

**ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ДОХОДОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ОТ ПЕРЕВОЗОК**

*Д.Н. Кушнеров, аспирант
Научный руководитель – В.Г. Гизатуллина, к.э.н., профессор
Белорусский государственный университет транспорта*

Белорусская железная дорога осуществляет разнообразную деятельность, связанную не только с перевозками, но и другую, не связанную с перевозочным процессом. Каждый вид деятельности железной дороги имеет свои особенности, связанные со структурой управления, особенностями финансирования, распределения доходов, ценообразования, которые оказывают влияние на методологию исчисления и уплаты налогов.

Основной вид деятельности Белорусской железной дороги – деятельность железнодорожного транспорта – связан с перевозочным процессом. Такая деятельность называется эксплуатационной и в соответствии с Общегосударственным классификатором видов экономической деятельности имеет шифр 60100. Эксплуатационная деятельность направлена на осуществление перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа и почты.

Кроме того, на Белорусской железной дороге осуществляются второстепенные и вспомогательные виды деятельности. Ко второстепенным видам деятельности относится реализация населению и организациям товаров (работ, услуг), не связанных с эксплуатационной деятельностью – ремонт подвижного состава сторонним организациям, оказание платных услуг населению. Вспомогательные виды деятельности направлены на содействие выполнению основного и второстепенных видов деятельности (например, ремонтные мастерские).

Продукция железной дороги, перевозка, создается отделениями дороги, а точнее – структурными подразделениями (депо, участками, дистанциями и пр.), входящими в их состав. Локомотивные депо обеспечивают процесс перевозок исправным тяговым подвижным составом, вагонные депо – исправными вагонами, дистанции пути содержат в надлежащем состоянии инфраструктуру, дистанции электроснабжения обеспечивают бесперебойную подачу электроэнергии ко всем устройствам, дистанции сигнализации и связи следят за исправной работой всех устройств автоматики и телемеханики (стрелочные переводы, светофоры) и т.д. При этом ни одно структурное подразделение не получает напрямую от клиентов доходы от реализации своей продукции. Отделения дороги также не получают от клиентов доходы, хотя денежные средства за выполненную транспортную работу частично зачисляются на их счета.

Доходы от перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, почты получает только одно юридическое лицо – государственное объединение "Белорусская железная дорога". Затем Управление Белорусской железной дороги через особую систему внутрихозяйственных расчетов перераспределяет доходы между участниками перевозочного процесса (отделениями). Отделения в свою очередь перераспределяют полученные от Управления дороги доходы между структурными подразделениями, входящими в их состав. Этот порядок закреплен в статье 9 Закона Республики

Беларусь "О железнодорожном транспорте".

Такой принцип формирования и распределения доходов на всех уровнях железной дороги обусловлен рядом причин:

– перевозка, как правило, не заканчивается в границах одного отделения дороги, то есть в ней участвует два и более отделения, а, следовательно, и доходы должны получить все, кто осуществил перевозку. При этом клиент (пассажир, грузоотправитель, грузополучатель) платит только один раз – на станции отправления или назначения. Для правильного распределения полученных доходов между участниками перевозочного процесса необходим некий орган, имеющий информацию обо всей транспортной работе;

– на Белорусской железной дороге большой удельный вес международных перевозок. По существующей в международной практике организации расчетов за железнодорожные перевозки в грузовом сообщении доходы взимаются только за перевозки внутри каждой страны, то есть железная дорога каждой страны самостоятельно взимает с клиента плату за пробег по своей территории (исключения составляют только перевозки домашних вещей, плата за которые может взиматься станцией отправления сразу за весь маршрут следования). По пассажирским перевозкам механизм иной: пассажир на станции отправления покупает проездной документ, оплачивая сразу весь маршрут следования. Информация обо всех проданных проездных и перевозочных документах обрабатывается АСУ "Экспресс" и определяется доля, подлежащая перечислению иностранным железным дорогам, участвовавшим в перевозках. Расчеты между железными дорогами стран СНГ, ЕС и другими ведутся только на уровне администраций, что требует обобщения информации о перевозках и доходов от них в едином руководящем центре, которым является Управление Белорусской железной дороги.

Исходя из существующего на Белорусской железной дороге механизма формирования и распределения доходов, ей был установлен особый (централизованный) порядок расчетов с республиканским бюджетом. Механизм его реализации определен в Указе Президента Республики Беларусь от 03.04.2006 № 186 "О порядке и сроках представления налоговых деклараций (расчетов) по налогу на добавленную стоимость по перевозкам и налогу на прибыль по сводному балансу основной деятельности Белорусской железной дороги и уплаты указанных налогов". В соответствии с данным указом два налога (НДС по перевозкам и налог на прибыль по основной деятельности) уплачиваются Управлением дороги централизованно. Остальные налоги все организации, входящие в состав Белорусской железной дороги, уплачивают самостоятельно.

В то же время при расчете НДС, подлежащего перечислению в бюджет, возникает вопрос, какую сумму "входного" НДС следует брать к зачету. И если с оборотами по реализации все достаточно очевидно (имеющаяся на дороге система начисления провозных платежей и контроля доходов от перевозок позволяет оперативно в любом разрезе получать информацию о доходах), то в определении налоговых вычетов по НДС есть ряд нюансов:

- для осуществления перевозок все структурные подразделения железной дороги, а их более 200, приобретают товарно-материальные ценности. Следовательно, информацию об НДС по этим объектам должно знать Управление. При этом, указанные ТМЦ могут использоваться не только для перевозок, а и для иных видов деятельности (как облагаемых НДС, так и освобождаемых от налога);

- в нормативных правовых актах отсутствует четкая трактовка того, что относится к перевозке, к деятельности железнодорожного транспорта и какое соответствие между этими двумя процессами. А значит нет четкого разграничения, какие затраты связаны с деятельностью железнодорожного транспорта в части перевозок. Вступающий в силу с 1 января 2011 года Общереспубликанский классификатор видов экономической деятельности (ОКЭД) не учитывает специфику железной дороги и не дает ответ на данный вопрос.

Список использованных источников

1 Налоговый кодекс Республики Беларусь (Особенная часть): Принят Палатой представителей 11.12.2009 г.; одобрен Советом Респ. 18.12.2009 г.; текст Кодекса по состоянию на 01.01.2010 г.

2 О железнодорожном транспорте: Закон Респ. Беларусь. Принят 6 января 1999 г. № 237-3 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь.– 1999. – № 4.

2 О порядке и сроках представления налоговых деклараций (расчетов) по налогу на добавленную стоимость по перевозкам и налогу на прибыль по сводному балансу основной деятельности Белорусской железной дороги и уплаты указанных налогов: Указ Президента Респ. Беларусь от 03.04.2006 № 186 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь.– 2006. – № 55.