

на один и тот же коэффициент, характеризующий их неопределенность, который в последующем со-

кращается. В результате действительное отношение рассматриваемых величин не изменяется.

#### Список литературы

1 Еловой И. А. Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов):

В 2 ч. Ч. 1, 2. – Гомель: БелГУТ, 2000. – 536 с.

2 Еловой И. А. Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов). – Гомель: БелГУТ, 2001. – 336 с.

Получено 18.01.2002

**I. A. Yelovoy.** Economic estimation manufacture-transport-selling of systems and their tariffs in view of the investments.

The classification manufacture-transport-selling of systems is resulted, the problems of formation and management of the investments for transport-technological systems are analyzed, the algorithm

---

Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. 2002. № 1(4)

---

УДК 336.2:656.2

*Д. Н. КУШНЕРОВ, аспирант; Гомельский государственный университет им. Ф.Скорины, г. Гомель*

### ВЛИЯНИЕ НАЛОГОВОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ НА ФОРМИРОВАНИЕ ЦЕНЫ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Рассмотрено влияние налогов на формирование цены транспортных услуг. Предложены направления совершенствования налоговой системы для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта Республики Беларусь.

Основной продукцией железнодорожного транспорта является перевозка грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа и почты. Такой вид продукции является неосязаемым 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 железнодорожном транспорте в качестве цены выступает тариф.

Поскольку железнодорожный тариф есть видоизмененная 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 следующей формуле:

$$Ц = С + П + Н_{в},$$

где Ц – цена продукции; С – себестоимость производства (фактические суммарные затраты); П – прибыль;  $N_{в}$  – 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 ( $N_{в}$ ). Эти налоги являются косвенными, т.е. они включаются в отпускную цену и опла-

чиваются потребителем. Влиять на величину этой составляющей цены предприятия не могут, это возможно только на уровне государства. Избрав приоритетные отрасли, государство может уменьшить ставки этих налогов либо полностью освободить их от уплаты.

В 2002 году установлена такая последовательность включения налогов в цену продукции [1]:

- а) акцизы (для подакцизных товаров);
- б) целевые сборы в местные целевые бюджетные фонды стабилизации экономики производителей сельскохозяйственной продукции и продовольствия, жилищно-инвестиционные фонды, целевой сбор на финансирование расходов, связанных с содержанием и ремонтом жилищного фонда;
- в) отчисления в республиканский фонд поддержки производителей сельскохозяйственной продукции, продовольствия и аграрной науки и отчисления средств пользователями автомобильных дорог;
- г) налог с продаж автомобильного топлива;
- д) налог на добавленную стоимость.

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 погашение потерь от пассажирских перевозок. При перевозках пассажиров в межгосударственном сообщении оплата взимается 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 пригородных пассажирских перевозок от уплаты НДС [2]. В общей структуре пассажирооборота около 70 % приходится на пригородные перевозки. Если из доходов, которые даже не покрывают затраты, еще уплачивать и НДС, это 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 (налоги, указанные в пунктах б, в, д данной статьи).

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 таможенную 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, ма-

териалов, 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 [2].

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 грузовладельцев осуществлять перевозки через территорию нашей республики (что является дополнительным источником поступления валюты в страну).

В настоящее время делаются 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 %. Странники данной поправки рассчитывают таким образом увеличить доходы бюджета за счет роста налоговых поступлений.

Существует ошибочное мнение о том, что увеличение количества косвенных налогов (а 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 налогов. 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.

Еще одним из вопросов, непосредственно касающихся налогообложения железнодорожного транспорта, являются отчисления из выручки средств пользователями автомобильных дорог. В соответствии с действующим законодательством все субъекты хозяйствования производят из вы-

ручки отчисления в дорожный фонд в размере 1 % [1]. Логика этих отчислений такова: все производители продукции перемещают ее по автомобильным дорогам, следовательно, они должны финансировать ремонт и содержание этих дорог.

Железная дорога также производит отчисления в этот фонд. Однако для осуществления процесса перевозок дорога имеет собственную инфраструктуру (железнодорожный путь, коммуникации), а автомобильные дороги здесь никак не задействованы: подвозом и вывозом грузов на станцию занимаются клиенты, объем перевозок грузов собственным транспортом железной дороги в общем грузообороте занимает доли процента. Железнодорожной дорогой на самых различных уровнях неоднократно поднимался вопрос об освобождении ее от отчислений в дорожные фонды, однако эта проблема

до сих пор не решена.

В целом можно предложить следующие основные направления совершенствования налогового законодательства для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта:

- необходимо сохранить льготы по НДС при перевозке пассажиров в пригородном сообщении и рассмотреть возможность освобождения всех убыточных пассажирских перевозок от НДС;
- следует оставить обложение НДС транзитных перевозок по ставке 0 %;
- изучить целесообразность освобождения ввоза от обложения НДС для снижения цен на внутреннем рынке республики;
- освободить железную дорогу от уплаты отчислений в дорожный фонд.

#### Список литературы

1 Закон Республики Беларусь "О бюджете Республики Беларусь на 2002 год".

Получено 15.04.2002

**D.N.Kushnerov.** Tax influence on price formation for railway transportation of goods.

It was considered tax influence on price formation for transportation service. There were suggested directions of tax system improvement for competitiveness increase of Republic of Belarus railway transport.

2 Закон Республики Беларусь от 19 декабря 1991 г. № 1319-XII "О налоге на добавленную стоимость"// Вестник Верховного Совета Республики Беларусь. – 1992. – № 3. – Ст.51.