

денежных властей. А значит, определять коэффициент монетизации и скорость обращения денег (по крайней мере в трансформационных экономиках) в качестве обратных показателей не всегда корректно. Более того, возможны ситуации, когда и монетизация, и скорость денежного обращения растут одновременно: например, появление денег в тех сделках, которые ранее осуществлялись без них и приводили к росту задолженности, вызывает рост монетизации экономики и может при этом сопровождаться ростом числа сделок и ростом скорости обращения денег, так как осуществлять сделки с расчетами в деньгах проще, чем сделки без них.

Кроме того, расчет общей скорости обращения всей денежной массы по формуле  $V = \text{ВВП} / M$  не всегда оправдан. Так, например, какова скорость обращения денежной массы в экономике, монетизация которой составила величину более 100 % (Швейцария, Япония) или 200 % (Гонконг, Китай)? Считать, что в Гонконге денежная масса обернулась за год 0,5 раза или полностью обернулась только за 2 года, является арифметически верным, но экономически малосодержательным, так как понятно, что имеет смысл изучать движение не всей соотношенной с ВВП денежной массы, а ее отдельных элементов. Не следует также соотносить низкие агрегаты, например МО, со всем ВВП, считая, что наличные деньги приняли участие в его создании. Правильнее выделять промежуточные агрегаты или отказаться от агрегатного учета денежной массы вообще, введя другую форму ее группировки.

С нашей точки зрения, коэффициент монетизации корректно рассматривать не столько в качестве вторичной величины, производной от скорости обращения денег, сколько в качестве самостоятельного интегрального институционального показателя, характеризующего уровень доверия населения к национальной валюте, степень развития банковского сектора, развитости денежного обращения. Следовательно, необходимо иметь в виду, что изменение институциональных условий может вызвать изменение монетизации экономики и уже в качестве производного спровоцировать инфляцию, дороговизну кредита и др.

*Т.И. Василевская, канд. экон. наук  
БГЭУ (Минск)*

## **ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Транспортная отрасль занимает особое место в народнохозяйственном балансе любого государства, так как именно она обеспечивает соединение производства и потребления валового продукта. Мировой наукой доказано, что развитие транспортной системы должно опережать рост валового продукта, поскольку только при наличии резервов транс-

портного 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.

В данной ситуации существенную актуальность приобретает проблема государственного управления развитием транспортной отрасли, и в первую очередь через обоснованную систему налоговых платежей. Налоговый механизм должен не только быть настроен на обеспечение стабильных поступлений средств в государственный бюджет, но и учитывать особенности транспорта, необходимость его совершенствования в соответствии с государственной программой подъема экономики.

Важнейшими принципами налогообложения следует признать принцип соразмерности налогов доходам налогоплательщиков и принцип равенства налогоплательщиков в своих обязательствах перед государственным бюджетом. Налоги должны изымать у хозяйствующих субъектов только часть их прибыли и ни в коем случае не вторгаться в воспроизводственные ресурсы. Принцип равенства подкрепляется единством налоговых законов для всех категорий налогоплательщиков независимо от форм собственности и других особенностей их хозяйственной деятельности. Однако в транспортной отрасли, характеризующейся высоким уровнем фондоемкости и трудоемкости производства и, соответственно, наибольшим объемом налоговой базы по сравнению с другими отраслями народного хозяйства, равенство практически отсутствует.

Общий уровень налоговой нагрузки на доходы транспортных организаций (без учета транспортных организаций Госкомавиации и Белорусской железной дороги) по официальным данным составлял в 2006 г. 18,4 %, что в 2 раза выше, чем налоговая нагрузка на предприятия Минпрома.

Суммарно рост налогов в автотранспорте ежегодно значительно опережает 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 %.

Себестоимость услуг автотранспорта за счет включения налогов увеличивается на 15—16 %, что негативно сказывается на общих финансовых результатах деятельности автохозяйств, уменьшая и без того низкую рентабельность грузовых перевозок и увеличивая убыточность пассажирских. Парадоксально, но на их убыточность влияет также пре-

доставляемая пассажирскому транспорту льгота по НДС. По действующему законодательству 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. Они включают предъявленный поставщиками к зачету налог в себестоимость пассажирских перевозок, увеличивая ее в среднем на 6 %.

В большинстве зарубежных стран основным инструментом налогового стимулирования пассажирского транспорта является применение пониженных или нулевых ставок НДС, что позволяет транспортному предприятию не только зачитывать суммы НДС, предъявленные в стоимости потребленных материальных ценностей, но и получать соответствующее возмещение из бюджета в размере разницы между стандартной, пониженной и нулевой ставками.

Проблемна для транспорта также уплата налогов, источником которых должна быть прибыль. 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 убыточные автотранспортные организации, осуществляющие пассажирские перевозки, не имея соответствующего финансового источника для уплаты указанных налогов, перечисляют ежегодно в бюджет собственные оборотные средства в суммах более 5 млрд р.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что в рассмотренной ситуации 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. Очевидна необходимость уменьшения 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.

*Т.Н. Верезубова, канд. экон. наук,*

*Н.Н. Евсейчикова, ассистент*

БГЭУ (Минск)

## **ОЦЕНКА НАЛОГОВОЙ НАГРУЗКИ В СИСТЕМЕ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Налоговая нагрузка представляет собой важнейший показатель системы налогообложения, позволяющий измерить тяжесть налогового бремени для общества. Сложившаяся в Беларуси налоговая система формирует налоговую нагрузку, оказывающую достаточно сильное давление на экономику. Наиболее общим ее показателем является доля