

НАЛОГОВЫЕ И ТАРИФНЫЕ МЕТОДЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

В.Е. Эсеналиева, соискатель

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 автотранспортных предприятий республики.

В стране, где около 40% населения - льготники по услугам автомобильных пассажирских перевозок, обложение непомерными налогами автотранспортных предприятий разрушает ее экономику.

Взять, к примеру, любое автотранспортное предприятие (АТП). 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 [2].

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

- общепринятая система, по которой АТП 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 вкупе с налоговым гне-

том 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 не зависящим 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 отдай. Поэтому необходимо принимать решение на государственном уровне. Например, внести изменения и дополнения в Налоговый кодекс Кыргызской Республики по части уплаты единого социального налога. Из суммы налога вычесть недофинансированную сумму по возмещению убытков от перевозок льготных пассажиров. Принцип прост: у государства нет денежных средств, откуда же я вам выплачу. 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.

Изношенность парка автотранспортных пассажирских организаций составляет свыше 60%. Нет средств не только для обновления, но и на текущий ремонт и обслуживание. Экономия денежных средств от предоставления льгот по налогообложению позволит работать этим предприятиям намного эффективнее.

Все эти вопросы разрешаемы при одном условии, если объединить усилия Минфина, Минсоцтруда, Минтранскоммуникаций и местных госадминистраций.

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

ев населения и автотранспортных предприятий, работающих по фиксированным тарифам.

Для этого в области тарифной политики необходимо:

обеспечивать свободное ценообразование в секторах автотранспортного рынка с высоким уровнем конкуренции;

осуществлять контроль фактических издержек и рентабельности автотранспортных предприятий-монополистов;

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

рационально разграничивать полномочия по тарифному регулированию между республиканским и региональным уровнями управления автотранспортной 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 автотранспортных 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 автотранспортных тарифах. На автомобильном грузовом и междугородном пассажирском транспорте они становятся свободными, на городском пассажирском транспорте - условно свобод-

ными. 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 автотранспортных тарифных ставок либо вести дело к полной самоокупаемости и рентабельности автотранспорта в целом и отдельных его видов. Первый подход опирается на идею, что автотранспорт 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 снова, благодаря этому, - к росту перевозок на автотранспорте и его доходности.

Напротив, гонка уровня автотранспортных 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 автотранспорта.

В условиях падения размеров перевозок пассажиров на общественном транспорте, его возрастающей стоимости, сокращения государственных субсидий усилия специалистов направлены на разра-

ботку моделей повышения его эффективности при соблюдении главного требования: сочетания национальных и региональных интересов, интересов автотранспортных предприятий и населения, народного хозяйства в целом.

Эффективность развития грузового и пассажирского автотранспорта в этих моделях оценивается в комплексе мероприятий социально-экономического развития территории, а не по автотранспортным доходам в деятельности предприятий. На общественном транспорте выявляются, помимо государственных, 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 составляет от 30 до 50%.

Формы реализации дотирования на городской и пригородно-городской транспорт могут быть различными. Лучше их дифференцировать по группам населенности, учитывая пригородные зоны как города. Такую дифференциацию можно установить так: города свыше 500 тыс. жителей, от 500 до 100, менее 100 тыс. жителей. Для каждой такой группы устанавливать свой процент доли республиканского и местного дотирования. В формировании местного транспортного бюджета города активную роль должны играть отдельные предприятия пропорционально численности работающих.

Библиография

1. Барудин С. Налоги – как инструмент государственного регулирования экономики // Финансы. – 1996. - №1.
2. Березин В., Шефтер В., Шмитьков А., Трякин К. О реформировании организационно-финансового механизма общественного пассажирского транспорта // Автомобильный транспорт. – 1997 - №9.
3. Сидорова Н. Налоги в государственном регулировании экономики // Финансы. – 1996. - №11.
4. Тимофеев О. Налоги как инструмент государственного регулирования // Экономист. – 1996. - №11.