

ВОПРОСЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА

Транспортная отрасль занимает особое место в народнохозяйственном балансе любого государства, так как именно она обеспечивает соединение производства и потребления валового продукта. Без транспорта невозможно нормальное функционирование всех отраслей национальной экономики и развитие межгосударственных экономических связей. Более того, мировой наукой доказано, что развитие транспортной системы должно опережать рост валового продукта, поскольку только при наличии резервов транспортного потенциала возможно общее оживление экономических отношений на внутреннем и внешнем рынках. Подъем этой отрасли позволяет обеспечить рост объемов сервисных услуг, расширение инфраструктуры придорожного обслуживания перевозок, решение задачи обеспечения занятости населения, поскольку транспорт относится к наиболее трудоемким сферам хозяйственной деятельности.

Для Беларуси проблемы развития транспорта и укрепления его экономики имеют особое значение, учитывая геополитические преимущества территории республики, находящейся в центре Европы на перекрестке главных транспортных коридоров и возможности расширения международных перевозок. Однако на сегодняшний день в составе внутреннего валового продукта доля транспортной составляющей постоянно снижается (1995 г. – 10,3%, 2000 г. – 9,5%, 2005 г. – 7,0%).

В мировом масштабе транспортный рынок достаточно насыщен предложениями услуг, а сфера международных перевозок представляет собой поле жесткой конкурентной борьбы. Чтобы выдержать конкуренцию необходимо располагать современным подвижным составом транспортных средств, обеспечить высокий уровень его сервисного обслуживания, развить сеть придорожных структур, вложив в этот бизнес значительные финансовые средства.

Автомобильный транспорт республики такими ресурсами не располагает. Он из года в год наращивает убытки, которые к себестоимости составили в 2004 г. -1%, в 2005 г. -2,7%. Убыточно работают автотранспортные организации всех форм собственности: государственной, республиканской, коммунальной, негосударственной, кроме иностранной собственности, где рентабельность всего 0,5%.

Полностью убыточны пассажирские автомобильные перевозки. Грузовые перевозки в целом рентабельны, однако общая сумма их прибыли даже на четверть не покрывает общую сумму убытков от пассажирских перевозок. Дальнейшие финансовые перспективы работы автотранспортных организаций также не оптимистичны, принимая во внимание резкое подорожание энергоресурсов с 2007 г.

Оценивая объективно сложившуюся экономическую ситуацию, можно заключить, что она носит системный характер и свидетельствует о необходимости изменения в принципе государственной политики в отношении отрасли в направлении обеспечения ей условий для самофинансирования, развития и совершенствования транспортных услуг, продвижения их на мировые рынки, повышения доходности.

Финансовая самодостаточность транспортных организаций в наибольшей степени зависит от уровня налоговой нагрузки на их доходы и ее сопоставимости с налоговой нагрузкой на предприятия других отраслей экономики.

Общий уровень налоговой нагрузки на доходы транспортных организаций (без учета транспортных организаций Госкомавиации и Белорусской железной дороги) по данным Минстата в 2 раза превышал налоговую нагрузку на предприятия Минпрома.

Детальные расчеты совокупных сумм налоговых изъятий, проведенные на основе бухгалтерских данных автопарков показали, что реальный уровень налоговой нагрузки на доходы отрасли составлял с 2004 по 2006 гг. стабильно от 25% до 31%. При этом суммарно рост налогов ежегодно значительно опережал рост выручки от реализации. Если в 2005 г. выручка по грузовым перевозкам увеличилась на 17,8% по сравнению с 2004 г., то налоговые платежи возросли на 19,7%. По пассажирским перевозкам выручка увеличилась на 21,1%, а общая сумма налогов – на 30,8%.

Наиболее обременительны для транспорта налоговые платежи, относимые на себестоимость услуг. Они увеличивают цену грузовых перевозок в среднем на 12%, пассажирских – на 21%.

Оборотные налоги добавляют к цене грузовых перевозок в среднем 15%, а пассажирских – 8% даже с учетом того, что доходы от внутригородских и пригородных пассажирских перевозок освобождены от обложения НДС.

Принцип равенства налогоплательщиков перед Законом означает не только единство ставок платежей для всех субъектов хозяйствования, но и учет особенностей формирования налоговой базы, так как база оказывает гораздо большее влияние на объемы налоговых изъятий, чем непосредственно ставки.

На автотранспорте высокий уровень налоговой нагрузки обусловлен, прежде всего, спецификой структуры налоговой базы в данной отрасли, которая в связи с объективными обстоятельствами значительно выше, чем в других сферах хозяйственной деятельности. Как известно, основными объектами налогообложения, формирующими наибольшие суммы налоговых платежей, выступают: выручка от реализации продукции, работ и услуг, к которой «привязаны» оборотные налоги и фонд заработной платы, начисления которой влекут за собой значительные размеры отчислений в фонд социальной защиты населения, подоходного налога, платежей в фонд страхования, банку за кассовое обслуживание и др. Оба эти объекта и определяют основную долю платежей из доходов транспортных организаций.

Выручка от реализации на транспорте облагается двумя платежами: отчислениями в республиканский фонд поддержки производителей сельхозпродукции и дорожного хозяйства по общей ставке 3% и налогом на добавленную стоимость по ставке 18%. Наибольшим из них является НДС, фактически уплаченная сумма которого составила за 9 месяцев 2006 г. по грузовым перевозкам 8,5% выручки, по пассажирским – 3,7% выручки. Даже по усредненным данным Министерства по налогам и сборам РБ удельный вес НДС в доходах от реализации по Минтрансу составляет 4,3%. В то же время по той же статистике МНС средний уровень НДС в доходах от реализации Минпрома равен 0,0%, концерна «Беллегпром» 0,9% и т.д. Наиболее налогоемкими оказались наряду с Минтрансом только Минжилкоммунхоз (4,7%), Минторг (5%) и Минэнерго (5,5%). Ситуация обусловлена тем, что доля добавленной стоимости в выручке от реализации на транспорте в 1,2 раза выше, чем в промышленности.

По своему определению НДС относится к категории нейтральных налогов, которые не оказывают влияния на финансовые результаты деятельности предприятий, так как его сумма, добавленная к цене реализации, должна полностью оплачиваться потребителями товаров, работ, услуг.

Данный принцип, однако, не действует в транспортной отрасли. Суть проблемы состоит в том, что автохозяйства, осуществляющие городские и пригородные пассажирские перевозки и освобожденные по ним от уплаты налога на добавленную стоимость, не могут уменьшать общие платежи в бюджет на суммы НДС, предъявленные поставщиками материальных ресурсов, как это делают все остальные хозяйствующие субъекты. По Закону они включают предъявленный поставщиками к зачету налог в себестоимость пассажирских перевоз-

ок, оплачивая его в конечном итоге за счет своей прибыли. По расчетам сумма НДС, включенного в затраты на пассажирские автотранспортные перевозки практически увеличивает общую долю налоговых платежей в составе выручки от реализации более чем на 4%.

Таким образом, методика исчисления и уплаты НДС требует более глубокого обоснования с учетом объективных реалий экономики автотранспорта, а также с учетом опыта налогообложения доходов от реализации транспортных услуг в экономически развитых государствах.

В большинстве развитых стран, имеющих те же проблемы с убыточностью общественного транспорта, практикуется применение пониженных ставок НДС, которое позволяет транспортным организациям зачитывать суммы НДС, предъявленные поставщиками материальных ценностей и получать возмещение из бюджета в размере разницы между стандартной и пониженной ставкой налога. Имеют место также ситуации применения «нулевой» ставки НДС, предоставляющей транспортным хозяйствам право на возмещение НДС, оплаченного ими при закупке сырья, материалов из государственного бюджета (Великобритания).

В Беларуси также имеется опыт налогообложения дотационных видов деятельности, таких, например, как производство продукции животноводства и растениеводства в сельском хозяйстве. По действующему законодательству сельскохозяйственные предприятия, производящие продукцию растениеводства (кроме цветов и декоративных растений) и животноводства (кроме пушного звероводства), рыбоводства и пчеловодства, включают в отпускную цену НДС по льготной ставке 10%. Уплата налога дает им одновременно право на зачет предъявленных налоговых сумм.

Вводя пониженную ставку платежа НДС для производителей продукции растениеводства и животноводства в размере 10%, государство фактически не утрачивает поступлений платежей в бюджет, так как благодаря зачетному методу его исчисления, недоначисленные в сельском хозяйстве суммы перекладываются на следующее производственное звено и в конечном итоге на покупателя продукции.

До 2000г. предоставляемая им льгота выражалась в полном освобождении от обязанности начисления и уплаты в государственный бюджет налога на добавленную стоимость, но одновременно они не имели возможность вычитать из налоговых платежей суммы НДС, уплаченные при приобретении товаров для производственных нужд. В результате и без того высокая себестоимость продукции растениеводства и животноводства завышалась на суммы включенного в нее НДС, уровень их убыточности был высоким, обострялась проблема диспаритета цен в сельском хозяйстве.

Негативная для экономики и финансов сельского хозяйства ситуация, законодательно отрегулированная с 2000 г., продолжает иметь место на пассажирском городском и пригородном автотранспорте. Освобождение последних от

налога на добавленную стоимость не является в полном смысле льготой, так как одновременно служит существенной причиной завышения себестоимости пассажирских перевозок и фактором убыточности автохозяйств.

Кроме оборотных налогов, повышающих цену транспортных перевозок, ее увеличивают также значительные суммы платежей и отчислений, включаемых в себестоимость услуг. Реально за счет включения налогов себестоимость услуг грузового автотранспорта возрастает в среднем на 14-15%, а пассажирского на 15-16%, что негативно сказывается на общих финансовых результатах деятельности автохозяйств, уменьшая и без того низкую рентабельность грузовых перевозок и увеличивая убыточность пассажирских.

Неравенство отраслевых условий налогообложения особенно очевидно при сопоставлении структуры затрат предприятий. В табл. 1. приведена структура затрат, сложившаяся за 2005 г. в целом по Минтрансу в сопоставлении с такими ведущими министерствами как Минсельхозпрод, Минпром, концерн «Белгоспищепром».

Таблица 1

Структура затрат на производство продукции по республиканским органам государственного управления за 2005 г.

Орган государственного управления	Затраты на производство продукции					
	материальные	оплата труда	амортизация	прочие без налогов	налоги, включая ФСЗН	
					всего	ФСЗН
Минтранс	52,1	23,6	7,0	6,3	11,0	8,8
Минпром	71,5	14,8	3,2	3,0	7,5	5,7
Минсельхозпрод	72,5	13,4	6,5	2,6	5,0	4,4
Концерн «Белгоспищепром»	78,8	7,4	3,9	5,3	4,6	3,0

Сравнение приведенных данных по структуре затрат показывает, что общий уровень налоговой нагрузки на себестоимость продукции (работ, услуг) в отрасли с трудоемким характером производства, к которой относится транспорт составляет 11%, что в полтора-два с лишним раза ощутимее чем в материалоемких отраслях, таких как промышленность (7,5%), сельское хозяйство (5%), пищевая промышленность (4,6%) и др.

Отрицательно на экономику автотранспортных предприятий влияют и налоги, уплачиваемые из прибыли. За последние 3 года при общих убытках от перевозки пассажиров в сумме, превышающей 10 млрд. руб. предприятия ежегодно уплачивали в бюджет 6-7 млрд. руб. налогов, предусматривающих наличие прибыли как их источника. При этом если налог на прибыль и местные сборы непосредственно связаны с фактом получения прибыли, то такие платежи как налог

на недвижимость, экономические санкции и другие налоги от него не зависят. В результате автотранспортные организации, осуществляющие пассажирские перевозки, не имея соответствующего финансового источника для уплаты указанных налогов, перечислили в бюджет собственные оборотные средства в 2004 г. в сумме 5091 млн. руб., в 2005г. – 5911 млн. руб., за 9 месяцев 2006 г. – 4084 млн. руб. Данные факты свидетельствуют о вторжении налогов в воспроизводственные ресурсы предприятий, что недопустимо с экономической точки зрения.

По грузовому автотранспорту в бюджет изымается большая часть полученной организациями прибыли. По ряду областных предприятий она доходила в 2004 г. почти до 100%. В последующие годы доля изъятий снижалась, но остается значительной.

Можно заключить, что действующее налоговое законодательство не только не способствует финансовой стабилизации деятельности автотранспортных организаций, но скорее наоборот, обостряет проблемы, которые в итоге вынужденно решаются за счет бюджетных субсидий.

Решение проблемы удешевления транспортных услуг, повышения конкурентоспособности организаций автомобильного транспорта на рынке грузовых и пассажирских перевозок и одновременно задачи повышения рентабельности работы автотранспорта, его финансовой самодостаточности, сокращения дотационности требует двусторонних подходов. Наряду с необходимостью рационализации управления экономикой транспортных организаций, направленной на максимальное снижение удельных материальных, энергетических затрат, требуется также уменьшение налоговой нагрузки на отрасль. При этом речь идет не о предоставлении транспорту особого льготного режима налогообложения, а о создании равных налоговых условий по сравнению с промышленностью и другими ведущими отраслями народного хозяйства.

Вмешательство государства в процесс развития экономики с использованием налогового механизма должен состоять в создании условий для существования здоровой конкуренции, в защите национальных товаропроизводителей, стимулировании их деловой активности, привлечении капиталов, ускорении технического прогресса и в других действиях, направленных на рост производства.