

На правах рукописи

ХОМЕНКО ГЕОРГИЙ АНДРЕЕВИЧ

**РАЗВИТИЕ БЮДЖЕТНО-НАЛОГОВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
КРУПНОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ С ГОСУДАРСТВОМ
(НА ПРИМЕРЕ ОАО «РЖД»)**

Специальность 08.00.10 – «Финансы, денежное обращение и кредит»

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Иркутск 2015

Диссертация выполнена на кафедре финансов и бухгалтерского учета
ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения»

- Научный руководитель:** **Самаруха Виктор Иванович,**
доктор экономических наук, профессор,
заслуженный деятель науки Российской
Федерации, профессор кафедры налогов и
таможенного дела ФГБОУ ВПО «Бай-
кальского государственного университета
экономики и права»
- Официальные оппоненты:** **Барулин Сергей Владимирович,**
доктор экономических наук, профессор,
профессор кафедры налогов и налогооб-
ложения «Саратовского социально-
экономического института – филиала Рос-
сийского экономического университета
им. Г.В. Плеханова»
Барчуков Алексей Валерьевич,
доктор экономических наук, доцент, про-
фессор кафедры финансов и бухгалтер-
ского учета ФГБОУ ВПО «Дальневосточ-
ного государственного университета пу-
тей сообщения»
- Ведущая организация:** ФГБОУ ВПО «Уральский государствен-
ный экономический университет»

Защита состоится 26 июня 2015 г. в 13.00 часов на заседании диссер-
тационного совета Д 212.070.03 в Байкальском государственном универси-
тете экономики и права по адресу: 664003, г. Иркутск, ул. Карла Маркса,
24, корпус 9, зал заседаний Ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться на сайте (www.isea.ru) и в биб-
лиотеке ФГБОУ ВПО «Байкальский государственный университет
экономики и права» по адресу: 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, корпус
2, ауд. 101.

Объявление о защите и автореферат размещены 24.04.2015 г. на
официальном сайте Байкальского государственного университета эконо-
мики и права: www.isea.ru и на официальном сайте ВАК Министерства об-
разования и науки РФ (<http://vak.ed.gov.ru>).

Отзывы на автореферат присылать по адресу: 664003, г. Иркутск,
ул. Ленина, 11, ФГБОУ ВПО БГУЭП, ученому секретарю диссертационно-
го совета Д 212.070.03.

Автореферат разослан «24» мая 2015 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
доктор экономических наук, профессор



Н.Г. Новикова

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Обеспечение экономического роста в стране возможно только при формировании оптимального взаимодействия государства, бизнеса и общества. В системе инструментов государственной политики в сфере экономической деятельности одно из ведущих мест занимают общегосударственные финансы, налоги и иные аналогичные платежи, что обусловлено выполнением ими функции регулирования экономики, обеспечения поступления средств в бюджетную систему страны на основе распределения и перераспределения финансовых ресурсов. Следует отметить, что разработка проблем формирования и применения бюджетно-налогового регулирования в современных условиях экономики России является областью недостаточно изученного научного знания.

Несмотря на перевыполнение планов по мобилизации налоговых доходов в бюджетную систему страны, после мирового финансового кризиса (2008–2009 гг.) Россия не может достичь необходимого экономического роста и внутреннего экономического равновесия, не используя методы бюджетно-налогового стимулирования. В этих условиях встает проблема совершенствования бюджетно-налоговой политики, выполняющей не только фискальную функцию, но и стимулирующую, даже в определенной степени в ущерб первой.

Эти вопросы приобретают особенную актуальность в связи с применением финансовых санкций против нашей экономики, а также замедления темпов экономического роста и ожидаемой рецессии в 2015–2016 годах.

Преодоление противодействия социально-экономического развития России за счет ослабления её финансово-экономической системы требует особого внимания к крупным национальным корпорациям, способным конкурировать не только на внутреннем, но и на международном рынке. Либеральные подходы в отечественной экономике, преобладающие почти три последних десятилетия, сформировали негативное отношение к крупному бизнесу, определяя его как монополии, с которыми необходимо бороться в целях обеспечения свободной конкуренции. При этом государственная поддержка малого и среднего бизнеса становится частью финансовой политики России, а содействие развитию крупных корпораций, в том числе высокотехнологических, подвергается необоснованной критике со стороны многих учёных-экономистов.

Российский экономический рост нынешнего века был вызван консолидацией бизнеса, созданием крупных корпораций, которые фактически являются монополиями – крупнейшими налогоплательщиками и работодателями, генерирующими мультипликативный эффект для социально-экономического развития страны.

Поэтому разработка направлений регулирования бюджетно-налогового взаимодействия монополий и государства (на примере ОАО «Российские железные дороги») на основе глубокого и всестороннего исследования истории становления и развития их налогообложения является важной научной и практической задачей, решение которой будет способствовать проведению наиболее эффективной государственной бюджетно-налоговой политики в целях обеспечения стабильного экономического роста, намеченного в долгосрочной стратегии. Все вышеизложенное определило выбор темы и актуальность диссертационного исследования.

Степень разработанности проблемы. Исследованию сущности налогов посвящено много работ отечественных и зарубежных авторов. Это, в первую очередь, работы С.В. Барулина, К. Брауна, С.Ю. Витте, Дж. М. Кейнса, А.П. Киреенко, И.А. Майбунова, Дж. Маскрейфа, В.Д. Нордхуса, М.Р. Пинской, В.А. Парыгина, К. Переса, М.Н. Покровского, Д.Ю. Федотова, В.В. Чащина, Ж. Эрса, И.И. Янжула и др.

Изучению проблемы формирования и использования бюджетных средств и бюджетных отношений в современных условиях посвящены работы Ю.М. Березкина, М.Ю. Молчановой, Т.К. Островенко, В.Г. Панскова, А.Б. Паскачева, Э.С. Райнерта, В.И. Самарухи, Т.В. Сорокиной и др.

Вопросам деятельности корпораций и их влиянию на экономическое развитие, формирование современной экономики посвящены работы С.А. Афонцева, Ф. Броделя, С.М. Гуриева, Б.Ю. Кагарлицкого, Р. Камерона, Б.М. Лapidуса, Э.С. Райнерта, П. Самуэльсона, А. Смита, И.Ю. Сольской, Ф.А. Хайека и др.

При всей значимости работ и исследований указанных выше ученых, теоретико-методические положения бюджетно-налоговых взаимодействий крупных инфраструктурных монопольных корпораций с государством остаются дискуссионными и недостаточно изученными, что определило цель и задачи диссертационного исследования.

Объектом исследования являются финансовые отношения, возникающие между ОАО «РЖД» и государством в процессе бюджетно-налоговых взаимодействий.

Предметом исследования выступает бюджетно-налоговое взаимодействие государства и крупной национальной монопольной корпорации (на примере акционерного общества «Российские железные дороги» – ОАО «РЖД» как инфраструктурной монополии).

Рабочая гипотеза исследования заключается в том, что разработка методического подхода к бюджетно-налоговому взаимодействию такой крупной национальной корпорации, как ОАО «РЖД», и государства будет способствовать достижению финансового обеспечения деятельности и развития ОАО «РЖД» как инфраструктурной монополии, в полном соответствии с государственной стратегией, что позволит покрыть растущий спрос на её услуги со стороны организаций, населения и государственных

структур с учётом необходимости обеспечения устойчивого роста экономики страны.

Целью диссертационного исследования является развитие методов бюджетно-налогового стимулирования деятельности инфраструктурных монополий (на примере ОАО «РЖД») и разработка предложений по совершенствованию бюджетно-налогового взаимодействия с государством для обеспечения экономического роста и платёжеспособного спроса организаций и населения.

Для достижения данной цели были поставлены и решены следующие задачи:

- исследовать влияние процесса формирования и функционирования крупных национальных корпораций на финансовые отношения с государством, уточнить существующий понятийный аппарат, раскрыть бюджетно-налоговый аспект генезиса инфраструктурных монополий России, выявить причины их возникновения и особенности финансовых отношений с государством;

- дать оценку современному состоянию и финансовым тенденциям деятельности акционерного общества «Российские железные дороги» с позиций реформирования бюджетно-налоговых отношений, вызванных приватизацией железнодорожной отрасли в Российской Федерации, а также выявить особенности взаимодействия функций налогов и корпоративных финансов на примере ОАО «РЖД»;

- оценить влияние крупных российских корпораций на бюджетно-налоговую систему РФ, выявить принципы существующего нормативного регулирования деятельности крупных корпораций в современных экономико-политических условиях, предложить пути совершенствования бюджетно-налоговых взаимоотношений акционерного общества «РЖД» и государства, исходя из денежных притоков и оттоков за период 2006–2013 год, за счёт регулирования бюджетно-налоговой нагрузки;

- разработать экономико-математическую модель взаимосвязи бюджетно-налоговой нагрузки и грузовых железнодорожных тарифов, провести ее апробацию на примере ОАО «РЖД» на основе полученных результатов и определить возможности снижения тарифов;

- предложить бюджетно-налоговый механизм регулирования взаимоотношений государства и ОАО «РЖД», направленный на обеспечение устойчивого экономического роста, формирующего повышенный спрос на транспортные услуги со стороны организаций, населения и государства.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Исследование выполнено в рамках п. 2.17 «Бюджетно-налоговая политика государства в рыночной экономике», п. 2.21 «Трансформация бюджетно-налоговой системы на разных стадиях экономического развития: инструменты и модели адаптации», п. 3.12 «Структура и взаимосвязь механизма финансового взаимодействия государства и корпоративных финансов в

рыночных условиях» научной специальности 08.00.10 – «Финансы, денежное обращение и кредит» паспорта специальности ВАК (экономические науки).

Теоретической и методологической базой исследования послужили фундаментальные и прикладные труды российских и зарубежных экономистов, аналитиков в бюджетно-налоговой области и финансовой деятельности, а также соответствующие нормативно-правовые акты Российской Федерации. Методологическая база исследования сформирована на основе логического, системного, комплексного и процессного подходов. Для обоснования выдвинутых в диссертации результатов применялись методы познания (метод анализа и синтеза), системный подход; принципы исторического, логического, системного и сравнительного анализа; приемы индуктивного и дедуктивного изучения, а также методы экономико-статистического, эконометрического и эмпирического анализа.

Информационной базой исследования послужили: официальные законодательные и нормативные документы Российской Федерации, годовые отчеты, рабочие материалы и статистические данные Министерства транспорта РФ и ОАО «РЖД», Министерства финансов РФ, Министерства экономического развития РФ, монографии российских и зарубежных ученых и специалистов, информация, представленная в глобальной сети Интернет, а также результаты расчетов, полученных автором самостоятельно в процессе исследования. Обработка данных осуществлялась на основе пакетов прикладных программ SPSS 16.0, «Microsoft office Excel 2010».

Научная новизна диссертационного исследования состоит в следующем:

1. С использованием трудов С.В. Барулина, Ф. Броделя, Э.С. Райнерта, Б.Ю. Кагарлицкого, Р. Камерона и др. дополнены теоретические положения оценки влияния крупных корпораций на развитие финансовых отношений. Раскрыт бюджетно-налоговый аспект генезиса монополий в России и выявлены причины их возникновения и особенности финансовых отношений с государством, на основе чего обоснована необходимость введения термина «полисистемная монополия», ориентированного на формирование бюджетно-налоговой политики, направленной на опережающее развитие крупных национальных корпораций, имеющих признаки полисистемной монополии (п. 3.12 Паспорта специальности ВАК 08.00.10).

2. В результате анализа состояния и основных тенденций бюджетно-налогового взаимодействия российских полисистемных монополий и государства и определено, что источником финансирования их развития является, в преимущественном объеме, тариф, что условия рыночной экономики способствуют оттоку финансовых средств от решения корпоративных задач на международный финансовый рынок. Доказано, что усиление регулирующей и стимулирующей функций налогов в отношении полисистемных монополий способно системно решать проблему обеспе-

чения их опережающего экономического роста (п. 2.17 Паспорта специальности ВАК 08.00.10).

3. На основе исследования влияния монополий на экономику Российской Федерации и оценки существующего нормативного регулирования деятельности крупных корпораций в современных условиях обоснована необходимость совершенствования подходов к адресной реализации бюджетно-налоговой политики государства по отношению к крупным национальным корпорациям – полисистемным монополиям (п. 3.12 Паспорта специальности ВАК 08.00.10).

4. Разработана экономико-математическая модель в виде регрессионно-корреляционной зависимости бюджетно-налоговой нагрузки и тарифа на услуги крупной национальной корпорации; апробация модели на примере тарифа на грузовые железнодорожные перевозки позволила обосновать возможность снижения тарифа за счет регулирования бюджетно-налоговой нагрузки ОАО «РЖД» (п. 2.17 Паспорта специальности ВАК 08.00.10).

5. На основе анализа финансового взаимодействия государственных финансов и инфраструктурной монополии разработан бюджетно-налоговый механизм взаимодействия ОАО «Российские железные дороги» и государства, способствующий достижению целей государственной транспортной политики и обеспечению устойчивого экономического роста крупной национальной корпорации – полисистемной монополии (п. 3.12 Паспорта специальности ВАК 08.00.10).

Теоретическая и практическая значимость. Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в развитии и углублении теоретических исследований в бюджетно-налоговой области взаимодействия крупной национальной корпорации с государством, включая инвестиционное и налоговое регулирование в целях обеспечения экономического роста.

Практическая значимость диссертационного исследования заключается в разработке механизма бюджетно-налогового взаимодействия государства и полисистемной монополии, на примере ОАО «РЖД», в направлении рационализации взаимных финансовых потоков в целях снижения железнодорожного тарифа и обеспечения устойчивого экономического роста в стране. Рекомендации автора частично внедрены и могут быть использованы в дальнейшем: при решении проблем совершенствования бюджетно-налоговых отношений; при заключении договоров государственно-частного партнерства. Выводы и рекомендации диссертации могут послужить основой для дальнейших научных разработок по избранной теме.

Апробация и внедрение результатов исследования. Основные положения диссертационного исследования обсуждались и получили одобрение на научных и научно-практических конференциях: ежегодных конференциях «Современный этап развития российской экономики (12–16 апреля

2011 г., 18–21 апреля 2013 г., 20–24 апреля 2014 г.)», проходившей на кафедре «Бухгалтерский учет и налогообложение» ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения», на пятой международной научно-практической конференции «Транспортная инфраструктура сибирского региона (31 марта – 4 апреля 2014 г.)», проводимой при совместном участии Федерального агентства железнодорожного транспорта, Иркутского научного центра СО РАН, ФГБОУ ВПО ИрГУПС, ВСЖД, Монгольского государственного университета науки и технологии и Восточно-Китайского транспортного университета, на Международной научно-практической конференции молодых налоговых «Актуальные проблемы налоговой политики» (22–25 апреля 2014 года) в Финансовом университете при Правительстве РФ, г. Москва, на Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «120 лет железнодорожному образованию в Сибири» (23–24 октября 2014 года) на базе Красноярского института железнодорожного транспорта, на Всероссийской научно-практической конференции «Финансовые аспекты структурных преобразований экономики» (05 апреля 2015 года), проходившей на кафедре «Финансы и бухгалтерский учет» ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения».

Основные положения диссертационной работы были использованы при разработке отдельных направлений региональной налоговой политики Правительства Иркутской области по отношению к крупнейшим налогоплательщикам в части принятия решения о предоставлении налоговых льгот, предусмотренных Налоговым кодексом РФ. Математическая модель бюджетно-налогового взаимодействия государства и ОАО «РЖД» использована для целей среднесрочного прогнозирования результатов финансово-хозяйственной и инвестиционной деятельности в ОАО «РЖД». Результаты исследования применены при подготовке в 2015 г. научного отчета в проекте № 326 «Финансово-бюджетное проектирование как основа управления социально-экономического развития ресурсного региона Сибири», а также используются в учебном процессе ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения» при изучении дисциплин «Налоги и налоговая система РФ», «Корпоративные финансы» (справка о внедрении).

Публикации. Основные результаты изложены в 13 научных публикациях общим объемом 12,1 п. л., (авторских 18,1), в том числе 7 статей в реферируемых изданиях ВАК России, 1 коллективная монография.

Структура и объем диссертационного исследования соответствует поставленной цели, задачам и логике исследования. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованной литературы. Содержание диссертационного исследования изложено на 236 страницах и содержит 36 таблиц, 25 рисунков. Список использованной литературы содержит 176 библиографических источников; приложения изложены на 9 страницах.

Во введении обоснована актуальность темы диссертации, отражены степень разработанности проблемы, теоретическая и практическая значимость работы, сформулированы цели, задачи, объект, предмет, представлены результаты и научная новизна исследования.

В первой главе «Теоретические основы бюджетно-налоговых отношений» рассмотрен генезис крупных корпораций (многие из которых являются монополиями) с позиций их влияния на экономическое развитие и формирование финансов, а также бюджетных и налоговых отношений с государством; обоснована необходимость применения термина «полисистемная монополия» и оценена его применимость к ОАО «РЖД», учитывая налоговые и финансовые особенности деятельности в условиях глобализации мировой экономики и формирования международного рынка транспортных услуг.

Во второй главе «Исследование бюджетно-налогового взаимодействия крупных корпораций и государства» раскрыты тенденции развития налогообложения крупных корпораций, финансовые взаимоотношения полисистемной монополии ОАО «РЖД» и государства, обоснована роль крупных корпораций в обеспечении экономического роста и развития, введено понятие «бюджетно-налоговая нагрузка» и определено для ОАО «РЖД», осуществлен анализ действующего налогообложения крупных корпораций в РФ.

В третьей главе «Экономическое обоснование возможности оптимизации финансовых потоков в рамках взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства» разработаны направления оптимизации бюджетно-налоговых взаимоотношений и разработана экономико-математическая модель оптимизации бюджетно-налогового механизма, направленного на снижение железнодорожных тарифов и обеспечение экономического роста. Предложен финансовый механизм регулирования бюджетно-налогового взаимодействия ОАО «РЖД» как крупной национальной корпорации и государства.

В заключении обобщены результаты диссертационного исследования, сформулированы основные выводы и рекомендации.

В приложениях приведены вспомогательные материалы исследования.

I. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Дополнены теоретические положения оценки влияния крупных корпораций на развитие финансовых отношений. Раскрыт бюджетно-налоговый аспект генезиса монополий в России и выявлены причины их возникновения и особенности финансовых отношений с государством, на основе чего обоснована необходимость введения термина «полисистемная монополия», ориентированного на формирование бюджетно-налоговой политики, направленной на опережающее

развитие крупных национальных корпораций, имеющих признаки полисистемной монополии.

При исследовании формирования и развития монополий важно выявить их воздействие на экономическое развитие государства. Возникновение монополий тесно связано с географическими, политическими, религиозными и финансовыми особенностями различных государств. Концентрация финансовых ресурсов на определенной территории или в собственности конкретных лиц способствовала серьезным изменениям в экономических отношениях, которые находили свое выражение в финансах (в первую очередь в государственных финансах), а по мере их развития и в бюджетно-налоговом процессе. Возникновение монополий шло параллельно с концентрацией капитала. Централизация финансового капитала в мировом масштабе приводит к формированию нескольких центров накопления, зачастую соперничающих между собой.

В результате исследования сформулировано авторское положение о том, что *полисистемная монополия* – это организация, выполняющая функции *оператора инфраструктуры*, то есть обеспечивающая названные выше особенности последней: общий доступ, сетевая архитектура, потенциал генерации социально-экономических систем и полисистем, избыточность «мощностей». Цель ее существования заключается в том, что это *общая структура и второй раз ее никто создавать не будет*, – в этом принцип инфраструктуры и полисистемной монополии, – цены и тарифы держатель инфраструктуры (полисистемная монополия) может устанавливать любые. Таким образом, полисистемная монополия получает тот колоссальный ресурс, который делает ее независимой от всех и всего. Последнее обстоятельство позволяет обеспечить формирование единого экономического пространства и существенно влиять на прогрессивную динамику социально-экономического развития.

С нашей точки зрения, железнодорожная инфраструктура, представленная крупной национальной корпорацией ОАО «РЖД», обладает признаками предложенного нами понятия «полисистемная монополия». Фактически полисистемная монополия должна брать на себя роль создания инфраструктуры развития. Для решения этой задачи ОАО «РЖД» должно в полной мере соответствовать признакам инфраструктуры (открытый доступ к подключению, сетевой характер покрытия, потенциал генерации многочисленных бизнесов, напрямую не связанных с железными дорогами; избыточность мощностей).

Исходя из этого, стоит скорректировать бюджетно-налоговую политику в отношении крупной национальной корпорации ОАО «РЖД» как полисистемной монополии и инфраструктуры развития в сторону упрощения администрирования и снижения налоговой нагрузки.

2. Исследованы современное состояние и основные тенденции бюджетно-налогового взаимодействия российских полисистемных мо-

нополий и государства и определено, что источником финансирования их развития является, в преимущественном объеме, тариф, что условия рыночной экономики способствуют оттоку финансовых средств от решения корпоративных задач на международный финансовый рынок. Доказано, что усиление регулирующей и стимулирующей функций налогов в отношении полисистемных монополий способно системно решать проблему обеспечения их опережающего экономического роста.

По мнению ведущих экономистов, бюджетно-налоговая политика представляет собой совокупность административных мер по формированию, распределению, перераспределению и расходованию средств федерального, региональных и местных бюджетов, направленных на достижение баланса реализации социальных интересов населения и решения приоритетных задач развития национальной экономики.

В теории налогообложения учёные-экономисты выделяют следующие функции налогов: фискальная, регулирующая, социальная и стимулирующая. Исследования способов их реализации, применительно к полисистемной инфраструктурной составляющей ОАО «РЖД», позволило сделать следующие заключения:

1) Фискальная функция (изъятие части доходов организаций и граждан для государственных нужд) применительно к ОАО «РЖД», которая по своей сути полностью принадлежит государству, зависит от тарифов, определяемых последним, выполняет поручения Правительства РФ по инвестированию финансовых ресурсов, выглядит довольно странно – фактически деньги перекадываются «из одного кармана в другой», что вызывает дополнительные транзакционные издержки.

2) Регулирующая функция (при помощи дифференциации условия налогообложения оказывается влияние на поведение экономических субъектов) применяться к ОАО «РЖД» может в крайне ограниченных вариантах. Достаточно привести три факта:

– естественная монополия, в собственности которой находится третья в мире по протяженности железнодорожная сеть (более 85,2 тыс. км на 31 декабря 2013 г.) и смежная инфраструктура в России;

– одна из крупнейших в России компаний по объему активов: на 31 декабря 2013 года в соответствии с финансовой отчетностью их стоимость оценивалась примерно в 4,3 трлн руб. (около 142,6 млрд долл. США);

– один из лидеров по размеру вклада в экономику России (около 1,6 % ВВП по итогам 2013 года); в 2013 году доходы по всем видам деятельности составили 1 376,6 млрд рублей.

3) Социальная функция (выравнивание доходов различных социальных групп, борьба с социальным неравенством) изначально присуща ОАО «РЖД», которая является крупнейшим работодателем в России (в компании и ее дочерних обществах, по данным на конец 2013 года, работают

около 902,7 тыс. человек, а объем инвестиций в проекты социального развития в 2013 году составил 104 млрд рублей. Без выполнения данной функции деятельность корпорации невозможна, учитывая ее протяженность и разбросанность по территории всей страны.

4) Стимулирующая функция (с помощью налоговых методов стимулируется экономический рост) также тесно переплетена с деятельностью ОАО «РЖД» – железные дороги соединяют 85 из 89 субъектов РФ, обслуживают основные города и имеют прямое влияние на их рост, промышленное развитие и региональную интеграцию, на их долю приходится более 85 % общего объема перевозок (без учета трубопровода).

При этом также следует учитывать социальную функцию железнодорожного транспорта при перевозке пассажиров и обеспечении хозяйственных (и технологических) связей при пространственном размещении производительных сил регионов.

3. В результате исследования влияния монополий на экономику Российской Федерации и оценки существующего нормативного регулирования деятельности крупных корпораций в современных условиях обоснована необходимость совершенствования подходов к адресной реализации бюджетно-налоговой политики государства по отношению к крупным национальным корпорациям – полисистемным монополиям.

При выборе крупных корпораций, которые одновременно являются монополистами в своей сфере, определяющим показателем был выбран объем выручки за календарный год за период 2006–2013 годы: были исследованы 7 корпораций, которые входят в топ-10 в течение анализируемого периода: ОАО «Газпром», ОАО «РЖД», ОАО «Лукойл», ОАО «НК «Роснефть», ОАО «Сбербанк», ОАО «ТНК-ВР», ОАО «Сургутнефтегаз», которые имеют значительную налоговую нагрузку, показанную на рис. 1.

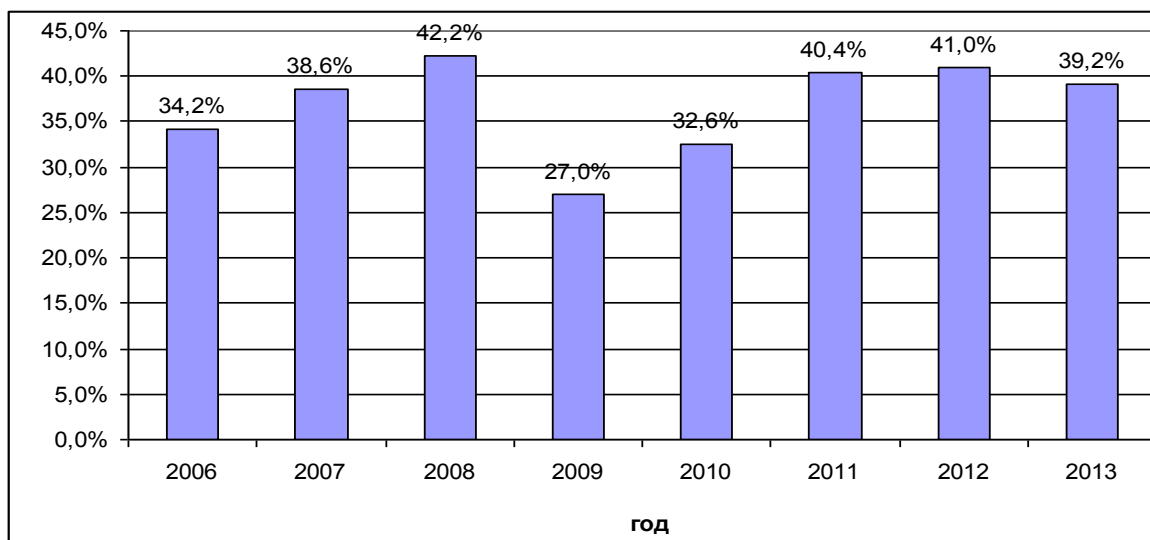


Рис. 1. Налоговая нагрузка по крупнейшим корпорациям за период с 2006 по 2013 годы (%)

В результате исследований был сформирован вывод о том, что в отношении корпораций-лидеров необходимо ввести понятие бюджетно-налоговые обязательства корпорации – объем обязательств, выраженный в денежной форме, который корпорация обязана перечислить в бюджеты всех уровней и государственные внебюджетные фонды (ГВФ), а также потратить в соответствии с постановлениями Правительства РФ или Указами Президента РФ на определенные цели (таблица 1).

4. Разработана экономико-математическая модель в виде регрессионно-корреляционной зависимости бюджетно-налоговой нагрузки и тарифа на услуги крупной национальной корпорации; апробация модели на примере тарифа на грузовые железнодорожные перевозки позволила обосновать возможность снижения тарифа за счет регулирования бюджетно-налоговой нагрузки ОАО «Российские железные дороги».

Принимая во внимание предыдущие результаты проведенного исследования, можно предположить следующее: в случае наделения ОАО «РЖД» исключительным правом начислять, но не уплачивать государству налоги и взносы, ввиду нецелесообразности наличия в действующей системе их финансовых взаимоотношений таких встречных денежных потоков, как «государственное финансирование – перечисление налогов и взносов», ОАО «РЖД» не нуждалось бы: во-первых, в бюджетном финансировании как на цели восполнения инвестиционных финансовых ресурсов, так и на цели компенсации определенного вида расходов и выпадающих доходов по основной деятельности; во-вторых, имело бы возможность сократить потребность в привлечении платных заемных средств; в-третьих, могло бы пополнить финансовые ресурсы на обеспечение реализации тактических и стратегических задач перспективного развития (или перечислять этот остаток начисленных налоговых платежей государству) (рис. 2).

Визуализация изложенной авторской идеи приведена схематически на рис. 3, на котором общая сумма начисляемых, но не перечисляемых государству налогов и взносов определяется нами как «сумма налогового высвобождения» (НВ), в цифровом выражении тождественная сумме налоговых платежей (ПЛ_Н), т. е. $НВ = ПЛ_Н$. Общеизвестно, что получаемый ОАО «РЖД» доход от основной деятельности зависит не только от среднего тарифа, но и от объемных показателей деятельности.

В этой связи для целей дальнейших аналитических расчетов необходимо «очистить» значение суммы получаемого дохода от основной деятельности от физической составляющей, что традиционно делается на основе индексного метода проведения факторного анализа.

Таблица 1

Сводные показатели по крупным корпорациям (млрд руб.)

Показатели	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Выручка корпорации	6 749	7 777	11 021	9 509	11 689	15 104	15 358	17 241
Капитализация корпорации	9 078	9 918	8 382	7 680	8 400	7 128	7 175	7 361
Уплаченные таможенные пошлины корпорацией	895	977	1 742	1 014	1 115	2 399	2 525	2 801
Уплаченные корпорацией налоги, сборы	1 414	2 025	2 911	1 550	2 690	3 697	3 771	3 952
Итого платежи в бюджет	2 309	3 003	4 654	2 563	3 805	6 096	6 296	6 753
Чистые денежные средства, направленные на инвестиционную деятельность	896	1 881	2 074	1 711	1 940	2 490	2 430	4 428
Численность работников корпорации (тыс. человек)	2 139	2 324	2 225	2 177	2 091	2 060	1 162	2 117
Стоимость основных средств корпорации	11 806	14 947	16 110	18 121	19 118	14 263	15 864	18 547
Стоимость чистых активов корпорации	6 525	6 913	8 329	9 161	11 631	13 938	14 737	15 730
ВВП РФ	26917,2	33247,5	41276,8	38807,2	46308,5	55967,2	62218,4	66755,3
Численность занятых в РФ (тыс. человек)	69168,7	70770,3	71003,1	69410,5	69933,7	70856,6	71545,4	71391,5
Наличие основных фондов по полному кругу организаций по остаточной балансовой стоимости на конец года	7578,3	10749,2	15140,3	16091,4	17253,5	19268,7	21663,4	
Остаточная стоимость основных фондов в РФ	21987,64	27900,9	33721,8	37283,3	43890,4	51732,6	57845,3	64022
Инвестиции в основной капитал в РФ	4730	6716,2	8781,5	7976	9152,1	11035,5	12586,1	13255,5
Доходы консолидированного бюджета РФ и ГВФ	10642,8	13250,7	16003,4	13599,7	16031,9	20855,4	23435,1	24082,4
<i>Доля выручки в ВВП РФ (%)</i>	<i>25,07</i>	<i>23,39</i>	<i>26,70</i>	<i>24,50</i>	<i>25,24</i>	<i>26,99</i>	<i>24,68</i>	<i>25,83</i>
<i>Доля работников корпорации в занятых в РФ (%)</i>	<i>3,09</i>	<i>3,28</i>	<i>3,13</i>	<i>3,14</i>	<i>2,99</i>	<i>2,91</i>	<i>1,62</i>	<i>2,97</i>
<i>Доля основных фондов по полному кругу организаций</i>	<i>155,79</i>	<i>139,05</i>	<i>106,40</i>	<i>112,62</i>	<i>110,81</i>	<i>74,02</i>	<i>73,23</i>	<i>#ДЕЛ/0!</i>
<i>Доля основных средств в РФ (%)</i>	<i>53,70</i>	<i>53,57</i>	<i>47,77</i>	<i>48,60</i>	<i>43,56</i>	<i>27,57</i>	<i>27,43</i>	<i>28,97</i>
<i>Доля инвестиций корпорации в РФ(%)</i>	<i>18,95</i>	<i>28,00</i>	<i>23,61</i>	<i>21,45</i>	<i>21,20</i>	<i>22,56</i>	<i>19,31</i>	<i>33,40</i>
<i>Доля доходов в ВВП РФ (%)</i>	<i>28,4</i>	<i>26,3</i>	<i>30,9</i>	<i>27,1</i>	<i>27,6</i>	<i>31,3</i>	<i>28,7</i>	<i>30,0</i>
<i>Доля корпораций в доходах консолидированного бюджета РФ и бюджетов ГВФ(%)</i>	<i>21,7</i>	<i>22,7</i>	<i>29,1</i>	<i>18,8</i>	<i>23,7</i>	<i>29,2</i>	<i>26,9</i>	<i>28,0</i>
<i>Налоговая нагрузка(%)</i>	<i>34,2</i>	<i>38,6</i>	<i>42,2</i>	<i>27,0</i>	<i>32,6</i>	<i>40,4</i>	<i>41,0</i>	<i>39,2</i>



Рис. 2. Структурно-логическая модель предлагаемого варианта реформирования бюджетно-налоговой системы взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства [составлено автором]



Рис. 3. Методический алгоритм количественной оценки направлений использования денежных средств налогового высвобождения [составлено автором]

Вместе с тем, ввиду отсутствия статистических данных об индексе среднего тарифа ОАО «РЖД», при моделировании за основы были приняты имеющиеся на официальном сайте сведения об объемах отдельных видов операционной деятельности, среди которых выберем тот, который одновременно отвечает следующим условиям, определяющим достоверность результатов последующего экономико-математического моделирования:

- 1) данный вид деятельности должен приоритетно определять объем получаемых доходов от основной деятельности;
- 2) наблюдаемая совокупность данных должна быть однородной и фиксироваться на протяжении всего динамического ряда.

Таким образом, результативным показателем модели (y) выступает средний тариф по грузоперевозкам, рассчитываемый с учетом компенсации от государства, который предположительно испытывает на себе влияние таких факторов, как:

- уровень налоговой нагрузки на денежные потоки ОАО «РЖД» (x_1);
- уровень долговой нагрузки на денежные потоки ОАО «РЖД» (x_2).

В основе установления такой зависимости нами используется достаточно широко известный метод экономико-математического моделирования – метод многомерного корреляционно-регрессионного анализа. В частности, на основе наблюдаемых за восемь лет значений всех признаков перед нами стоит задача выявить и описать связь между ними в виде множественной корреляционной модели, которая имеет следующий общий вид:

$$y = f(x_1, x_2). \quad (4)$$

Таблица 3

Массив исходных данных для установления зависимости между средним тарифом на грузовые железнодорожные перевозки и уровнями налоговой и долговой нагрузки на денежные потоки ОАО «РЖД»

Годы	Средний тариф с учетом компенсации от государства, руб./тыс. ткм (y)	Факторные признаки	
		уровень налоговой нагрузки на денежные потоки, % (x_1)	уровень долговой нагрузки на денежные потоки, % (x_2)
2006	306,860284	13,000223	1,566976
2007	328,002252	11,730628	1,173056
2008	350,333014	11,458005	20,317040
2009	362,759641	14,223179	32,234015
2010	384,382837	18,881231	10,656901
2011	372,301053	16,862697	8,480780
2012	392,588586	16,599838	13,325487
2013	386,828410	16,010519	10,554375

Экономико-математическая модель (формула (4)) позволяет определить влияние на результативный показатель (средний тариф по грузоперевозкам) каждого из факторов в отдельности (уровни налоговой и долговой нагрузки на денежные потоки), а также совокупное их воздействие на него.

Учитывая линейную зависимость между факторными и результативным признаками, уравнение множественной линейной регрессии (формула (4)) приобрело следующий вид (именно данное уравнение рассматривается нами полученной математической моделью, описывающей зависимость среднего тарифа по грузоперевозкам и налоговой и долговой нагрузки на денежные потоки ОАО «РЖД»):

$$y = 215,6026 + 8,842865 \times x_1 + 1,1087576 \times x_2, \quad (5)$$

где 215,6026 – коэффициент, показывающий средний тариф при значениях факторов, равных 0 (иначе – свободный член уравнения, показывающий величину влияния неучтенных факторов);

8,842865 – коэффициент регрессии, показывающий, насколько изменится результативный показатель (средний тариф) при изменении уровня налоговой нагрузки на денежные потоки предприятия на 1 %;

1,1087576 – коэффициент регрессии, показывающий, насколько изменится результативный показатель (средний тариф) при изменении уровня долговой нагрузки на денежные потоки предприятия на 1 %.

Информация, дающая основание утверждать о надежности и достоверности данной математической модели, обобщена в табл. 4.

Таблица 4

Статистические параметры надежности математической модели (формула (5))

Наименование показателя	Значение
1. Коэффициент корреляции	0,859717
2. R^2	0,739113
3. Критерий Фишера	7,082704
4. Критическое значение критерия Фишера (для вероятности 0,95)	3,7797161
5. Частные коэффициенты корреляции:	x
- коэффициент корреляции для yx_1	0,7758962
- коэффициент корреляции для yx_2	0,3716246
- коэффициент корреляции для x_1x_2	0,0017491

Как следует из приведенных данных, связь между уровнями налоговой и долговой нагрузки как факторными признаками и средним тарифом составляет почти 0,86, т. е. является тесной. При этом значение последнего на 73,91 % ($0,739113 \times 100$ %) определяется динамикой факторов, входящих в модель, что является высоким показателем.

При этом связь между средним тарифом и уровнем налоговой нагрузки очень тесная (0,776), а также выше его связи со вторым фактором – уровнем долговой нагрузки, которая также заметна (0,372). С положи-

тельной стороны характеризует модель и тот факт, что взаимной связи между самими факторами практически не прослеживается (0,002).

Фактическое значение критерия Фишера составило 7,082704, что больше критического (3,7797161 при вероятности 95 %). Это дает основание сделать вывод, что коэффициент детерминации статистически значим, а следовательно, полученная математическая модель (формула (5)) статистически надежна и адекватна. На основании вышеизложенного можно утверждать, что полученная нами математическая модель:

1) доказывает возможность снижения среднего тарифа по грузоперевозкам за счет снижения уровня налоговой (в первую очередь) и уровня долговой нагрузки;

2) может быть использована для прогноза и дальнейшего анализа.

Вместе с тем, для более корректного установления размера тарифов необходимо дальнейшее углубление проведенного в рамках настоящей диссертации исследования, ориентированного на расчет среднего тарифа по всем видам перевозочной деятельности ОАО «РЖД».

5. На основе анализа финансового взаимодействия государственных финансов и инфраструктурной монополии разработан бюджетно-налоговый механизм взаимодействия ОАО «Российские железные дороги» и государства, способствующий достижению целей государственной транспортной политики и обеспечению устойчивого экономического роста крупной национальной корпорации – полисистемной монополии.

Крупные корпорации являются локомотивом экономического роста, следовательно, в условиях экономического кризиса 2014–2015 годов в России необходимо ориентироваться на их опережающее развитие. Господдержка этим корпорациям взаимоувязана с выполнением ими программ реструктуризации и повышения эффективности, а также иных обязательств, предусмотренных условиями господдержки.

Аналогичная работа была проведена в 2008 г. при наступлении мирового финансового кризиса, когда внесли изменения в Налоговый кодекс РФ, направленные на поддержку крупных корпораций. Так Федеральным **законом** от 26.11.2008 г. № 224-ФЗ была введена в действие статья 64.1. «Порядок и условия предоставления отсрочки или рассрочки по уплате федеральных налогов по решению министра финансов Российской Федерации» (утратила силу в соответствии с Федеральным **законом** от 08.03.2015 г. № 49-ФЗ).

Предлагаемые изменения в Налоговый кодекс, а именно «инфраструктурный налоговый кредит», интерпретируются как изменение срока уплаты налога. Условиями его предоставления будет являться выполнение поручений Правительства РФ, связанных с освоением инвестиций в объекты инфраструктуры.

«Инфраструктурный налоговый кредит» должен предоставляться по всем налогам (федеральным, региональным и местным) и страховым взносам в государственные внебюджетные фонды.

Организация, получившая инфраструктурный налоговый кредит (в данном случае ОАО «РЖД»), берет на себя обязательства инвестировать начисленные, но не перечисленные налоги в инфраструктурные проекты, а государство – компенсировать выпадающие доходы за счет иных источников.

Таким образом, государственные средства, выделяемые для обеспечения экономического роста, будут использоваться для обеспечения деятельности инфраструктурной монополии, что даст для российской экономики мультипликативный эффект. При этом направления инвестирования в инфраструктурные проекты должны закрепляться соответствующим договором между Фондом национального благосостояния и корпорацией.

II. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В результате диссертационного исследования обосновано, что российские монополии на всех этапах развития экономики выполняли стимулирующую роль для обеспечения экономического роста и формирования единого экономического пространства страны, что подтверждается исследованиями российских экономистов (С.Ю. Витте и т. д.). Монополистическая деятельность рассмотрена с позиций бюджетно-налоговой политики.

Предложено использовать термин «полисистемная монополия» в отношении ряда российских корпораций, что позволяет четко определить финансовые особенности их деятельности, в том числе с позиций налогов. В отличие от существующего финансового подхода к деятельности монополий, выявленные особенности будут способствовать государственно-частному партнерству.

Определены финансовые особенности деятельности российских крупных корпораций-монополий, которые формируют современный взгляд на финансовые источники их деятельности, препятствуют оттоку финансовых средств на международный финансовый рынок, а также существенно усиливают регулируемую и стимулирующую роль налогов в системном решении проблемы обеспечения экономического роста в условиях санкций США и их сателлитов против нашей страны.

Показано влияние и значение крупных российских монополий для эффективного функционирования экономики страны и обеспечения ее экономического роста, что в свою очередь требует применения новых подходов в частности государственно-частного партнерства, в бюджетно-налоговой политике.

Финансовое взаимодействие государственных финансов и полисистемной монополии ОАО «РЖД» выражается в выполнении последней ча-

сти государственных функций, что предполагает постоянные финансовые потоки, обслуживание которых через железнодорожный тариф перекладывается на потребителей железнодорожных услуг.

Налоговые обязательства на вынужденные инвестиции, осуществляемые по решению правительства РФ, приводят к возникновению дополнительных потребностей в финансовых ресурсах, препятствуют развитию транспортной инфраструктуры, а также экономическому росту в стране, что требует внесения изменений в налоговый кодекс РФ и введения понятия «инфраструктурный налоговый кредит».

III. СПИСОК ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

а) статьи в рецензируемых научных журналах, определенных ВАК Минобрнауки РФ:

1. Хоменко Г.А. Модель зависимости тарифов ОАО РЖД и бюджетно-налоговой нагрузки [Электронный ресурс] / Г.А. Хоменко // Известия Иркутской государственной экономической академии (БГУЭП). – 2015. – № 3. Режим доступа: <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=20045>. – 0,75 п. л.

2. Хоменко Г.А. Совершенствование финансовых взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства / Хоменко Г.А. // Мир транспорта. – 2015. – № 2. – С. 98–114. – 1,2 п. л.

3. Хоменко Г.А. Реформирование монополий в РФ: финансовый аспект / В.А. Бубнов, Г.А. Хоменко // Известия ВолгГТУ. – 2015. – № 3. – С. 180–192 – 0,9 п.л. (автор. 0,7 п. л.).

4. Хоменко Г.А. Налогообложение полисистемных монополий / В.А. Бубнов, Д.С. Хаустов, Г.А. Хоменко // Вестник Сибирского государственного аэрокосмического университета. – 2014. – № 5 (57). – С. 245–252. – 0,9 п.л. (автор. 0,75 п. л.).

5. Хоменко Г.А. «РЖД»: полисистемная монополия и инфраструктура развития/ Г.А. Хоменко // Вестник Самарского государственного университета путей сообщения. – 2014. – № 3 (25) – С. 114–121. – 1 п. л.

6. Хоменко Г.А. Взаимосвязь экономического развития Российской Федерации и субъектов экономической деятельности [Электронный ресурс] / Г.А. Хоменко // Известия Иркутской государственной экономической академии (БГУЭП). – 2014. – № 2. – Режим доступа: <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=19020>. – 0,4 п. л.

7. Хоменко Г.А. Совершенствование региональной налоговой системы на примере Иркутской области / Г.А. Хоменко // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2013. – № 4 (40). – С. 171–175. – 0,6 п. л.

б) монографии:

8. Хоменко Г.А. Полисистемная монополия: бюджетно-налоговый аспект / В.А. Бубнов, Д.С. Хаустов, Г.А. Хоменко. – Новосибирск : Наука, 2015. – 224 с. – 14 п.л. (автор. 10 п.л.).

в) статьи в других научных изданиях, сборниках научных трудов:

9. Хоменко Г.А. Функции налогов в контексте железнодорожного транспорта / Г.А. Хоменко // 120 лет железнодорожному образованию в Сибири: Сб. науч. тр. – Красноярск: КрИЖТ, 2014. – С. 545–550. – 0,3 п. л.

10. Хоменко Г.А. Взаимосвязь налоговой политики и современной социально-экономической ситуации в РФ / Г.А. Хоменко // Современный этап развития российской экономики: сб. науч. тр. – Иркутск : ИрГУПС. – 2014. – С. 248–252 – 0,3 п. л.

11. Хоменко Г.А. Роль ОАО «РЖД» в доходах бюджетной системы России / Г.А. Хоменко // Транспортная инфраструктура Сибирского региона / сборник материалов V Международной научно-практической конференции, ИрГУПС, 31 марта – 04 апреля 2014 г. – Иркутск : ИрГУПС. – 2014. – С. 169–174. – 0,3 п. л.

12. Хоменко Г.А. Современные проблемы регионального налогообложения / Г.А. Хоменко // Управление общественными и корпоративными финансами: формирование ресурсного обеспечения инновационной экономики: Материалы Международной научно-практической конференции, г. Саратов, 28 марта 2014 г./ под общ. Ред. Е.А. Ермаковой. – Саратов : Наука, 2014. – С. 437–443. – 0,4 п. л.

13. Хоменко Г.А. Совершенствование региональной налоговой системы на примере Иркутской области / Г.А. Хоменко, В.А. Бубнов // Современный этап развития российской экономики: сб. науч. тр. – Иркутск : ИрГУПС. – 2013. – С. 26–35. – 0,8 п.л. (автор. 0,7 п. л.).

ХОМЕНКО ГЕОРГИЙ АНДРЕЕВИЧ

**РАЗВИТИЕ БЮДЖЕТНО-НАЛОГОВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
КРУПНОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ С ГОСУДАРСТВОМ
(НА ПРИМЕРЕ ОАО «РЖД»)**

Специальность 08.00.10 – «Финансы, денежное обращение и кредит»

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Подписано в печать 23.04.15. Формат 60х90 1/16. Бумага офсетная.
Печать трафаретная. Усл. печ. л. 1,5. Тираж 120 экз. Заказ

Отпечатано в ИПО БГУЭП.
664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11