме того, в случае если до реализации капитального строения оно находилось у покупателя в аренде не менее трех лет, средства, полученные от отчуждения на возмездной основе такого имущества в соответствии с подп. 6.8 Указа Президента Республики Беларусь от 4 июля 2012 г. № 294 «О порядке распоряжения государственным имуществом», в размере 50 % направляются арендатором (ссудополучателем) в республиканский бюджет. Остальные 50 % этих средств направляются арендодателям (ссудодателям) проданного имущества. В этом случае стоимость активов железной дороги снизится лишь частично, поэтому те капитальные строения, которые не участвуют в производственно-технологическом процессе, морально и мате-

риально устарели, а их восстановление требует значительных финансовых вложений, могут быть реализованы.

Отрицательным итогом как первого, так и второго вариантов является полная потеря прав на имущество, которое в случае необходимости в нем придется заново приобретать или, скорее всего, строить. Это приведет к снижению мобильности и скорости реагирования на потребности рынка транспортных услуг, где может наблюдаться как падение заинтересованности в перевозках, так и ее рост.

Третий вариант – передача имущества в аренду. Аренда (от лат. *arrendare* – отдавать внаем) – имущественный наем, договор, по которому арендодатель (наймодатель) предоставляет арендатору (нанимателю) некоторое имущество (объект аренды) во временное владение и пользование за определенное вознаграждение – арендную плату.

Арендодатель – собственник имущества, сдающий его в аренду. Основные средства, сданные в аренду, числятся на балансе арендодателя, и по ним производится начисление амортизации в общем порядке, но с выделением этих средств в обособленную группу. В связи с тем, что предоставление имущества в аренду не является основной, приносящей доход, деятельностью организации, то такая деятельность относится к инвестиционной.

Арендатор – лицо, которое временно (на установленный срок) и в рамках, оговоренных в договоре, получает право на использование собственности арендодателя, за что и вносит арендную плату. Арендатор по соглашению с арендодателем может выкупить имущество, взятое в аренду. Условия и порядок выкупа определяются договором аренды. Продукция и доходы (за вычетом арендной платы), полученные арендатором в результате использования арендованного имущества, являются его собственностью.

Согласно законодательству произведенные арендатором отдельные улучшения арендованного имущества являются его собственностью. Стоимость неотделимых улучшений арендованного имущества, произведенных арендатором без согласия арендодателя, возмещению не подлежит. Эти нормы действуют, если иное не предусмотрено договором аренды.

Как вариант развития арендных отношений можно рассматривать лизинг. Лизинг (от англ. *equipment leasing* – аренда с отчуждением на срок аренды) – передача в аренду (как правило, долгосрочную и среднесрочную) средств производства, зданий и сооружений на условиях возвратности, срочности и платности с возможностью последующей их продажи арендатору за обусловленную цену с учетом ранее выплаченных за аренду сумм.

В соответствии с действующим законодательством здания и изолированные помещения, находящиеся в республиканской собственности, подлежат сдаче в аренду путем проведения аукциона. По результатам проведения аукциона договор аренды заключается сторонами в течение 10 рабочих дней со дня его проведения и подписания протокола. Недвижимое имущество передается арендатору

в соответствии с условиями договора аренды после вступления его в силу на основании передаточного акта, в котором должны быть указаны:

- место и дата составления акта;
- регистрационный номер и дата заключения договора аренды;
- характеристика состояния передаваемого недвижимого имущества;
- сроки и порядок устранения выявленных недостатков и неисправностей.

Передаточный акт подписывается сторонами (их представителями) и заверяется печатями сторон.

При сдаче в аренду капитальных строений (зданий, сооружений) обязанность по уплате налога на недвижимость сохраняется за организацией-арендодателем – железной дорогой. Также за арендодателем сохраняется и обязанность по уплате земельного налога.

Положительным является то, что этот вариант позволяет сохранить капитал железной дороги в полном объеме, при этом арендная плата, уменьшенная на величину НДС и 25%-ного налога от остатка, увеличит прибыль компании. Важно, что в случае роста объемов перевозок или иных изменений, требующих увеличения производственной мощности, капитальные строения, сдаваемые до этого в аренду, можно будет в короткий срок вернуть в свой хозяйственный оборот.

Четвертый вариант – создание совместного предприятия. При организации совместного предприятия партнеры вносят вклад в виде материальных и нематериальных ценностей в собственность такого предприятия в обмен на право участия в нем.

Объявленный уставный капитал организации признается сформированным после того, как учредители внесут денежные и неденежные вклады, т. е. имущество, необходимое для начала деятельности юридического лица. Неденежные вклады оцениваются в согласованной сумме, а при необходимости их стоимость устанавливается экспертным путем.

Так, в качестве вклада в уставный капитал капитальные строения может внести железная дорога, а компания-партнер внесет сумму денежных средств и иных активов, эквивалентную стоимости имущества, которая пополнит оборотные активы, необходимые для деятельности вновь созданной организации.

Как вариант вовлечения в сферу деятельности крупных корпораций частных фирм (как партнеров по бизнесу) можно также рассматривать франчайзинг или франшизинг (от англ. *franchising* от *franchise* – привилегия) – форма отношений и хозяйств, интеграции крупного и малого бизнеса, заключающаяся в предоставлении крупной компанией права выступать под своей торговой маркой малой компании, являющейся самостоятельным юридическим лицом. Во втором своем значении франчайзинг (франшизинг) – это специальная привилегия правительства или местных властей, заключающаяся в предоставлении фирме исключительного права на оказание определенных услуг, например, перевозки пассажиров в данном районе, обеспечение населенного пункта водой, электричеством.

Франшиза (франчайза) – это право на создание коммерческого предприятия и на торговлю продукцией старшего партнера. Для малого бизнеса особенно характерна распространенность вложения капитала во франшизу как способа организации частной фирмы. Франшиза дает возможность малой компании использовать фирменную марку более крупной компании и продавать ее товары и услуги в определенном регионе. За это право держатель франшизы (лицензиат, франшизы), как правило, владелец мелкой фирмы, платит предоставляющей франшизу компании (лицензиару, франчайзеру, франшизору) определенную сумму денег как первоначальный взнос, а впоследствии вносит и ежемесячную плату.

По нашему мнению, четвертый вариант является наиболее приемлемым, так как он создает предпосылки как сохранения права управления имуществом, так и перспективы его развития за счет финансовых вложений бизнес-партнеров и результатов деятельности новой компании. Отметим, что такой вариант приемлем для любого предприятия железной дороги, но учитывая сложившуюся структуру управления и финансовых взаимоотношений, пока применим для отдельных предприятий.

Так, объективно непрофильный для железной дороги вид деятельности осуществляет отдел материально-технического снабжения, который является филиалом на каждом отделении железной дороги и создан с целью снабжения материалами, оборудованием, запасными частями и другими изделиями по закрепленной номенклатуре организаций, входящих в состав железной дороги. Отдел материально-технического снабжения (далее ОМТС) неоспоримо играл важнейшую роль в период СССР, что связано с дефицитом как ресурсов, и высокой потребностью в них в период растущей экономики. Этот механизм сохранился и до нашего времени. Так, работа ОМТС складывается следующим образом: в конце года структурные подразделения формируют заявку на приобретение необходимых материалов на будущий год, ОМТС закупает все необходимые ресурсы и хранит их на своих складах до момента, когда они потребуются структурным подразделениям. Это может привести:

- к залеживанию материалов на складах;
- замораживанию денежных средств в материалах;
- дополнительным расходам на хранение;
- двойным расходам на транспортировку (на доставку от поставщика в ОМТС и затем – из ОМТС в структурное подразделение).

Однако в настоящее время, когда рыночная экономика привела к достаточности и даже порой избытку товарно-материальных ценностей, на рынке каждое структурное подразделение может самостоятельно заниматься закупкой материальных ресурсов по мере их необходимости. Соответственно структурные подразделения не так явно нуждаются в услугах ОМТС. При этом части дорогостоящих материалов и комплектующих поставляются через еще одну специализированную структуру железной до-

роги – УП «Белжелдорснаб», которая могла бы взять на себя ответственность за снабжение частью стратегически важных для непрерывности перевозочного процесса товарно-материальных ценностей. При этом ОМТС – это огромные ресурсы, выраженные как в основных средствах (здания, сооружения, передаточные устройства, машины и оборудование), которые находятся в удобном месте, развитой транспортной инфраструктуре, так и в человеческом капитале работников этой организации. Поэтому целесообразно создать на его базе совместное предприятие по принципу логистического центра, который будет осуществлять процесс заготовки материальных ценностей не только для предприятий, входящих в структуру железной дороги, но и для сторонних промышленных предприятий города и близлежащих районов.

Транспортные базы также могут рассматриваться как основа для создания совместных ремонтно-эксплуатационных предприятий, которые оказывали бы услуги не только предприятиям железной дороги, но и сторонним организациям, доля заказов от которых должна быть преобладающей.

Дистанции гражданских сооружений в связи с недостаточным объемом заказов со стороны железной дороги, могли бы оказывать широкий спектр услуг по строительным и обслуживающим работам для широкого круга потребителей от граждан до предприятий города и не только.

Однако, безусловно, только индивидуальный подход к выбору того или иного варианта распоряжения имуществом, находящимся в собственности железной дороги, может стать верным направлением повышения эффективности использования капитальных строений, находящихся на балансе предприятий железнодорожного транспорта.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О порядке и условиях утверждения перечня неиспользуемых (неэффективно используемых) капитальных строений (зданий, сооружений), их частей и земельных участков (частей земельных участков), на которых они расположены : постановление Совета Министров Республики Беларусь № 957 от 06.11.2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.expert.by/EC/monitorings/200361.txt> – Дата доступа : 26.01.2017.

2 О порядке распоряжения государственным имуществом : указ Президента Республики Беларусь от № 294 04.07.2012 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://pravo.by/document/?guid=3871&p0=P31200294>. – Дата доступа : 29.01.2017.

*S. SHATROV, PhD, Associate Professor*

*V. KISHKUN*

*Belarusian State University of Transport*

**SCIENTIFIC REASONS FOR THE DIRECTIONS OF THE ORDER THE CAPITAL STRUCTURES WHICH ARE INEFFICIENTLY USED IN THE ECONOMIC ACTIVITY**

Versions of the order are given by the capital structures of the railroad which aren't used or inefficiently used in economic activity. In case of reasons for the directions as basic the criterion of dynamics of the equity of the company is chosen.

Получено 10.02.2017

---

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 10. Гомель, 2017**

---

УДК 339.543.64

*О. Н. ШЕСТАК, канд. экон. наук, доцент*

*К. БОБРОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта*

**ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ  
ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ТАРИФНЫХ ПРЕФЕРЕНЦИЙ  
ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА**

В статье определены проблемы и проведен анализ влияния предоставляемых тарифных преференций развивающимся и наименее развитым странам на внешнюю торговлю государств – членов Евразийского экономического союза по товарным позициям, которые занимают наибольший удельный вес в импорте Евразийского экономического союза за последние пять лет.

Под тарифными преференциями понимаются льготы по уплате ввозных и вывозных пошлин, которые применяются в зависимости от страны происхождения товара, перемещаемого через таможенную границу [1].

Тарифные преференции представляют собой инструмент таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности, который на современном этапе развития является одним из важнейших элементов внешнеторговой политики государств и интеграционных объединений. Порядок предоставления тарифных преференций регулируется в рамках преференциальной системы страны-донора, механизм реализации которой должен не только следовать международным принципам внешней торговли, но и учитывать национальные интересы, а также защищать внутренний рынок.

Применение тарифных преференций во внешнеторговой практике государствами – членами Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) осуществляется в соответствии с унифицированной законодательной базой, а также на основании двусторонних и многосторонних соглашений о создании зоны свободной торговли государств – членов ЕАЭС. Предоставление преференций Евразийским экономическим союзом осуществляется с целью