

PAPER DETAILS

TITLE: ?????????, ?????????? ? ????????? ?????? ?????????????????? ??????????????
????????????????? ??????????????????

AUTHORS: ?? ???????????

PAGES: 1-4

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/574834>

НАЛОГОВЫЕ, ФИНАНСОВЫЕ И ТАРИФНЫЕ МЕТОДЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Е.Е. Тогузбаев, кандидат экономических наук

Налоговая политика государства - инструмент экономической политики, используемый как средство воздействия на экономику. В качестве основных средств налоговой политики выступают: порядок налогообложения агентов воспроизводства, уровень налоговых ставок по отдельным налогоплательщикам, налоговые льготы для отдельных групп населения, налоговые отсрочки при получении государственного кредита и пр. [1, 2, 3].

Методы налогового регулирования экономики связаны с законодательным введением налогов и сборов, установлением ставок налогообложения, предоставлением налоговых льгот.

Налогообложение в развитии рыночных отношений играет важнейшую роль. Налоги и сборы составляют основную доходную часть бюджета страны, регионов и муниципальных образований. Налоги должны платить все: как физические, так и юридические лица, причем налоговая нагрузка должна быть справедливой в отношении определенных категорий плательщиков. Давно всем понятно, что чрезмерная налоговая нагрузка тормозит развитие производства, не дает развиваться и работать всем субъектам экономических отношений. Чрезмерно высокие налоги убивают инициативу, вынуждают плательщиков искать способы ухода от налога.

Специфику транспорта следует учитывать и при осуществлении налоговой политики, при этом должна быть принята во внимание необходимость:

- снижения транспортных издержек и тарифов с целью решения социальных проблем и развития транспортно-экономических связей;

- повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков на международном и внутреннем рынках транспортных услуг;

- увеличения инвестиционного потенциала транспортных предприятий;

- сокращения дотационных выплат из бюджета.

Согласно Налоговому кодексу, в Кыргызской Республике утверждена двухуровневая система налогов: республиканские и местные. Все эти налоги обязательны для всех транспортных предприятий республики.

В стране, где имеются льготники по услугам автомобильных пассажирских перевозок, обложение непомерными налогами автотранспортных предприятий разрушает экономику. Взять к примеру любое автотранспортное предприятие. При существующей системе взаимодействия с властями (муниципальными или исполнительными администрациями районов) полностью проигрывают автотранспортники. По заключенным договорам предприятия автотранспорта не получают в полной мере дотации на возмещение убытков от перевозок пассажиров, в том числе льготных.

К чему приводит такое финансирование? К задержке выплаты заработной платы, отсутствию средств для выплаты налогов и платежей в бюджеты и внебюджетные фонды, невозможности поддержания оборотных средств на уровне, обеспечивающем безопасную эксплуатацию подвижного состава.

На сегодняшний день на автотранспорте, осуществляющем пассажирские перевозки, действуют две системы налогообложения:

- общепринятая система, согласно которой автотранспортные предприятия платят налоги;
- налоги для субъектов малого предпринимательства.

Обязанность выполнять перевозки по регулируемым тарифам в городах, а также обеспечивать льготный провоз значительного числа пассажиров, большая доля накладных расходов в структуре себестоимости перевозок в купе с налоговым гнетом создали

дискриминационные условия на рынке автотранспортных услуг организованному перевозчику, и он заранее обречен на разорение.

Таким образом, вырисовывается следующая тенденция: на автотранспорт общего пользования накладывается огромная финансовая нагрузка по независящим от самого автотранспорта причинам. Государство, издавая законы о предоставлении льготного проезда на транспорте общего пользования, само не в состоянии компенсировать убытки автотранспортным предприятиям. И одновременно налоговая система, выполняя роль фискального органа, вытягивает из этих предприятий последние гроши. Доходит до абсурда: предприятия имеют задолженность по выплате заработной платы, но если открыт счет, выплачивают из своей выручки налоги и сборы в безакцепном порядке. Рабочие получают гроши, а налог необходимо выплачивать. Поэтому решение надо принимать на государственном уровне. Например, внести изменения и дополнения в Налоговый кодекс Кыргызской Республики в части уплаты единого социального налога. Из суммы налога вычесть недофинансированную сумму по возмещению убытков от перевозок льготных пассажиров. Или другой вариант: автотранспортные организации освобождаются от налогов на сумму дотаций по всем категориям льготных пассажиров, рассчитанных по усредненной методике количества поездок пассажиров.

Такой подход разрешит многие проблемы автотранспортных организаций. Это не возврат к зачетам, а самый надежный выход из финансового тупика.

В каждом регионе нужно учитывать все категории льготников и определять сумму дотаций. Все должно быть взаимосвязано. На региональном уровне также принимаются законы о льготах на проезд: детям до семи лет, учащимся школ, учителям, работающим в сельской местности, а также в поселках, городах, медработникам и т.д. Поэтому можно рассматривать возможность освобождения автотранспортных организаций, осуществляющих перевозки по фиксированным тарифам, и льготных пассажиров от дорожного налога. Необходимо принимать соответствующие меры по освобождению этих автотранспортных организаций от налогообложения на всех уровнях: республиканском и местном. Многие местные органы власти принимают на своем уровне популистские решения, предоставляя льготы всем пенсионерам, как работающим, так и неработающим. Это отдельная категория льготных пассажиров, которая получает льготы по решению местных органов власти и выпадающие доходы от которой не компенсируются этими же властями. Поэтому от местных налогов также можно освобождать пассажирские автотранспортные организации общего пользования. Предметом рассмотрения в данном случае может быть земельный налог.

Все эти вопросы разрешаемы при одном условии: если направить воедино усилия Минфина, Минсоцтруда, Минтранскомуникаций и местных госадминистраций.

Тарифная политика государства является одним из важнейших инструментов его воздействия на ход экономических и социальных процессов в республике. Составляя часть государственной ценовой политики, она должна реализовать общеэкономическую тенденцию перехода к системе свободного ценообразования, учитывая вместе с тем влияние свободных транспортных тарифов на уровень инфляции и платежеспособный спрос на перевозки, а также необходимость государственной финансовой поддержки малоимущих слоев населения и транспортных предприятий, работающих по фиксированным тарифам.

Для этого в области тарифной политики необходимо:

- обеспечивать свободное ценообразование в секторах транспортного рынка с высоким уровнем конкуренции;

- осуществлять контроль фактических издержек и рентабельности транспортных предприятий-монополистов;

- устанавливать в необходимых случаях фиксированные тарифы на транспортные услуги естественных монополий, согласовывать меры тарифного регулирования с другими стимулирующими и ограничивающими мерами;

- рационально разграничивать полномочия по тарифному регулированию между республиканским и региональными уровнями управления транспортной системой;

при наличии инфляционных процессов индексировать тарифы, устанавливаемые государственными органами;

обеспечить совершенствование тарифной политики и сохранение единого тарифного пространства в соответствии с межправительственными соглашениями о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов.

Основными направлениями совершенствования системы тарифов является дифференциация их по классам качества перевозок.

Тарифная политика должна стимулировать внутренние и международные транспортно-экономические связи, обеспечивать доступность жизненно важных транспортных услуг для всех слоев населения.

Новые хозяйственные отношения в Кыргызской Республике с начала 90-х гг. отразились и на транспортных тарифах. На автомобильном грузовом и междугородном пассажирском транспорте они становятся свободными, на городском пассажирском транспорте - условно свободными. Сложилась совершенно новая ситуация как на правовом, так и, особенно, на экономическом и социально-психологическом уровнях.

Дело в том, что политика в области тарифообразования в идеале должна базироваться на ясной и твердо проводимой социально-экономической политике управления народным хозяйством. А так как твердой линии в этой сфере не обнаруживается по крайней мере уже последние пять-семь лет, то и реальное воплощение системы тарифообразования как бы повисает в воздухе.

Главная задача здесь - найти верную линию в проведении тарифной политики в условиях перехода к рынку и продолжающегося спада производства. В этой связи возникает вопрос: пойти ли на снижение транспортных тарифных ставок либо вести дело к полной самоокупаемости и рентабельности транспорта в целом и отдельных его видов. Первый подход опирается на идею, что транспорт дает главный эффект не внутри себя, а в других отраслях народного хозяйства. Причем этот эффект намного превосходит внутритранспортные эффекты. Поэтому снижение транспортных тарифов ведет к интенсификации производства, активизации занятости, сохранению и наращиванию потенциала территориального единства страны и, благодаря этому, - к росту перевозок на транспорте и его доходности.

Напротив, гонка уровня транспортных тарифов за инфляционными процессами в других отраслях приводит только к большей раскрутке этих процессов, дестабилизирует экономику, создает социальную напряженность среди населения и, как следствие, ведет к снижению объема перевозок, недоиспользованию технической базы транспорта.

В условиях падения размеров перевозок пассажиров на общественном транспорте, его возрастающей стоимости, сокращения государственных субсидий усилия специалистов направлены на разработку моделей повышения его эффективности при соблюдении главного требования: сочетания национальных и региональных интересов, интересов транспортных предприятий и населения, народного хозяйства в целом.

Эффективность развития грузового и пассажирского транспорта в этих моделях оценивается в комплексе мероприятий социально-экономического развития территории, а не по транспортным доходам в деятельности предприятий. На общественном транспорте выявляются, помимо государственных, и другие источники финансирования без ущемления интересов населения.

Такой подход отражает интересы государства, так как необоснованное повышение цен на общественном транспорте может привести через падение спроса на перевозки к существенному снижению государственных доходов.

Городские и пригородные пассажирские тарифы должны строиться на единой основе с учетом дотаций. При современных уровнях и техническом оборудовании подвижного состава и сети невозможно, как в прежние времена, обеспечивать оплату проезда пассажирами. В развитых странах уже несколько десятилетий уровень дотирования на городской и пригородно-городской транспорт составляют от 30 до 50%.

Использованные источники

1. Барулин С. Налоги – как инструмент государственного регулирования экономики // Финансы. – 1996. - №1.
2. Кумсков В. Денежно-финансовое обеспечение становления и развития рыночной экономики // Экономический вестник. – 1998. – №2.
3. Сидорова Н. Налоги в государственном регулировании экономики // Финансы. – 1996. - №11.

Ноябрь 2010 г.