



Тамара ВАСИЛЕВСКАЯ,
кандидат экономических наук, профессор БГЭУ

НАЛОГОВАЯ НАГРУЗКА И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

МИРОВОЙ транспортный рынок не страдает от недостатка услуг, а сфера международных перевозок давно стала полем жесткой конкурентной борьбы. Чтобы выдержать конкуренцию, необходимо располагать современным подвижным составом, обеспечить высокий уровень его обслуживания, развить сеть придорожного сервиса, вкладывая в этот бизнес значительные финансовые средства. Возрастная структура грузовых автомобилей в нашей стране этому не соответствует, к тому же постоянно ухудшается. Сейчас более половины всего парка грузовиков составляют машины, находящиеся в эксплуатации свыше 13 лет, и лишь чуть более 10% эксплуатируется менее трех лет.

Для обновления транспортных средств помимо амортизации требуются боль-

Наука и практика убеждают: подъем национального производства возможен лишь в условиях опережающих темпов роста мощностей транспортных организаций. Беларусь на такие темпы пока не вышла. Удельный вес вклада транспорта в ВВП за последние годы постоянно сокращался (с 9,5% в 2000 г. до 6,4% в 2007 г.). Инвестиции в основной капитал за тот же период снизились с 10,8% до 8,8%, в то время как для нашей страны, находящейся на перекрестке главных европейских транспортных коридоров, развитие транспорта и укрепление его экономики имеет особое значение.

года в год наращивает убытки, которые к себестоимости составили в 2004 г. – 1%, в 2005 г. – 2%, в 2006 г. – 0,5%, за 2008 г. – 2,2%. С убытками работают авто-транспортные организации республиканской и коммунальной собственности. Полностью убыточны пассажирские автомобильные перевозки. Грузовые в целом

свои перспективы организаций также не оптимистичны в связи с мировым финансовым кризисом и снижением объемов перевозок.

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

ФИНАНСОВАЯ самодостаточность транспортных организаций в наибольшей степени зависит от уровня налоговой нагрузки на доходы. Этот уровень, без учета организаций Госкомавиации и Белорусской железной дороги, в два раза пре-

Удешевить транспортные услуги, повысить рентабельность и конкурентоспособность организаций автомобильного транспорта на рынке грузовых и пассажирских перевозок без снижения налоговой нагрузки на отрасль вряд ли удастся.

шие суммы прибыли. Однако автомобильный транспорт республики такими ресурсами не располагает. Он из

рентабельны, при этом их прибыль даже на четверть не покрывает убытки от пассажирских перевозок. Финан-



вышает налоговую нагрузку, например, на предприятия Минпрома. Детальные расчеты совокупных сумм налоговых изъятий, проведен-

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

ные на основе бухгалтерских данных автопарков Министерства транспорта и коммуникаций, показали, что реальный уровень налоговой нагрузки на доходы отрасли составлял с 2004 г. от 25% до 31%. При этом суммарно рост налогов ежегодно значительно опережал рост выручки от реализации.

Высокий уровень налоговой нагрузки на транспорт по сравнению с налогообложением других отраслей народного хозяйства – следствие того, что в налоговом законодательстве при единстве ставок платежей для всех субъектов хозяйствования не учтены особенности формирования налоговой базы транспортников. Наряду с выручкой от реализации, главными базами налогообложения здесь выступают фонд оплаты труда, а также недвижимость, то есть объекты, непосредственно не связанные с финансовыми результатами хозяйственной деятельности, но влияющие на уровень изъятия средств в бюджет даже при недостатке или отсутствии источников для уплаты налогов. Наиболее обременительны для транспортников налоговые платежи, относимые на себестоимость услуг. Они увеличивают цену грузовых

перевозок в среднем на 12%, а пассажирских – на 21%.

На экономику автотранспорта негативно влияют также налоги, уплачиваемые из прибыли. За последние годы при убытках от перевозки пассажиров, ежегодно превышающих 10 млрд. руб., в бюджет перечислялось 6–7 млрд. руб. налогов, предусматривающих наличие прибыли в качестве их источника. Речь идет о таких платежах, как налог на недвижимость, экономические санкции за несвоевременное перечисление налогов в связи с недостатком средств на расчетном счете. Их уплата в бюджет осуществлялась за счет изъятия у предприятий оборотных средств.

ПРИВЕДЕННЫЕ 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, в результате чего фонд накопления здесь формируется в мизерной сумме, не позволяющей инвестировать в расширение и обновление основных фондов. 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.

Самым большим налогом, взимаемым с доходов автотранспортных предпри-

ятий, является НДС. Фактический процент его уплаты значительно выше, чем в других отраслях экономики. Ситуация обусловлена тем, что доля добавленной стоимости в выручке от реализации на транспорте в 1,2 раза больше, чем, например, в промышленности. Очевидно, что такую специфику следует учитывать в системе налогообложения.

По своему определению НДС относится к категории нейтральных налогов, которые не должны оказывать влияние на финансовые результаты деятельности предприятий, поскольку его сумма, добавленная к цене реализации, полностью оплачивается потребителями товаров, работ, услуг.

Однако этот принцип не действует в транспортной отрасли, так как 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 перевозок, оплачивая его в конечном итоге за счет своей прибыли или относя на увеличение убытков. В итоге себестоимость автобусных городских и пригородных перевозок завышается за счет включения НДС на 5–6%.

Таким образом, с учетом объективных реалий экономики автотранспорта, а также опыта налогообложения доходов от реализации транспортных услуг в экономически развитых государствах методика исчисления



и уплаты НДС требует более глубокого обоснования.

В БОЛЬШИНСТВЕ развитых стран, имеющих те же проблемы с убыточностью общественного транспорта, практикуется применение пониженных ставок НДС. Это позволяет транспортным организациям зачитывать суммы НДС, предъявленные поставщиками материальных ценностей, и получать возмещение средств 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 сельхозпредприятия при реализации такой продукции уплачивают НДС по льготной ставке 10%, что дает им право на зачет предъявленных налоговых сумм. До 2000 г. предоставляемая им льгота выражалась в полном освобождении от уплаты в государственный бюджет налога на добавленную стоимость, но одновременно они не имели возможности 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 отрегулирована в 2000 г., а вот на пассажирском городском и пригородном автотранспорте все продолжается по-старому. Освобождение его от налога на добавленную стоимость не является в полном смысле льготой, так как одновременно случит существенной причиной завышения себестоимости пассажирских перевозок и фактором убыточности автохозяйств.

Пока же действующее налоговое законодательство не только не способствует финансовой стабилизации автотранспортных организаций, но скорее, наоборот, обостряет проблемы, которые в итоге государство вынуждено решать за счет бюджетных субсидий.

УДЕШЕВИТЬ транспортные услуги, повысить рентабельность и конкурентоспособность организаций автомобильного транспорта на рынке грузовых и пассажирских перевозок без снижения налоговой нагрузки на отрасль вряд ли удастся. При этом речь идет не о предоставлении транспорту особого льготного режима налогообложения, а о создании равных налоговых условий с промышленностью и другими отраслями народного хозяйства.

В этих целях было бы обоснованно и экономически целесообразно ввести следующие изменения в на-

логовое законодательство. Принимая во внимание объективную особенность формирования налоговой базы в автотранспорте, где общий уровень добавленной стоимости в 1,5–2 раза превышает ее размеры в других отраслях экономи-

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

ки, установить льготную ставку НДС для автотранспортных организаций в размере 10%. По убыточным и дотационным видам пассажирских транспортных перевозок ввести нулевую ставку НДС. С учетом высокой фондоемкости транспортной отрасли и общей убыточности автотранспортных перевозок, а также для стимулирования обновления подвижного состава следовало бы освободить от обложения налогом на недвижимость активную часть основных фондов и, кроме того, от отчислений в республиканский фонд поддержки производителей сельскохозяйственной продукции, продовольствия и аграрной науки.

Предлагаемые меры не приведут к ощутимым потерям государственного бюджета. Напротив, они обернутся экономией средств местных бюджетов на покрытие затрат по внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам и, соответственно, сократят встречные финансовые потоки, поднимут уровень ответственности автохозяйств за свои финансовые результаты. ■