

Как правило, топливно-энергетические компании, в частности нефтяные, несут на себе высокое налоговое бремя по сравнению с другими отраслями экономики России. Так, например, по состоянию на 2013 год налоговая нагрузка на сельское хозяйство в среднем составляет 9,9 %, на обрабатывающие производства — 7,2 %, на строительство — 12,0 %, на оптовую и розничную торговлю — 2,6 %, транспорт и связь — 7,5 %, на операции с недвижимым имуществом — 17,9 %, на предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг — 26,6 %¹.

Таким образом, как следует из таблиц 3 и 4, Роснефть выплачивает значительную часть налогов и экспортных пошлин по отношению к выручке, в результате чего налоговая нагрузка составляет чуть более половины всего объема выручки организации, что и является подтверждением высокого налогового бремени на нефтяные компании в сравнении с другими видами экономической деятельности в России.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ПРИМЕРЕ НАЛОГА НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ

Степаненкова А.С.

Финансовый университет при Правительстве РФ

Научный руководитель:

Савина О.Н., к.э.н., доцент

Аннотация: Статья посвящена актуальным вопросам налогообложения предприятий железнодорожного транспорта на примере налога на добавленную стоимость, в частности проблеме льготирования железнодорожной отрасли, вызывающей неоднозначное отношение специалистов в этой области. Также представлен механизм налогообложения прибыли предприятия ОАО «РЖД».

Annotation: The article deals with topical questions of VAT taxation in railway sector and notably is devoted to the problem of tax incentives and benefits in this sphere, which appears to be arguable one. The procedure of profit taxation is also presented in the article.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, финансы, налогообложение, ОАО «РЖД», налог на прибыль организаций, налог на добавленную стоимость

Keywords: railway transport, finance, taxation, JSC Russian Railways (RZD), corporate profit tax, value-added tax (VAT)

¹Концепция планирования выездных налоговых проверок: [приложение N 3 к Приказу ФНС России от 30.05.2007 N MM-3-06/333@](#)

Железнодорожный транспорт — один из видов транспорта, представляющий собой единый производственно-технологический комплекс, с входящими в него предприятиями и учреждениями производственного и социального значения, государственное управление которым на территории Российской Федерации осуществляют Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и Федеральное агентство железнодорожного транспорта (до принятия указа Президента РФ от 09.03.2004 № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» Министерство путей сообщения Российской Федерации было единственным федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта¹). Часть функций управления были переданы созданной 1 октября 2003 года компании ОАО «Российские железные дороги» (далее ОАО «РЖД»).

Железнодорожный транспорт является важнейшей составляющей транспортной системы Российской Федерации. В совокупности с другими видами транспорта он призван своевременно и качественно обеспечивать потребности населения в перевозках в рамках внутреннего и международного сообщения, способствовать эффективному развитию предпринимательской деятельности, стимулируя тем самым не только формирование и совершенствование рынка перевозок и связанных с ними услуг, но и способствуя развитию экономики в целом.

Столь важная роль железнодорожного транспорта как одной из ключевых транспортных артерий страны показывает необходимость глубокого и тщательного анализа финансовой и, в частности, налоговой составляющей экономической деятельности компании ОАО «РЖД», являющейся крупным естественным монополистом железнодорожной транспортной отрасли.

Финансы как в сфере железнодорожного транспорта в целом, так и по его отдельным подразделениям представляют собой экономические отношения, связанные с производством, реализацией продукции (оказанием услуг), а также с распределением и использованием фонда денежных средств и накоплением. В рамках данных отношений обеспечивается:

- формирование фондов денежных средств для осуществления процесса перевозок и осуществляется контроль за их эффективным использованием;
- эффективное использование основных производственных фондов и оборотных средств и, как следствие, снижение издержек производства и получение прибыли;
- соблюдение необходимых пропорций в распределении ресурсов (материальных, трудовых и т.д.);
- взаимоотношения с бюджетом.

С точки зрения государства отношения ОАО «РЖД» с бюджетом представляют особый интерес, т.к. компания в установленном порядке исполняет обязанности по уплате налогов в федеральный бюджет, бюджеты субъектов

¹Федеральный закон от 25.08.1995 N 153-ФЗ (ред. от 10.01.2003) «О федеральном железнодорожном транспорте»

РФ и муниципальных образований, а также в государственные внебюджетные фонды, являясь одним из крупнейших налогоплательщиков.

К налогам, уплачиваемым ОАО «РЖД», его дочерними компаниями и филиалами относятся: налог на добавленную стоимость (НДС), налог на прибыль организаций, налог на доходы физических лиц (НДФЛ), налог на имущество, транспортный налог, земельный налог, налог на добычу полезных ископаемых, водный налог, прочие федеральные, региональные и местные налоги и сборы, а также другие обязательные платежи².

В 2013 году общая сумма начисленных ОАО «РЖД» налогов и взносов составила 239,6 млрд. руб., при этом уплаченная — 237,2 млрд. руб. В федеральный бюджет поступило порядка 30 млрд. руб., в региональные и местные бюджеты — порядка 95 млрд. руб., сумма платежей во внебюджетные фонды составила порядка 113 млрд. руб. Доля налоговых поступлений ОАО «РЖД» в бюджетную систему Российской Федерации в 2013 г. составила 1,1 % от общего объема поступлений³.

Величина приведенных сумм показывает важность рассмотрения ключевых особенностей исчисления и уплаты ОАО «РЖД» налогов и сборов, в том числе — НДС и налога на прибыль организаций, составляющих существенную долю в структуре налоговых платежей компании.

На железнодорожном транспорте до реформирования (при Министерстве путей сообщения Российской Федерации) юридическим лицом являлось управление железной дороги как официальный представитель собственника на месте деятельности организации. В условиях реформирования отрасли и передачи прав юридического лица ОАО «РЖД» плательщиком является сама компания, а не железная дорога, которая создается как филиал без права юридического лица. ОАО «РЖД» имеет достаточно большое число обособленных подразделений. Такая существенная территориальная разрозненность является важным фактором при исчислении налога на прибыль организации. Осуществляя основную деятельность в сфере грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок, компания также принимает участие в социальных проектах (в частности, является одним из крупнейших работодателей в РФ⁴), имеет различные дочерние предприятия и обслуживающие производства (например, ОАО «Петуховский литейно-механический завод» осуществляет производство запасных частей для железнодорожного транспорта, ОАО «РЖДстрой» занимается строительными работами, ОАО «НИИТКД» — научно-исследовательский институт технологии, контроля и диагностики железнодорожного транспорта — занимается разработкой, производством и внедрением новой техники и технологий на предприятиях железнодорожного транспорта России и стран СНГ). Таким образом, возникает необходимость в аккумулировании расходов по нескольким направлениям деятельности в целях выявления

² Налогообложение организаций железнодорожного транспорта: учебное пособие для студентов вузов железнодорожного транспорта / Л. Г. Баранова, Е. А. Федоров, В. С. Федорова, Москва : Учеб.-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007. С. 22

³ По данным годового отчета ОАО «РЖД» за 2013 г.

⁴ РЖД перевели 27 % сотрудников на неполную рабочую неделю. «Коммерсантъ. Издательский дом» — <http://www.kommersant.ru/doc/2360005>

окончательной суммы расходов. К доходам подобное требование не предъявляется в связи с тем, что единоличным получателем доходов является ОАО «РЖД» как единое юридическое лицо. Тем не менее, доходы железной дороги при исчислении налога на прибыль организации должны быть разделены на две составные части: от осуществления перевозочной деятельности и от подсобно-вспомогательной и прочей деятельности. Такое разделение необходимо, т.к. доходы от перевозок принимаются к учету и подлежат налогообложению только после перераспределения доходных поступлений (осуществляется по итогам месяца), взысканных с потребителей, между всеми участниками перевозочного процесса. Доходы от подсобно-вспомогательной деятельности не требуют дополнительного перераспределения.

ОАО «РЖД» уплачивает суммы авансовых платежей и суммы налога, исчисленного по итогам налогового периода, в бюджеты субъектов Российской Федерации и местные бюджеты по месту нахождения своих обособленных подразделений в срок, установленный Налоговым кодексом РФ для подачи налоговых деклараций за соответствующий отчетный или налоговый период. Налог на прибыль организаций в доход региональных бюджетов может уплачиваться со счетов железной дороги либо по итогам расчета налога, либо путем выделения обособленному подразделению суммы, необходимой для оплаты местной доли налога на прибыль⁵.

Налог на добавленную стоимость (НДС) относится к группе федеральных косвенных налогов и представляет собой форму изъятия в бюджет части добавленной стоимости, создаваемой на всех стадиях производства товаров, работ, услуг. Как и любой другой косвенный налог, НДС влияет на процесс ценообразования, так как включается поставщиком (продавцом) в цену реализуемой продукции.

Исчисление и уплата НДС ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с Налоговым кодексом РФ с учетом особенностей деятельности компании.

Налоговая база при реализации товаров, работ, услуг определяется в соответствии с гл. 21 НК РФ в зависимости от особенностей реализации произведенных или приобретенных на стороне товаров (работ, услуг).

Важно отметить, что при реализации проездных документов по льготным тарифам налоговая база по НДС исчисляется исходя из этих льготных тарифов. В случае реализации услуг с учетом субвенций (субсидий), предоставляемых бюджетами всех уровней в связи с применением ОАО «РЖД» государственных регулируемых цен, или с учетом льгот, предоставляемых отдельным категориям граждан согласно законодательству, налоговая база по НДС определяется как стоимость реализованных товаров (работ, услуг), исчисленная исходя из фактических цен их реализации⁶.

В сложившейся на сегодняшний день в России экономической ситуации Правительство РФ рассматривает варианты поддержки компаний приго-

⁵ Чипига Н.П., Дудкевич О.А. Финансы предприятий железнодорожного транспорта. Учебное пособие — http://edu.dvgups.ru/METDOC/EKMEN/FK/FIN_PR_GD_TR/METHOD/USH_P/Ush_p3.htm#9.

⁶ Терешина Н.П. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для вузов железнодорожного транспорта/ Под ред. Н.П. Терешиной и В.Г. Галабурда. — М.: УМКМПС России, 2002. — 600 с.

родных железнодорожных перевозок, в том числе путем предоставления льготной ставки НДС, однако не исключает и возможности увеличения прямых бюджетных субсидий для повышения рентабельности внутрироссийских пассажирских перевозок. Согласно российскому законодательству, проезд пассажиров на пригородном железнодорожном транспорте не облагается НДС, тогда как расходы пригородных пассажирских компаний облагаются НДС в размере 18 % при расчетах за пользование инфраструктурой, аренду, эксплуатацию, ремонт и техническое обслуживание подвижного состава, а также при приобретении перевозчиками новых электропоездов. В результате, пригородные пассажирские компании несут дополнительные расходы на НДС в размере порядка 6 млрд. рублей в год, но источников покрытия этих затрат у них нет, равно как и нет правовых оснований для возврата уплаченного налога из бюджета⁷. Установление льготного НДС позволит существенно улучшить финансовое положение пригородных компаний, однако если продажа билетов будет не просто освобождена от налога, а будет облагаться НДС по ставке 0 %, то у пригородных компаний появится возможность возвращать уплаченный по контрактам с контрагентами НДС из бюджета. ОАО «РЖД» давно предлагает подобную меру поддержки пригородного транспорта, тем не менее, правительство такого решения пока не приняло.

Будучи крупнейшим налогоплательщиком, ОАО «РЖД» является важным элементом в системе экономических отношений. Играя ключевую роль в обеспечении потребностей промышленности и торговли страны, компания, тем не менее, сталкивается с рядом проблем как технологического, так и финансового характера, требующих своевременного решения. Проведение тщательного финансового и экономического анализа, а также постоянный мониторинг налоговых платежей в бюджеты, равно как и постоянное совершенствование действующих норм и стандартов, принесут пользу и компании, и государству в целом, ведь именно вопрос соблюдения баланса интересов одного из крупнейших российских монополистов и государства является на сегодняшний день наиболее актуальным.

ГАРМОНИЗАЦИЯ НДС И ЕДИНОГО СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО НАЛОГА

Тихонова А.В.

Финансовый университет при Правительстве РФ

Научный руководитель:

Пинская М.Р., доктор экон. наук, доцент

Аннотация. Статья освещает проблему гармонизации НДС и ЕСХН. Налог на добавленную стоимость рассматривается как эффективный элемент

⁷ <http://www.finanz.ru/novosti/aktsii/pravitelstvo-mozhet-predostavit-nalogovye-igoty-i-velichit-subsidii-dlya-prigorodnogo-zheleznodorozhnogo-transporta-dvorkovich-1000464757>