

Список використаних джерел

1. Про бухгалтерський обліт та фінансову звітність в Україні: Закон України. № 996 від 16.07.1999р.: [Електронний ресурс]: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=996-14>
2. Міжнародні стандарти бухгалтерської звітності : [Електронний ресурс]: http://www.minfin.gov.ua/control/publish/article/main?art_id=92410&cat_id=92408
3. О бухгалтерском учете и отчетности: Закон України [Електронний ресурс]: <http://www.minfin.gov.by/rmenu/business-accounting/buhuchet/standards/>
4. О бухгалтерском учете: Федеральный закон. №129-ФЗ від 21.10.1996р.: [Електронний ресурс]: <http://www1.minfin.ru/ru/accounting/accounting/legislation/legislation/>
5. Положения по бухгалтерскому учету.: [Електронний ресурс]: <http://www1.minfin.ru/ru/accounting/accounting/legislation/positions/>
6. Положення (стандарти) бухгалтерського обліку.: [Електронний ресурс]: http://www.minfin.gov.ua/control/uk/publish/category/main?cat_id=83016

УДК 656.13

Бохон А.В.

Научный руководитель: ст. преподаватель Черных О.В.

УО «Белорусский национальный технический университет», г.Минск, РБ

ПРОБЛЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Одна из наиболее болезненных проблем любого города – городской и пригородный пассажирский транспорт. При сложившейся системе работы проблемы общественного транспорта постоянны для властей: как отыскать деньги на подвижной состав, как погасить долги пассажирских предприятий, как найти баланс между стоимостью проезда и дотацией из городского бюджета. Очевидно, что и в отдалённой перспективе без дотаций городской пассажирский транспорт существовать не сможет, и дотации – это обычный способ стимулировать перевозки общественным транспортом.

Подавляющее большинство предприятий пассажирского транспорта являются планово-убыточными в связи с тем, что доходы от пассажирских перевозок не покрывают расходов на их выполнение. Большинство руководителей пассажирских АТП видит выход в увеличении тарифа, однако необходимо понимать, что повышение стоимости проезда в городском пассажирском транспорте — отнюдь не панацея от всех бед. Руководство некоторых транспортных предприятий уже смирилось с положением планово-убыточных и не умеет находить дополнительные источники повышения эффективности перевозочной деятельности.

Альтернативы общественному транспорту нет не только в плане наиболее рационального обеспечения перемещения людей в городах. Вопрос ставится значительно шире - развитие общественного транспорта позволяет и должно обеспечить то, что называется "устойчивое развитие городов", а именно: обеспечение мобильности всем слоям населения независимо от доходов, таким образом достигается решение социальных задач, уменьшение загрязнения окружающей среды за счет сокращения выбросов в атмосферу, освобождение городских улиц от пробок, создание новых рабочих мест, формирование привлекательного имиджа городов - в конечном счете улучшает качество жизни.

Дополнительное финансирование эксплуатации общественного транспорта может способствовать повышению качества транспортных услуг, организации дополнительных видов обслуживания, а также введению более низких тарифов, которые были бы несовместимы с управлением, основанным исключительно на коммерческих принципах.

Предприятия общественного транспорта должны также получить возможность заниматься такими прибыльными видами деятельности, как туристические перевозки, операции с недвижимостью и размещение рекламы.

Адекватное и своевременное финансирование жизненно важно для развития общественного транспорта, особенно в контексте финансового и экономического кризиса. Учитывая недостаточность общественных фондов, необходимо искать альтернативные источники финансирования.

Пассажирский городской транспорт является сложной социально-технической системой, имеющей огромный социально-экономический эффект. Поэтому дотации нельзя рассматривать однозначно как убыточность транспорта. Практика работы городского пассажирского транспорта у нас и за рубежом показывает, что в настоящее время пассажирские городские тарифы должны строиться на единой основе с учётом дотаций. Это подтверждается международным опытом городского пассажирского транспорта. Транспортная политика развитых стран в настоящее время направлена на возрождение транспорта общего пользования и замедление роста парка индивидуального автотранспорта. У общественного городского транспорта при равных капиталовложениях гораздо выше провозная способность, особенно в пиковое время и при передвижении в центральной части города. Кроме того, передвижение в личном автомобиле требует в 3-5 раз больше энергии и больше расходов на безопасность движения и защиту окружающей среды.

К сожалению, проблема дотаций городского транспорта всё больше обостряется из-за низкой наполняемости городского бюджета и старения подвижного состава, требующего для своего обновления значительных капитальных затрат. Попытки увеличить долю бремени пассажира не приносят успеха, так как повышение стоимости билета приводит к снижению числа пассажиров, оплачивающих свой проезд. Общественный транспорт является объектом государственного регулирования во всех странах мира, однако подходы к его организации и финансированию постоянно пересматриваются и совершенствуются. В связи с ростом численности индивидуального транспорта, ухудшилось финансовое положение предприятий общественного транспорта, первоначально существующих на условиях самокупаемости, что привело к необходимости организации субсидирования работы транспорта из государственных бюджетов различных уровней.

Ключевая проблема устойчивого финансирования коммунального транспорта – это его стабильное финансирование, включая использование нетрадиционных источников. Для возмещения расходов, связанных с наличием льгот по оплате проезда, назрела необходимость правительственного решения, чётко определяющего источники, механизм и порядок компенсации предприятиям и организациям их затрат по обслуживанию пассажиров, имеющих льготы на проезд.

Представляется целесообразным в городах Республики Беларусь иметь небольшие унитарные предприятия общественного транспорта с правом хозяйственного ведения, которым администрации городов делегируют свои полномочия по регулированию работы и развитию городского коммунального пассажирского транспорта, включая организацию финансирования эксплуатационной и инвестиционной деятельности из средств Фонда.

В Беларуси основные суммы дотаций из местных бюджетов в настоящее время расходуются на покрытие убытков городского транспорта и, частично, на приобретение транспортных средств. Сумма дотаций городскому транспорту по покрытию убытков, связанных с льготниками, в настоящее время отдельно не выделяется. В предприятиях, осуществляющих городские перевозки, уровень покрытия расходов за счёт сбора платы за проезд изменяется в широких пределах, но в большинстве городов составляют от 40 до 70%. Обычно не более 7-10% расходов компенсируются за счёт доходов от предоставления заказных автобусов, организации спецрейсов и маршрутов, оплачиваемых промышленными предприятиями, проведения техобслуживания и ремонта автомобилей, принадлежащих организациям и частным владельцам, от рекламы и других видов деятельности. Остальные расходы предприятий городского транспорта (до 20-40%) покрываются за счёт бюджета. Доля транспортных дотаций в общей расходной части бюджета города обычно составляют около 8-9%.

Источниками финансирования городского пассажирского транспорта, участвующими в затратах по эксплуатационной деятельности автотранспортных предприятий, приобретению транспортных средств и развитию инфраструктуры, могут быть следующие: сбор с пассажиров платы за проезд, поступления от транспортного налога, от введения местного налога за въезд в центр города, отчисления от лицензирования и других источников финансирования. Освобождение предприятий городского транспорта от уплаты местных налогов снизит себестоимость перевозок на 3-4%. Естественно, что перечень и размер возможных источников финансирования общественного транспорта будет изменяться в зависимости от условий города, уровня тарифов, количества пассажиров, которым предоставлены льготы на проезд, и других факторов.

Общественный транспорт необходимо ежегодно обновлять. Стоимость одного отечественного автобуса на сегодня составляет от 150 млн. рублей, троллейбуса – 105 млн. рублей, трамвая – 155 млн. рублей.

Обновление пассажирского транспорта обеспечивается за счет местных целевых сборов (транспортный сбор на обновление и восстановление транспорта общего пользования, используемого на маршрутах в городском пассажирском, пригородном и междугородном автобусном сообщении, сбор на содержание и развитие инфраструктуры города (района) и других источников (средства организаций, кредиты). Большая часть суммы указанного транспортного сбора расходуеться на приобретение и восстановление подвижного состава автомобильного транспорта. Распределение этих сборов по направлениям определяется местными исполнительными и распорядительными органами.

При условии выделения финансовых ресурсов на обновление парка автобусами отечественного производства в полном объеме, их количество со сроком эксплуатации до 3 лет к 2011 году увеличится с 17,7% до 34% (или на 16,3 процентных пункта), со сроком эксплуатации от 3 до 10 лет – с 20,7% до 46% (или на 25,3 процентных пункта) и со сроком эксплуатации свыше 10 лет уменьшится с 61,6% до 20% (или на 41,6 пункта). Экономия эксплуатационных затрат за счет оптимизации структуры парка автобусов составит 4,5 млн. долларов США.

Специалисты полагают, что централизованные закупки транспортных средств должны производить министерства транспорта и жилищно-коммунального хозяйства, капитальный ремонт необходимо финансировать из областного бюджета, а за счет городского – компенсировать затраты государственных предприятий на перевозки пассажиров.

Повышение окупаемости автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении возможно не только за счет упорядочения льгот на проезд, но и за счет совершенствования тарифной политики. Тарифы на проезд в автомобильном транспорте должны обеспечить социально необходимый уровень подвижности населения независимо от места его проживания и дальности от «центра».

Объемы финансовых средств, планируемых на возмещение затрат организаций автомобильного транспорта от перевозок пассажиров городским и пригородным транспортом, уточняются ежегодно с учетом достижения выхода на безубыточную работу пассажирского автомобильного транспорта.

Подводя итог, следует отметить, что предприятия общественного транспорта должны стремиться иметь такие источники доходов, которые не подвержены сильным колебаниям, связанным, в частности, с политическими изменениями или с формированием национальных бюджетов (например, введение определенных налогов). Привлечение дополнительных источников финансирования предприятий городского пассажирского транспорта, усиление контроля за использованием средств, ограничение роста тарифов, организация финансирования транспортных пассажирских предприятий через целевой фонд позволит реально уменьшить расходы рядовых пассажиров, не имеющих льгот при оплате проезда. Этому, безусловно будет способствовать введение механизма возмещения затрат по обслуживанию льготников из средств соответствующих ведомств и организаций. Использование средств предприятий и организаций на частичное возмещение затрат по обслуживанию своих рабочих и служащих также укрепит финансовую базу городских транспортных пассажирских предприятий и сократит число неоплаченных проездов.

Список цитированных источников

1. Спирин, И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. – М.: 2010.
2. Якушина, Н.В. Финансирование городского пассажирского транспорта в условиях современной экономики. – М.: 2007.

УДК 336.22

Левшунова А.А.

Научный руководитель: ст. преподаватель Домбровская Е.Н.

УО «Витебский государственный технологический университет», г. Витебск, РБ

НАЛОГ НА НЕДВИЖИМОСТЬ: ВЛИЯНИЕ НА ПРИБЫЛЬ ОРГАНИЗАЦИИ, НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Одной из приоритетных задач, стоящих перед государством, является совершенствование и упрощение налоговой системы. К настоящему моменту много сделано в направлении снижения налоговой нагрузки, улучшения налогового администрирования, вместе с тем налоговое бремя в Беларуси пока еще остается достаточно высоким. А ведь именно уровень налоговой нагрузки в условиях повышения конкуренции на внутреннем и внешних рынках является одним из факторов сдерживания экономического развития белорусских предприятий. В связи с этим особое внимание уделяется проблеме перехода государства от фискальной к стимулирующей роли налогообложения в экономике.

Одним из прямых налогов, оказывающих влияние на результаты деятельности организаций, является налог на недвижимость. В Республике Беларусь налог на недвижимость был введен с 1 января 1992 г. За период действия налога (1992-2010) Закон «О налоге на недвижимость» претерпел существенные изменения, касающиеся различных элементов налогообложения. Произошло снижение ставки с 10% до 1%, из-под налогообложения с 2009 года выведена активная часть основных средств, сократилось число подаваемых деклараций (с ежеквартальной подачи деклараций – 4 раза в год до ежегодной – 1 раз в год), изменилась периодичность уплаты налога с ежемесячной на ежеквартальную, в 2010 году налог на недвижимость был включен в состав затрат по производству и реализации товаров (работ, услуг), учитываемых при налогообложении.

Рассматривая проблему уплаты налогов убыточными предприятиями, следует отметить, что при отсутствии прибыли уплачиваемый налог на недвижимость усугубляет положение организации, способствуя увеличению её убытков. В связи с этим плательщики налога заинтересованы в том, чтобы уплачивать меньшие суммы налога на недвижимость, в то время как для местных бюджетов он является значимым источником доходов. Например, в бюджете города Витебска поступления по налогу на недвижимость организаций составляют более 7,5% от всех налоговых доходов.

В качестве решения проблемы уплаты налога на недвижимость предприятиями, чья деятельность по производству и реализации товаров (работ, услуг) не приносит дохода, то есть является убыточной, представляется целесообразным предложить применение льготного налогообложения недвижимости в течение одного календарного года.

В соответствии с законодательством Республики Беларусь местные Советы депутатов имеют право увеличивать (уменьшать), но не более чем в два раза ставки налога на недвижимость. В качестве льготного налогообложения недвижимости убыточных организаций предлагается установить понижающий коэффициент к ставке налога на недвижимость в размере 0,5, за счет чего налоговая ставка снизится до 0,5%.

При снижении сумм уплачиваемого налога на недвижимость уменьшается сумма затрат, за счет чего происходит снижение убытков предприятия или появляется прибыль и, как следствие, возникает необходимость уплаты налога на прибыль.