



УДК 338.47:336.225.6:656.2

© А. В. Лапаева, Р. Г. Леонтьев, 2009

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭЛЕМЕНТОВ НАЛОГОВОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ ИСТОЧНИКОВ ИНВЕСТИЦИЙ

*Лапаева А. В.* – ст. преп. кафедры «Бухгалтерский учет и аудит», тел.: (4212) 40-71-53, e-mail: lapaeva.anastasi@mail.ru; *Леонтьев Р. Г.* – д-р экон. наук, проф. кафедры «Финансы и кредит», тел.: (4212) 40-71-33 (ДВГУПС)

Для обеспечения успешной реализации программы развития железнодорожного транспорта необходимо создать условия для увеличения прибыли, направляемой в качестве источника инвестиций. Эту задачу можно решить, используя один из основных элементов налогового планирования – льготное налогообложение.

To assure a successful carrying-out of a railway transport development program it is necessary to create conditions for increasing profits used as an investments source. This problem can be solved by using one of the basic elements of tax planning – a concessional taxation.

*Ключевые слова:* прибыль, налог на прибыль, льготное налогообложение, инвестиции, государственно-частное партнерство.

Устойчивое и динамичное развитие национальной экономики непосредственным образом связано со сложившимся состоянием налоговой системы, эффективность которой в значительной мере зависит от умелого и разумного использования одного из главных элементов налогового планирования – льготного налогообложения.

Для транспортного комплекса этот вопрос приобретает особую значимость, что определяется местом и ролью отрасли в развитии экономики любого государства. В России, с ее территориальными особенностями, развитие транспортного комплекса, в том числе железнодорожного, имеет первостепенное стратегическое значение.

С одной стороны, железнодорожный транспорт является важнейшим фактором развития как отдельных отраслей, так и экономики в целом. С другой – на развитие самого железнодорожного транспорта оказывает значительное влияние территориальное размещение производительных сил и уровень их состояния.

С учетом указанного, государство, на наш взгляд, должно стремиться создать максимально благоприятные, комфортные условия для деятельности отрасли и, особенно в части инвестиционной деятельности.

Расчеты, выполненные специалистами в рамках программы развития, подтверждают, что кардинально обновить и модернизировать производственно-техническую базу железнодорожного транспорта можно только при условии привлечения не только внутренних, но и внешних источников. Следует заметить, что до создания ОАО «РЖД», инвестиционная деятельность финансировалась в основном за счет собственных средств, сформированных из амортизационных отчислений.

ОАО «РЖД» за период с 2004 по 2007 г. инвестировало средств на развитие отрасли в размере 703,3 млрд руб., из них за счет собственных источников 682 млрд руб., в том числе 164,1 – за счет прибыли, что составляет соответственно 97 % и 23 %. Как и прежде, инвестиции на капитальные вложения компании осуществлялись в основном за счет собственных средств компании – амортизации и прибыли, при чем доля прибыли в собственных источниках с каждым годом увеличивается.

С 2008 г. компания «РЖД» приступила к реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г. Программа развития построена на реализации инвестиционных проектов в два этапа. На 1 этапе (до 2015 г.) будут реализованы проекты, связанные с обновлением и модернизацией подвижного состава. После 2015 г. в основном предусматривается строительство новых железнодорожных линий. При этом объем инвестиций, предусмотренных Стратегией (13,7 млрд руб.), предполагается осуществлять за счет разных источников. За счет собственных источников ОАО «РЖД» (амортизации и прибыли) будет профинансировано 43 % средств, 33 % должны поступить от частных инвесторов, а 24 % – средства бюджета, из них более 4 % из бюджетов субъектов федерации [1].

Особенностью реализации современной программы развития железнодорожного транспорта является то, что первый этап (2008–2015 гг.), в рамках которого намечается коренная модернизация производственной базы отрасли, предполагает активное применение механизма государственно-частного партнерства для реализации инфраструктурных проектов [2].

Государственно-частное партнерство представляет собой форму взаимодействия и взаимоотношений между государственными властями и частным сектором экономики, направленную на разработку, планирование, финансирование и развитие важных для экономики в целом объектов инфраструктуры.

Имеется значительное количество примеров государственно-частного партнерства. Результаты анализа практики реализации механизмов государственно-частного партнерства в РФ говорят о том, что участие государства сопровождается разными методами поддержки развития этих отраслей экономики. Но одним из основных методов государственной поддержки отрас-



лей служит предоставление особого льготного режима налогообложения для этих отраслей в рамках государственно-частного партнерства.

В то же время эффективное использование института государственно-частного партнерства сдерживается рядом факторов. Среди основных факторов следует выделить несовершенство налогового законодательства именно в части предоставления соответствующих льгот предприятиям, вступающим во взаимоотношения с государством в виде государственно-частного партнерства.

Как свидетельствует практика, государство не всегда добросовестно выполняет свои функции, что проявляется в несвоевременном и неполном финансировании совместных проектов, а иногда и в полном их отсутствии. В связи с чем оправданным, на наш взгляд, является создание условий «прямого» интереса государства в реализации программы, в своевременном и полном предоставлении необходимых средств на финансирование.

Учитывая особенности государственно-частного партнерства, считаем целесообразным применение механизма льготного налогообложения, при котором, определяя величину налога на прибыль за отчетный (налоговый) период необходимо рассчитанную сумму налога на прибыль уменьшать на сумму полученных средств из федерального бюджета в части налога, зачисляемого в федеральный бюджет и на сумму полученных средств из региональных бюджетов в части налога, уплачиваемого в региональные бюджеты субъектов РФ.

Для соблюдения фискальной функции налогов и регулирования взаимных интересов государства и налогоплательщика в лице ОАО «РЖД» предлагается ввести корректировку инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» на последующий год и плана бюджетного финансирования и государственного участия в развитии железнодорожного транспорта в рамках государственно-частного партнерства.

Инвестиционный бюджет ОАО «РЖД» должен быть увеличен на сумму «недоплаченного» налога, и соответственно на эту же сумму уменьшается план государственных инвестиций в развитие железнодорожного транспорта за счет средств РФ при сохранении общих объемов финансирования, предусмотренных Стратегией развития.

Предложенный подход позволит повысить оперативность в использовании высвобожденных средств, что в свою очередь может обеспечить реализацию Стратегии в более сжатые сроки и с более высокой эффективностью.

Иными словами, в цепочке пополнения бюджетов и направления бюджетных средств на инвестиции: прибыль – налог на прибыль – зачисление в бюджет – перераспределение средств – бюджетное финансирование, выпадает несколько звеньев, и остаются: прибыль – налог на прибыль – инвестиции. При этом средства не покидают пределы ОАО «РЖД».

Изучив отечественный и зарубежный опыт налогообложения и налогового планирования, автор пришел к выводу, что для железнодорожного транс-



порта, ровно, как и для других направлений транспортной отрасли, возможны и необходимы иные подходы к определению правил налоговых отношений.

В частности, для своевременной реализации Стратегии целесообразно высвободить из-под налогообложения части прибыли компании, направленной на финансирование капитальных вложений.

Общеизвестно, что в системе налогообложения прибыли долгое время предусматривалось льготное налогообложение для капитальных вложений, направляемых предприятиями на развитие производства.

С целью стимулирования технического развития производства, обновления и модернизации основных средств в 90-е годы налоговое законодательство предусматривало льготы по налогообложению прибыли.

Еще ранее, в условиях советской экономики, предприятия имели возможность существенную часть прибыли оставлять в фонде развития производства, обеспечивая, таким образом, достаточные источники финансирования капитальных вложений в техническое развитие.

Более того, как показал анализ практики налоговых льгот в различных регионах РФ, действующий механизм налогообложения также предоставляет возможность региональным органам власти предусматривать льготы по налогу на прибыль и налогу на имущество предприятиям, производящим отчисления в региональный бюджет и осуществляющим инвестиции в развитие производств и инфраструктуры, находящиеся на территории этих регионов.

При этом используются различные подходы. Так, в Хабаровском крае и ряде других областей в основном устанавливается пониженная ставка в размере 13,5 % на фактический срок окупаемости инвестиционного проекта или в течение двух лет после окончания срока окупаемости. В Новосибирской области ставка налога на прибыль варьируется от 15,5 % до 13,5 % в зависимости от процентного соотношения размера капитальных вложений к налоговой базе по налогу на прибыль [3, 4].

Учитывая предыдущий опыт и опыт регионов для реализации Стратегии развития транспорта до 2015 г., считается целесообразным предоставлять льготу при условии, что налоговая льгота не должна уменьшать налогооблагаемую прибыль, исчисленную без учета льгот, более чем на 50 %.

Этот вид льготы должен касаться капитальных вложений, направляемых на собственное развитие отрасли, т. е. на техническое развитие, модернизацию, обновление подвижного состава.

Прибыль же, направляемая на капитальные вложения, связанные с реализацией программы по строительству новых железнодорожных линий полностью, на наш взгляд, должна быть выведена из-под налогообложения.

Безусловно, государство должно быть уверено в том, что льгота предоставляется под инвестиции, приносящие наибольшую пользу отрасли и государству и обеспечивающие их высокую экономическую эффективность. Это возможно, если инвестиции, подлежащие учету при льготном налогообложении, будут соответствовать, по мнению автора, следующим требованиям:



– суммы начисленной амортизации полностью использованы на финансирование капитальных вложений по состоянию на последнюю отчетную дату;

– предприятие полностью погасило все другие налоговые обязательства перед государством;

– мероприятия предусмотрены программой, согласованной с соответствующими государственными органами;

– объекты, включаемые в программу, учитываемую при льготном налогообложении, должны удовлетворять требованиям эффективности капитальных вложений. В настоящее время это может быть срок их окупаемости, коэффициент эффективности, показатели приведенных затрат.

Использование налоговой льготы по капитальным вложениям приведет к изменению суммы налога на прибыль и, таким образом, размер средств, оставшихся в распоряжении предприятия после использования льготы, который может и должен быть направлен на дальнейшее развитие железнодорожного транспорта. Результаты расчета, выполненного на основе фактических данных за четыре года реализации программы, представлены в таблице.

**Показатели использования прибыли на финансирование капитальных вложений**

Показатель, млрд руб.	2004	2005	2006	2007	Итого
Текущий налог на прибыль	6,36	7,51	14,1	30,9	58,9
Прибыль на финансирование капитальных вложений	5,5	15,9	27,1	115,6	115,3
Прибыль, подлежащая льготированию	13,2	15,6	29,5	64,4	122,7
Фактически льготлируемая прибыль	5,5	15,6	27,1	64,4	112,6
Налогооблагаемая прибыль с учетом льготы	21,0	15,7	32,0	64,4	133,1
Сумма налога:					
-при фактическом размере капитальных вложений	5,0	3,7	7,6	15,4	31,4
-при максимальном размере капитальных вложений	3,2	3,7	7,0	15,4	29,3
Экономия по налогу:					
- при фактическом размере	1,4	3,8	6,5	15,5	27,5
- при максимально возможном	2,9	3,8	7,1	15,5	29,3

В результате использования льготы по налогу на прибыль произошло уменьшение налогооблагаемой базы на 112,6 млрд руб. при фактическом размере капитальных вложений и соответственно экономия по налогу на прибыль за рассчитываемый период составляет 27,5 млрд руб. При макси-



мально возможном размере капитальных вложений экономия по налогу на прибыль могла бы составить 29,3 млрд руб. Оставшиеся в распоряжении ОАО «РЖД» в результате предоставления льготы средства в размере 27,5 млрд руб. должны быть направлены на реализацию инвестиционной программы, что увеличивает источники финансирования на 16,8 %. Следовательно, у ОАО «РЖД» была бы возможность «ускоренного» финансирования программы, что в конечном итоге могло привести, при соблюдении прочих равных условий, к сокращению сроков реализации программы.

Предоставление льгот по налогу на прибыль позволит ОАО «РЖД», на наш взгляд, избежать многих проблем в реализации Стратегии развития транспорта, так необходимой для развития экономики России. О наличии таких проблем в 2009 г. и в первую очередь связанных с недостаточностью финансирования, говорил президент компании в своем докладе на Железнодорожном съезде в октябре 2008 г.

#### **Библиографические ссылки**

1. *Стратегия* развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденная Правительством Российской Федерации № 877-р от 17.06.2008 // [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)
2. *Доклад* президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина «Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года – инфраструктурный фундамент экономического роста и повышения качества жизни в стране» на Железнодорожном съезде 24–25 октября 2008 года в Москве // [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)
3. *Закон* Хабаровского края от 10.11.2005 № 308 «О региональных налогах и налоговых льготах в Хабаровском крае»
4. *Закон* Новосибирской области от 16.10.2003 № 142-ОЗ «О налогах и особенностях налогообложения отдельных категорий налогоплательщиков в Новосибирской области»