

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ИРКУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ»**

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»

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель:
доктор экономических наук, профессор,
заслуженный деятель науки
Российской Федерации
Самаруха Виктор Иванович

Иркутск 2015

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
1. Теоретические основы бюджетно-налоговых отношений.....	13
1.1. Бюджетно-налоговый аспект генезиса монополий.....	13
1.2. Периферийная монополия: особенности финансовых взаимоотношений	30
1.3. Бюджетно-налоговая политика в сфере функционирования железных дорог	51
2. Исследование бюджетно-налогового взаимодействия крупных корпораций и государства	78
2.1. Анализ влияния крупных корпораций-лидеров на налоговую систему	78
2.2. Анализ бюджетно-налоговой нагрузки ОАО «РЖД».....	107
2.3. Анализ налогового регулирования корпоративного сектора.....	124
3. Экономическое обоснование возможности оптимизации финансовых потоков в рамках взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства	144
3.1. Пути совершенствования бюджетно-налоговых взаимоотношений государства и ОАО «РЖД»	144
3.2. Построение модели зависимости тарифов ОАО «РЖД» и налогово-долговой нагрузки на денежные притоки	175
3.3. Финансовый механизм реализации бюджетно-налогового взаимодействия государства и ОАО «РЖД»	189
Заключение	204
Список использованной литературы.....	208
ПРИЛОЖЕНИЕ А	228

Введение

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. Эrsa, 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 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 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. На основе теоретических исследований 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.

2. Исследованы современное состояние и основные тенденции 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 обеспечения их опережающего экономического роста.

3. В результате исследования влияния монополий на экономику Российской Федерации и оценки существующего нормативного регулиро-

вания 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.

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».

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.

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 совершенствова-

ния 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 г.) 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 г.) на базе Красноярского института железнодорожного транспорта, на Всероссийской научно-практической конференции «Финансовые аспекты структурных преобразований экономики» (05 апреля 2015 г.), 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 налого-

плательщикам 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-экономическим развитием 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 240 страницах и содержит 36 таблиц, 25 рисунков. Список использованной литературы содержит 173 библиографических источника; 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.

1. Теоретические основы бюджетно-налоговых отношений

1.1. Бюджетно-налоговый аспект генезиса монополий

Традиционно учеными-экономистами влияние монополий на экономику рассматривается через призму несовершенной конкуренции и при этом финансовые ресурсы, формируемые ими, охват рынка (не только национального, но и мирового), разработка новых технологий и продуктов, а также экономические и финансовые отношения с государством на основе бюджетно-налоговых отношений зачастую приносятся в жертву идеям «свободного рынка». С нашей точки зрения, формирование и развитие монополий важно изучить через их воздействие на экономическое развитие. Возникновение монополий тесно связано с географическими, политическими, религиозными и финансовыми особенностями различных государств. Концентрация денежных ресурсов на определенной территории или в собственности без учета их национальной и социальной значимости конкретных лиц способствовали 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.

В нашем исследовании мы исходим из трактовки финансов, данной С.В. Барулиным и В.И. Самарухой: «Финансы обслуживают весь процесс общественного воспроизводства: производство, обмен, распределение (перераспределение) и потребление на уровне макро- и микроэкономики. Государственные финансы опосредуют движение ценности в публично-правовой форме, а финансы хозяйствующих субъектов – в порядке частной инициативы (в частноправовой форме))»¹. В этой связи можно заключить, что финансовые отношения возникают в процессе движения денежных

¹ Барулин С.В., Самаруха В.И. Теория финансов и экономическое развитие регионов России / С.В. Барулин, В.И. Самаруха. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2011. – С. 58.

средств в процессе формирования и расходования доходов государственных (муниципальных) и негосударственных финансовых (денежных) ресурсов. В этой связи необходимо отметить, что специфической особенностью функционирования финансовых отношений взаимосвязи ОАО «РЖД» как крупной государственной корпорации с федеральным, субфедеральным и муниципальными уровнями налогово-бюджетной системы страны должно быть подчинено, прежде всего, национальным интересам, включая четкую организацию движения пригородных электропоездов, что должно учитываться при организации инвестиционных процессов в стратегическом аспекте развития данной крупной национальной корпорации.

Известный представитель исторической школы «Анналов» Ф. Бродель констатировал иерархичность экономической специализации тех или иных географических территорий, которые вызвали централизацию и концентрацию ресурсов и богатств и, как следствие, непременно происходила к выгоде нескольких избранных мест накопления².

Тут важно подчеркнуть роль организующего начала в интересующем нас процессе. По мнению Ю.М. Березкина, «понятие «организация как процесс» имеет особое значение для финансов, как может быть, ни для одной другой области деятельности. Обусловлено это тем, что не только финансы должны определенным образом организовываться, но и сами финансы (финансовые отношения) в современном мире несут на себе организующее начало. Финансовая деятельность по самой своей изначальной сути является соорганизующей деятельностью: за счет финансов состыковываются люди, производства, товары, институты, инфраструктуры и прочие элементы экономической деятельности в целостный процесс»³. Подобного рода явления характерны при изменениях экономических отношений – пе-

² Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т. 3. Время мира / Фернан Бродель ; пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – 2-е изд. – М. : Весь Мир, 2007. – С. 17.

³ Березкин Ю.М. Проблемы и способы организации финансов. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2006. – С. 6.

переходе к капиталистической форме экономики, попытке построения социалистической экономики или формировании рыночной экономики на базе ранее созданного производственного потенциала (страны бывшего СССР и СЭВ). Однако следует отметить, что корпорация ОАО «РЖД» как технологическая монополия начала формироваться еще в царской России и внесла фундаментальный военно-экономический вклад в развитие производительных сил страны.⁴

При этом производственная ориентация территорий, их бюджетная зависимость, отсутствие выбора у потребителей железнодорожных услуг не способствуют росту качества их предоставления, а также повышению эффективности управления. Тот же Ф. Бродель говорит об «организаторах» мира-экономики как о цепких группах, которые присваивают результаты торговли и не дают пользоваться ими другим⁵.

Важной отправной точкой является разделение понятий «конкуренция» и «экономические войны». В данном случае помочь нам может следующий методологический принцип: «понятие (чего угодно) не может существовать без соответствующей знаковой формы, служащей в качестве названия понятия... Однако пока соответствующий термин не закрепляется за смысловой структурой понятия, оно не существует. Термин, обозначающий понятие, это его материальная, языковая опора»⁶.

Возникновение монополий шло параллельно с концентрацией капитала, которое не сразу было точно определено: споры тогда шли, прежде всего, по поводу процента и отдачи денег в рост, каковым, в конечном счете, схоласты, моралисты и правоведы со спокойной совестью открыли путь

⁴ Финансовая политика и финансовый механизм развития железнодорожного транспорта в России. Барулин С.С., Барулина Е.В., Самаруха В.И. / С.С. Барулин – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2013. – С. 15.

⁵ Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т. 2. Игры обмена / Фернан Бродель ; пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – 2-е изд. – М. : Весь Мир, 2006. – С. 139–153.

⁶ Березкин Ю.М. Проблемы и способы организации финансов. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2006. – С. 11.

по той причине, как они станут заявлять, что кредитор-де идет на риск. Здесь следует отметить важный момент – исламская религия это запрещает, в результате чего финансово-кредитная деятельность в странах, придерживающихся данной религии, осуществляется на других принципах.

Б.Ю. Кагарлицкий отмечает, что централизация капитала в мировом масштабе приводит к формированию нескольких центров накопления, зачастую соперничающих между собой. Даже резкий рост экономики на периферии не меняет положение дел радикальным образом. При известных обстоятельствах подъем производства в этих странах может даже ослабить их положение. Чем лучше страна работает, тем больше там возникает «свободный» или «избыточный» капитал, перераспределяющийся в пользу основных центров накопления⁷. Данное явление наблюдалось во всех странах – Японии, азиатских «тиграх», а также в России в первом десятилетии XXI века. При этом необходимо иметь в виду, что концентрация и перелив капитала из одного вида деятельности в другой происходит в денежной форме, то есть в виде инвестиционных финансовых ресурсов, под которыми следует понимать: «финансовые ресурсы – это вся совокупность денежных средств экономики, которая потенциально может быть использована и фактически используется для осуществления финансовой деятельности».⁸

В настоящее время сформирована моноцентричная модель финансов во главе с США, на следующем уровне стоят остальные страны G7. Прочие же страны вынуждены оказывать противодействие коллективному влиянию мировых финансовых центров. Это в свою очередь приводит к тому, что монополии, существующие в мире в настоящее время, можно условно разделить на две группы: монополия – центр и монополия – пери-

⁷ Кагарлицкий Б.Ю. Периферийная империя: циклы русской истории / Б.Ю. Кагарлицкий. – М. : Алгоритм, Эксмо, 2009. – С. 30–31.

⁸ Барулин С.В., Самаруха В.И. Теория финансов и экономическое развитие регионов России / С.В. Барулин, В.И. Самаруха. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2011. – С. 78.

ферия. При этом отношение ученых-экономистов к этим двум группам прямо противоположно. На современном этапе эволюции мировой экономики логика накопления капитала и его централизация остается неизменной. Включение стран с развивающейся экономикой в глобальный рынок означает неизбежность перераспределения капитала в пользу «центра», через механизм ВТО (Всемирной торговой организации) и МВФ (Международного валютного фонда). Следует отметить, что Япония, сталинская Россия и страны Юго-Восточной Азии сумели в XX веке аккумулировать финансовые ресурсы в крупный капитал, независимый от мирового рынка капиталов, что позволило им существенно изменить свою траекторию экономического развития. Произошло это благодаря формированию крупных национальных монополий, сумевших предложить на мировом рынке принципиально новые высокотехнологичные продукты. С нашей точки зрения, в 90-х годах XX века в России из-за развала СССР, хозяйственных связей с восточной Европой и бывшими республиками СССР сложилась ситуация, когда произошло изменение траектории экономического развития. Стала осуществляться деиндустриализация, усиливаться непроизводственные отрасли, что частично нивелировалось развитием топливно-энергетического комплекса, без учета которого ситуация выглядела бы катастрофически.

С позиции финансовых отношений это выразилось в том, что многие российские компании зарегистрированы за пределами страны, а их финансовые потоки, включающие оттоки и притоки, при раскрытии финансовой информации предстают в неприглядном виде.

Следствием такого хода вещей становится появление «анклавной экономики» в развивающихся странах, о чем пишет норвежский экономист Э. Райнерт: «страны вплотную подошли к анклавной экономике – моно-

культурной экономике на основании экспорта сырьевых товаров»⁹. В России подобную схему пытались реализовать через ОАО «ЮКОС», и только громкий финансово-уголовный скандал изменил ситуацию.

Согласно мир-системной школе, в структуре мировой экономики можно выделить три географических зоны: «центр», «полупериферия» и «периферия»¹⁰. Центр – соединяет все самое передовое и самое разнообразное. Полупериферия – располагает лишь частью таких преимуществ, хотя и пользуется какой-то их долей. Периферия – с ее редким населением представляет, напротив, архаичность, отставание, легкую возможность эксплуатации со стороны других.

Стоит отметить, что в современном мире эти своеобразные индикаторы «периферийности» страны не столь уж сильно изменились: «недемократические», «авторитарные» политические режимы в социально-экономическом контексте соответствуют анклавной экономике с присущей ей нестабильностью и частыми хозяйственными кризисами. В этих странах «чрезвычайно слаб промышленный сектор, невозможен благотворный обмен между городской и сельской деятельностью... технологический прогресс приводит к снижению цен для зарубежных потребителей, а не к повышению зарплат для их граждан»¹¹.

Эпоха Великих географических открытий привела к серьезным изменениям в «мировой экономике» (под которой традиционно понимали страны Западной Европы) и как следствие в экономических отношениях. Это потребовало научного обоснования нового этапа развития экономики, что выразилось в таких понятиях, как «меркантилизм» и «протекционизм».

⁹ Райнерт Э.С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными / пер. с англ. Н. Автономовой; под ред. В. Автономова; Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшая школа экономики, 2011. – С. 219.

¹⁰ Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т.3. Время мира / Фернан Бродель ; пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – 2-е изд. – М. : Весь Мир, 2007. – С. 20.

¹¹ Райнерт Э.С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными / пер. с англ. Н. Автономовой; под ред. В. Автономова; Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшая школа экономики, 2011. – С. 278.

Меркантилизм – система политико-экономических доктрин, выдвигавшихся авторами трактатов XV–XVII вв., обосновывавших необходимость активного вмешательства государства в хозяйственную деятельность, в основном в форме протекционизма – установления высоких импортных пошлин, выдачи субсидий национальным производителям и т. д.

Система меркантилизма как выражение государственной экономической политики способствовала накоплению капитала и его концентрации, что привело к возникновению монополий в современном виде. Ф. Бродель прослеживал отдельные элементы этой политики в глубинах Высокого Средневековья, отмечая, что он наметился даже в XIII веке¹². В схожем ключе рассуждает и Р. Камерон, говоря, что испытывавшие недостаток финансовых средств правительства стремились максимизировать свои доходы¹³. Иногда это принимало даже несколько гротескные формы, примеры чему мы находим в России второй половины XVII в., где выразителем соответствующих идей был И. Посошков, утверждавший, что «русские без иностранных товаров могут прожить, а они без наших товаров и десяти лет прожить не могут»¹⁴. Безусловно, практически все страны проходили на определенной стадии развития период меркантилизма (неважно под каким названием, для нас в данном случае важна экономическая сущность данного явления).

С другой стороны, объективно присутствовали некоторые общие элементы экономической политики у всех европейских правительств, что было связано со схожестью потребностей правителей и правящих классов, а также обстоятельств, в которых они находились в условиях «кризиса XVII века». Дж. М. Кейнс, анализируя меркантилизм как сумму управлен-

¹² Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т. 2. Игры обмена / Фернан Бродель ; пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – 2-е изд. – М. : Весь Мир, 2006. – С. 556.

¹³ Камерон Р. Краткая экономическая история мира от палеолита до наших дней / Рондо Камерон ; пер. с англ. Е.Н. Шевцовой. – М. : РОССПЭН, 2001. – С. 164.

¹⁴ Покровский М. Русская история. В 3 т. Т. 2. / Михаил Покровский. – М. : АСТ, 2005. – С. 95.

ческих технологий в категориях современной ему политической экономики, отмечал положительные стороны меркантилизма¹⁵.

По мысли Э. Райнерта, чтобы стать богатым, нужно было присвоить чужое, уже существующее богатство. Такой взгляд на мир, присущий людям с древности, был закреплён Аристотелем, сформировавшим мировоззрение схоластов, европейских философов периода позднего Средневековья. «Выигрыш одного человека есть потеря для другого», – писал Святой Иероним (ок. 341–420). Ещё в 1643 году англичанин сэр Томас Браун (1605–1682) утверждал, что «все не могут быть счастливы одновременно, поскольку слава одного государства строится на развалинах другого». Исторический процесс был циклическим, как писал арабский историк и экономист XIV века Ибн Халдун¹⁶.

Среди одной из причин широкого распространения политики меркантилизма в Европе XVII в. Б.Ю. Кагарлицкий видит специфическую конфигурацию социальных институтов, которую можно назвать кризисом глобализации образца эпохи Великих географических открытий – эпохи либерализации международной торговли. Переход от торгового капитала к производственному вызвал кризис XVII века, результатом которого стала политика протекционизма, поддержка промышленности и создание торговых монополий под покровительством государства¹⁷.

Рассмотрим цели, для которых они учреждались. Кроме очевидных – приток средств в королевскую казну, организация военных мануфактур в условиях почти не прекращающихся войн – политика меркантилизма обеспечила приток казенных средств для модернизации инфраструктуры: в

¹⁵ Кейнс Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег / пер. с англ. проф. Н.Н. Любимова. – М. : Гелиос АРВ, 2012. – С. 313–314.

¹⁶ Райнерт Э.С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными / пер. с англ. Н. Автономовой; под ред. В. Автономова; Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшая школа экономики, 2011. – С. 102.

¹⁷ Кагарлицкий Б.Ю. От империй – к империализму. Государство и возникновение буржуазной цивилизации / Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшей школы экономики, 2010. – С. 345.

XVII в. по всей Европе инициируются широкомасштабные работы по ремонту, реконструкции и строительству дорог¹⁸. Большой размах приобретают мелиоративные работы, с одной стороны, подталкиваемые демографическим ростом, а с другой – инициируемые правительствами, исповедующими меркантилистскую философию¹⁹.

А самое главное, «меркантилизм не препятствовал развитию торговли, но направлял ее потоки внутрь формировавшихся империй. Если в 1669 году на колонии приходилось 14,4 % английского импорта, то в 1773 году их доля выросла до 36,5 %. Ограничивая вывоз и ввоз товаров, политика государства одновременно способствовала консолидации внутренних рынков и обмену между ними. Итогом был впечатляющий экономический рост как в «старой стране», так и в колониях»²⁰.

Становится достаточно очевидным, что, несмотря на все социальные издержки вышеназванной эпохи, государственные монополии сыграли прогрессивную роль в преодолении кризиса XVII века. Меркантилизм можно интерпретировать как очередную фазу реконструкции капиталистической системы, в ходе которой в государствах «Центра» произошел переход от эпохи первоначального накопления капитала к окончательному оформлению капиталистических отношений не только в сфере торговли, но и на производстве, чего, однако, нельзя сказать о «периферии».

Первоначальное накопление капитала в торговой сфере через создание монополий способствовало формированию производственных отношений, которые в связи с приобретенным опытом накопления капитала тоже приобрели монополистические черты.

¹⁸ Кагарлицкий Б.Ю. От империй – к империализму. Государство и возникновение буржуазной цивилизации / Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшей школы экономики, 2010. – С. 351–352.

¹⁹ Ливи Баччи М. Демографическая история Европы / пер. с итал. А. Миролубовой. – СПб. : «Александрия», 2010. – С. 53–54.

²⁰ Кагарлицкий Б.Ю. От империй – к империализму. Государство и возникновение буржуазной цивилизации / Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшей школы экономики, 2010. – С. 353.

Рассмотрим логику накопления капитала. Общеизвестна точка зрения М. Вебера на этот счет, полагавшего, что «стремление к предпринимательству», «стремление к наживе», к денежной выгоде... само по себе ничего общего не имеет с капитализмом. Безудержная алчность в делах наживы ни в коей мере не тождественна капитализму и еще менее того его «духу»²¹. В общем, мысль противоположная общеизвестным положениям марксизма.

Происхождение капитализма М. Вебер объяснял доктриной личного спасения и божественного предопределения у отдельных протестантских сект.

С другой стороны, существуют и вполне тривиальные причины концентрации капитальных благ, ведь «ухудшение качества основного капитала – это никогда не прекращающееся вредоносное заболевание экономики»²². Для поддержания качества основных фондов применялись всевозможные способы. Однако не всегда социальные группы, контролировавшие капитальные фонды, были столь рачительны и дальновидны. Чаще они были гораздо более безжалостными (как минимум, нравственно индифферентными в отношении эксплуатируемых природных зон и социальных групп). Их гораздо более распространенными орудиями были «частный рынок» и «торговля на дальние расстояния».

Вообще, торговые спекуляции, проводимые в рамках организованной группы, стали характерной чертой экономической жизни задолго до Нового времени. Как отмечает В.В. Чашин, «средневековый торговец крайне редко был «единоличником», он являлся членом той или иной купеческой либо цеховой корпорации, причем с обязательным и финансовым, и личным участием (а не с одним лишь участием капитала, как в тор-

²¹ Вебер М. Избранное: Протестантская этика и дух капитализма. – 3-е изд., доп. и испр. – М. ; СПб. : «Центр гуманитарных инициатив», 2013. – С. 9.

²² Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т. 2. Игры обмена / Фернан Бродель ; пер. с фр. Л.Е. Куббея. – 2-е изд. – М. : Весь Мир, 2006. – С. 242.

говых компаниях XVII в.), что означало объединение принципов «социального залога» с нормами групповой ответственности.²³

В последнем нам видится прообраз корпораций и великих акционерных обществ Нового времени, которые фактически занимались формированием рынков и организацией (включая крупные корпорации) процессов товаризации всего и вся. С этим связано появление частных финансов. Следует согласиться с Ю.М. Березкиным: «...данный термин появился задолго до возникновения государственных финансов, причем – именно в связи с развитием частных финансовых операций»²⁴.

Из истории известны разнообразные финансовые операции, которые можно обозначить как «уловки» (например, биржевые спекуляции), однако в контексте нашей темы нам интересен такой механизм накопления капитала как «торговля на дальние расстояния», который выразился в формировании монополий.

Торговля на дальние расстояния (Fernhandel немецких историков) формировала особые группы торговцев и, в свою очередь, формировалась и поддерживалась ими. Указанные негоданты вклинивались в кругооборот между ремесленником и далеким сырьем – шерстью, хлопком, шелком... Также они выступали посредниками между производством готовой продукции и ее продажей где-то вдалеке²⁵. Ю.М. Березкин, резюмируя соображения Ф. Броделя о «ближнем» и «дальнем» рынке, напоминает, что «задолго до XVII–XVIII вв... начали складываться два принципиально разных вида рынков: один – местный, общественный, контролируемый государственными законами, основанный на конкуренции и эквивалентном обмене; другой – «дальний»... частный, неконтролируемый никаким

²³ Чашин В.В. Очерки теории и истории экономического оппортунизма: монография / В.В. Чашин. – М. : КНОРУС, 2014. – С. 165–166.

²⁴ Березкин Ю.М. Проблемы и способы организации финансов. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2006. – С. 22.

²⁵ Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т. 2. Игры обмена / Фернан Бродель ; пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – 2-е изд. – М. : Весь Мир, 2006. – С. 410.

законодательством, в котором нет конкуренции, нет эквивалентного обмена, и который скрыт от посторонних глаз. Первый вид рынка – обычный рынок, описанный многократно в учебниках по рыночной экономике. Второй же – не вписывался ни в одну экономическую теорию, но являлся главным генератором развития капитализма вообще и финансового капитализма в частности. Именно на втором (финансовом) уровне рынка зародились и были отработаны все современные механизмы и инструменты частных финансовых операций. Именно на втором (финансовом) уровне рынка складывались предпосылки современных мировых финансов и международных финансовых институтов»²⁶. Очевидно, что второй тип рынка представлял собой монополию, которая способствовала усложнению механизма финансовых операций, что влекло за собой формирование особых отношений корпоративных финансов монополий и государственных финансов. Это, в свою очередь, вызвало к жизни бюджетно-налоговую политику в отношении монополий, которая значительно отличалась от таковой в отношении населения, малого и среднего бизнеса.

Р. Камерон с характерной для него склонностью к трюизмам напоминает, что «интересными и более значительными с точки зрения истории экономического развития были изменения, которые произошли в торговле на дальние расстояния»²⁷.

Б.Ю. Кагарлицкий²⁸ отмечает, что торговля на дальние расстояния становилась важнейшим механизмом накопления капитала, что имело смысл лишь постольку, поскольку получаемая прибыль оказывалась еще более существенной. Ф. Бродель также отмечал широкий размах и немногочисленность особых торговцев, которые захватывали «прибавочную

²⁶ Березкин Ю.М. Проблемы и способы организации финансов. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2006. – С. 22–23.

²⁷ Камерон Р. Краткая экономическая история мира от палеолита до наших дней / Рондо Камерон ; пер. с англ. Е.Н. Шевцовой. – М. : РОССПЭН, 2001. – С. 152.

²⁸ Кагарлицкий Б.Ю. От империй – к империализму. Государство и возникновение буржуазной цивилизации / Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшей школы экономики, 2010. – С. 257.

стоимость», как произведенную трудом на рудниках и плантациях, так и созданную тяжелой работой примитивного крестьянина.

Наконец, стоит отметить, что речь в перечисленных выше случаях идет о монополиях особого типа, которые способствовали экономическому развитию всех стран – участниц финансово-экономического процесса в мировой торговле. Следует отметить, что монополии внесли существенный вклад в юридическое оформление современного крупного корпоративного сектора экономики, включая такой капиталоемкий, как железнодорожный транспорт.

Вообще достаточно примечателен тот факт, что развитие организационно-правовых форм разнообразных хозяйственных объединений идет рука об руку со столь же дифференцированными формами монополизма. Это в первую очередь связано с объемами капитала, необходимыми для функционирования монополий.

При исчерпании традиционных источников финансирования той эпохи возникла необходимость искать формы привлечения и консолидации капиталов, каждый из которых в отдельности был слишком незначителен, а вместе позволял осуществлять широкомасштабные проекты, оказывающие стимулирующее влияние на хозяйственные процессы в обществе и, как следствие, на экономический рост.

Какими путями происходила концентрация ресурсов для строительства в древнем мире – неизвестно, а вот европейцы Средневековья придумали инструмент, который можно было бы назвать одним из первых образцов проектного финансирования, оформленного, с одной стороны, как некая организационная структура, а с другой – как монополия, получающая доходы с закрепленных видов экономической деятельности (понятие «привилегии»).

Для формирования торговых связей потребовалось устранить противоречия, которые существовали в семейных товариществах. Так сформировались компании.

Как только компания стала вскоре принимать компаньонов-чужаков (которые вкладывали деньги и труд) и деньги депонентов (которых, если вспомнить флорентийские компании-колоссы, вполне могло быть вдесятеро больше, чем собственного капитала – *corpus* – компании), эти предприятия стали расти в объемах²⁹. Иначе говоря, компании были созданы как более эффективный механизм накопления капитала.

Стоит еще раз подчеркнуть, что речь идет о схеме ведения деловых операций группами купцов относительной периферии (точнее – полупериферии) европейской средневековой экономики, где «центром» поначалу были приморские города Италии и Фландрии, а также ярмарки Шампани. Это было средством борьбы против их монополии. И с неизбежностью внутренней логики капиталистического развития компании Барди и Перуцци должны были сами стать монополией – поначалу полупериферийной.

Отдельное большое место в истории монополий занимают Великие географические открытия и сопутствующие им Великие Индийские (и не только) компании.

Наиболее характерна эволюция Англии, изживавшей при помощи торговых монополий свое полупериферийное положение в мировой экономике, которая начала формироваться вокруг Европы после плаваний Христофора Колумба и Васко Де Гамы.³⁰

Во второй половине XVI в. английские купцы под патронажем монархии организовали несколько других компаний, хартии которых предо-

²⁹ Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т. 2. Игры обмена / Фернан Бродель ; пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – 2-е изд. – М. : Весь Мир, 2006. – С. 441–442.

³⁰ Камерон Р. Краткая экономическая история мира от палеолита до наших дней / Рондо Камерон ; пер. с англ. Е.Н. Шевцовой. – М. : РОССПЭН, 2001. – С. 158.

ставляли им монопольные права. Речь шла о так называемых «чартерах» (chartered company), которые предназначались для захвата рынков и коммерчески ориентированного развития колоний и иных осваиваемых (в торговом смысле) территорий. Во всех случаях речь шла о предоставлении неких монопольных прав, т. е. чартеры представляли собой локальные или периферийные монополии. Англичане учредили Московскую компанию (1555 г.), Испанскую компанию (1577 г.), Балтийскую (1579 г.), Левантийскую (Турецкую) компанию (1585 г.), первую из нескольких африканских компаний (1585 г.), Ост-Индскую (1600 г.) и Французскую компанию (1611 г.).

В принципе, кризис XVII в. в мировой экономике – это противостояние Английской и Голландской Ост-Индских крупных компаний, которое «внешне» выглядит как череда англо-голландских войн: Первой (1652–1654 гг.), Второй (1665–1667 гг.) и Третьей (1672–1674 гг.) Итогом войн стали примирение и экономический союз Англии и Голландии, давший трещину только в последней четверти XVIII в. – во время войны за независимость североамериканских колоний и наполеоновских войн.

В сущности, указанные выше крупные компании были самыми известными акционерными компаниями-корпорациями (в широком значении этого термина) начала Нового времени.

Достоинства акционерной формы собственности, продемонстрированные английскими, голландскими и французскими чартерами, способствовали грюндерской горячке – увлечению созданием акционерных обществ, что привело к возникновению разнообразных кризисов «мыльных пузырей». Среди различных биржевых афер первой четверти XVIII в. наиболее известны две – система Лоу (système de Law) и Пузырь Южных морей (South Sea Bubble).

Следующий этап эволюции локальных или периферийных монополий, сопровождавшийся коллапсом чартерной модели освоения террито-

рии начался в США 1830–1840 гг. Л. Бадалян и В. Криворотов отмечают, что «вплоть до середины XIX в. для построения дорог и прочих проектов освоения территории американские штаты использовали чартерную модель наподобие британской. Компании напрямую договаривались с конкретными штатами, получая от них начальное финансирование и монопольные права. Так строились железные дороги и прочие большие землеустроительные проекты – каналы, мосты и т. п. для освоения территории. В 1837 г., в ситуации отсутствия денег у индивидуальных штатов, в глубине экономического кризиса, эта форма перестала работать»³¹.

В результате финансирование и монопольные права стали обеспечивать не правительства штатов, а локализованные производства – частные бизнесы. «В отсутствие старых смогли появиться новые оригинальные решения, связанные с использованием уникальных особенностей территории. В 1848 г. началась золотая лихорадка в Калифорнии, и это дало неожиданный толчок новым методам организации заселения.

Они стали следствием простого факта – приискам было нужно снабжение, причем, в отличие от администрации штатов, они были более чем платежеспособны. Оказалось, что снабжение проще всего осуществить за счет построения железных дорог.

Именно так родился инструмент финансирования, кредит американского типа, как принципиальный компонент любого бизнеса, определяющий его успех и ускоряющий обороты»³².

Из приведенного выше довольно пространного описания эволюции корпоративных образований и монополий можно сделать следующий вывод: новые корпоративные формы, как правило, являются ответом на

³¹ Бадалян Л.Г., Криворотов В.Ф. История. Кризисы. Перспективы: Новый взгляд на прошлое и будущее / под ред. и с предисл. Г.Г. Малинецкого. – М. : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2010. – С. 83.

³² Бадалян Л.Г., Криворотов В.Ф. История. Кризисы. Перспективы: Новый взгляд на прошлое и будущее / под ред. и с предисл. Г.Г. Малинецкого. – М. : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2010. – С. 84.

необходимость освоения периферийной с хозяйственной точки зрения территории. На соответствующих территориях рынок еще не сформирован, поэтому инструментом организационной структуры (правительства, частного бизнеса, религиозной организации) по «включению» территории в экономическую систему выступает периферийная монополия.

1.2. Периферийная монополия: особенности финансовых взаимоотношений

Вводя термин «периферийная монополия», мы предполагаем, что данное понятие влечет за собой определенные особенности финансовых взаимоотношений между всеми участниками хозяйственного процесса. Важно понимать, что на любом этапе развития человеческого общества существует «центр» и «периферия», при этом понятие «периферия» ни в коем случае не несет негативного оттенка, а является, условно говоря, «цехом первичной обработки сырья и материалов».

На наш взгляд, ситуацию на «периферии» мирового хозяйства можно определить как процесс формирования и последующего развития периферийных монополий.

По нашему мнению, периферийная монополия – это монополия, создаваемая с целью экономического контроля над периферией мировой экономики. При этом периферийная монополия может быть создана как государством «Центра» (наиболее распространенная ситуация), так и государством «периферии» (менее распространенная, но более интересная ситуация). В последнем случае периферийное государство пытается сменить свой статус в мировой экономике и «переместиться» в «Центр», применяя стратегию эмуляции, то есть воспроизводства социально-экономической модели экономически успешного государства. Э. Райнерт иллюстрирует экономическую эмуляцию следующим историческим примером: «Первая в истории человечества масштабная промышленная политика использовала вывод о том, что именно сделало богатые области Европы богатыми, – идею, что технологическое развитие всего в одной сфере в пределах одной географической области может сделать богатой целую страну. Генрих VII разработал обширный инструментарий экономической политики. Первым и главным инструментом стали налоги на экспорт, благодаря которым за-

рубежным производителям тканей невытая шерсть доставалась дороже, чем английским. Кроме того, начинающие производители шерстяной ткани на время освобождались от налогов. Используя те же методы, что Венеция и Голландия до нее, Англия достигла такой же ситуации тройной ренты, как и они; она использовала сильный промышленный сектор, монополию на один вид сырья (шерсть) и международную торговлю»³³. Это можно охарактеризовать как бюджетно-налоговое взаимодействие государства и корпораций при их развитии, что в конечном значении ведет к экономическому росту.

Вероятно, истоки периферийных монополий следует искать даже ранее эпохи Великих географических открытий – их предтечи появились уже на заре Средних веков. На наш взгляд, периферийные монополии были одним из инструментов принуждения к рынку. Первоначально это принуждение происходило через институт так называемой «разбойничьей торговли», характерной для Раннего Средневековья. М.Н. Покровский не без оснований полагал, что «внеэкономическому принуждению в области производства соответствовало внеэкономическое присвоение в области обмена...»³⁴.

На смену пиратству пришли периферийные монополии, сознательно организуемые и финансируемые государствами Европы. Целью их создания было включение стран будущей периферии в новую мировую экономику «не за счет стихийного развития рыночных связей, а за счет принуждения. Традиционные отношения уступали место новым»³⁵.

Таким образом, первые периферийные монополии за пределами Западной Европы оказались инструментом европейской колонизации. И в

³³ Райнерт Э.С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными / пер. с англ. Н. Автономовой; под ред. В. Автономова; Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшая школа экономики, 2011. – С. 109–110.

³⁴ Покровский М. Русская история. В 3 т. Т. 1. / Михаил Покровский. – М. : АСТ, 2005. – С. 62.

³⁵ Кагарлицкий Б.Ю. От империй – к империализму. Государство и возникновение буржуазной цивилизации / Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшей школы экономики, 2010. – С. 265.

наше время периферийные монополии контролируют динамику экономического роста на периферии – через технологические революции и финансовый капитал, о чем пишет К. Перес: «Технологическая революция вообще возникает в ведущей стране пока еще преобладающей парадигмы и распространяется сначала там, а затем на периферии»³⁶.

Иначе говоря, страны «периферии» специализируются либо на производстве сырья, либо на производствах, зашедших в технологический тупик. Выйти из этого тупика можно с помощью создания государством периферийной монополии. При этом периферийная монополия должна быть локализована в наименее продвинутых секторах и на самых неразвитых, но потенциально перспективных с хозяйственной точки зрения территориях. Даже С. Гуриев, противник монополизма в железнодорожной отрасли, вынужден сделать исключение для Сибири и Дальнего Востока: «В западной части страны, где плотность сети железных дорог высока, есть все условия для организации конкуренции между вертикально интегрированными концессиями, а в восточной части страны с невысокой плотностью этого сделать нельзя»³⁷.

Следовательно, ОАО «РЖД» можно считать классическим примером периферийной монополии. Важно осознавать, что в рамках нашей страны, которая является крупнейшей в мире по территории, роль железнодорожного транспорта в различных регионах будет принципиально отличаться, но на макроэкономическом уровне обойтись без нее нельзя.

Однако продолжительное воздействие периферийных монополий, созданных в странах «Центра», на хозяйственный комплекс периферийных территорий формирует ригидную зависимость от предыдущей траектории развития, которую Э. Шумахер назвал дуальной экономикой и описал ее

³⁶ Перес К. Технологические революции и финансовый капитал. Динамика пузырей и периодов процветания / Карлота Перес ; пер. с англ. Ф.В. Маевского. – М. : Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2011. – С. 96–97.

³⁷ Гуриев С. Мифы экономики. Заблуждения и стереотипы, которые распространяют СМИ и политики / Сергей Гуриев. – 4-е изд. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2012. – С. 109.

следующим образом: «...это ситуация, когда бок о бок сосуществуют две группы людей с разным образом жизни, и даже самый скромно живущий представитель одной группы ежедневно тратит во много раз больше, чем зарабатывает самый усердно работающий представитель другой»³⁸. Это описание напоминает одну большую северную страну (Российскую Федерацию), где преимущественно в двух крупнейших городах (Москва и Санкт-Петербург) сосредоточены сектор продвинутых промышленных производств и услуг, а также около 15 % населения. Наиболее опасной тенденцией является концентрация в этих городах финансовых ресурсов, что фактически «обескровливает» экономику других регионов. В такой ситуации единственным выходом является развитие инфраструктуры, и прежде всего железнодорожного транспорта как крупной национальной корпорации во всех ее смыслах по всей территории страны.

Вообще, «инфраструктура» – это англоязычный термин, производный от латинского *infra* – ниже, под и *struktura* – строение, расположение, структура. А.И. Кузнецова вслед за Э.Б. Алаевым полагает, что понятие «инфраструктура» содержательно не связано с понятием «структура», поскольку «*struktura*» как составная часть данного термина изначально обозначала в английском языке не структуру, а строение, сооружение. А.И. Кузнецова утверждает, что «именно понятие «Строение», «Сооружение» отражает генезис понятия «Структура», ее этажность, комплексность, многоэлементность, сложность»³⁹. Мы также придерживаемся данной точки зрения, так как финансово-экономический кризис конца XX века в РФ наглядно показал необходимость выстраивания контролируемой и развитой инфраструктуры.

³⁸ Шумахер Э.Ф. Малое прекрасно. Экономика, в которой люди имеют значение / пер. с англ. Д.О. Аронсона; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – М. : Изд. дом Высшей школы экономики, 2012. – С. 202–203.

³⁹ Кузнецова А.И. Инфраструктура: Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. – М. : КомКнига, 2006. – С. 52.

Важнейшей идеей, заложенной в понятие «инфраструктура», является разделение объекта на инфраструктурное обеспечение и множество элементов (индивидуальных производителей, пользователей, систем и т. д.), использующих это обеспечение, но не предопределяемых им. Предназначение инфраструктуры – создавать материальные условия и возможности для функционирования этих элементов. Вообще инфраструктурно-сетизационные структуры формировались уже давно: вероятно, торговые империи Финикии, Карфагена и полисной Греции уже обладали отдельными сущностными чертами инфраструктурного типа организации. Несомненно, что уже в раннее Средневековье такие структуры были организованы в форме торговых сетей еврейскими, армянскими и итальянскими купцами, а в эпоху Великих географических открытий – португальцами и голландцами⁴⁰.

Относительно осознанного создания инфраструктур С.В. Попов пишет: «С середины XX века стал формироваться инфраструктурный тип организации. Он связан с тем, что стали появляться сети, обеспечивающие любые производства. При этом производство никуда не исчезает (из США, например): мировые инфраструктуры транспорта, торговли, финансов обеспечивают контакты производства и всех потребителей, где бы они ни находились. Сменился тип мирового господства: не производитель конечной продукции и даже не создатель технологии «имеет все», а «держатель» мировой инфраструктуры (что дает основание утверждать: крупные инфраструктурные монополии, включая ОАО «РЖД», должны оставаться в государственной собственности). При этом все большее значение приобретает инфраструктура финансового рынка, которая находится под влиянием США – сразу по окончании Второй мировой войны она стала создаваться с целью формирования глобальной финансово-экономической системы.

⁴⁰ Хаустов Д.С. Глобализация: типичность и уникальность с позиций мир-системного анализа // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2010. № 5 (73). – С. 128.

Инфраструктурный тип организации быстро становится господствующим, но пока его распространение ограничено материальными пределами (географией и ресурсами), и в мировом хозяйстве возникают регионы. Региональные образования, естественно, конкурируют между собой за «право владения» инфраструктурами»⁴¹. В сущности, отмеченная С.В. Поповым конкуренция зачастую проходит в попытках утвердить ту или иную инфраструктурную монополию.

Инфраструктура должна обладать следующими характерными признаками⁴².

1. Инфраструктуры создаются как системы общего пользования: они должны функционировать безотносительно к фактическому подключению, то есть к ним могут подключаться, а могут и не подключаться.

2. Сетевой принцип построения инфраструктур. То есть для того, чтобы к этим инфраструктурам было выгодно подключаться, они должны покрывать максимальное количество территории, независимо от того, подключаются к ним или нет, тем самым, — создавая принципиальную возможность. Например, если вы строите систему железных дорог, то они должны быть запланированы так, чтобы из одной точки можно было бы совершенно разными путями попасть в другую точку, что и реализовано в рамках создания Транссиба и БАМа.

3. Инфраструктуры с самого начала так организуются, чтобы на них могло существовать сразу несколько разных и желательно даже неизвестных разнородных систем. Например, при создании системы глобальной навигации через запуск сети спутников, связанных между собой, создается возможность навигации. Эта возможность может быть использована для наведения ракет, для мореплавания, для определения геофизических коор-

⁴¹ Попов С.В. Идут по России реформы... / С.В. Попов // Кентавр. 1992. № 2 (6). – С. 38–39.

⁴² Попов С.В. Лекции в Омске (3. О государственной реформе) Режим доступа: <http://berezkin.info/wp-content/uploads/2010/12/Popov-Lekcii-v-Omske.zip> (Дата обращения: 21 сентября 2014 г.).

динат и т. д. То же касается и железнодорожного транспорта, с помощью которого можно возить практически любые товары, коммивояжеров, перебрасывать войска с одного театра военных действий на другой и т. д.

4. Принципиальная избыточность инфраструктур, т. е. они с самого начала строятся «с запасом» для того, чтобы колебания подключения и отключения от них они полностью поглощали. Например, системы коммуникаций сейчас, как правило, организуются так, что самолеты и поезда часто ходят полупустыми, но должно соблюдаться расписание.

Рассмотренные выше характеристики близки к понятию «полисистема», предложенному известным российским методологом Г.П. Щедровицким. С его точки зрения, «понятие моносистемы⁴³ является абстракцией, и идеализация, на которой оно построено, содержит ряд внутренних противоречий, обусловленных необходимостью встраивать и вписывать представление о моносистеме в более широкие контексты, где каждая моносистема существует всегда в окружении других систем, с которыми она взаимодействует. Поэтому представление о моносистеме содержит, с одной стороны, идею полной замкнутости и изоляции от всякого окружения, – и здесь реализуется понятие системы в его противоположности понятию элемента, с другой стороны, оно содержит идею множества различных окружений и включенности в их контекст чуть ли ни на правах элемента, что фиксируется в представлении о внешней структуре функций системы»⁴⁴. Более кратко ту же мысль можно выразить словами Ю.М. Березкина: «...«просто систем» не бывает. Они всегда – полисистемы, которые вложены друг в друга»⁴⁵.

⁴³ То есть отдельной, относительно замкнутой и автономной системы.

⁴⁴ Щедровицкий Г.П. Категории сложности изыскательных работ как объект исследований с системоделятельностной точки зрения. Режим доступа: <http://www.fondgp.ru/gp/biblio/rus/52> (Дата обращения: 27 сентября 2014 г.).

⁴⁵ Березкин Ю.М. Семь прикосновений к методологии / Ю.М. Березкин – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2010. – С. 38.

С нашей точки зрения, для дальнейшего анализа ОАО «РЖД» необходимо ввести понятие «полисистемная монополия».

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 существенно влиять на динамику социально-экономического развития. При этом доказано, что железнодорожные перевозки являются индикатором экономической ситуации в стране.

Подводя промежуточный итог, можно отметить, что современная капиталистическая система как социально-экономическое явление характеризуется господством «золотого миллиарда» над мирохозяйственной периферией в лице стран «Юга» посредством экономических (доллар США, внебиржевой глобальный валютный рынок Forex, системы пластиковых карт «VISA» и «MasterCard»), технологических (Интернет, GPS) и социальных инфраструктур (Голливуд, MTV). Одним из последствий функционирования такого рода полисистемных монополий является воспроизводство оппозиции «центр – периферия», т. е. того процесса, который сейчас принято называть «глобализация»⁴⁶. Развивающиеся страны попросту попадают в «инфраструктурные ловушки», например, через проведение навязанных МВФ структурных реформ. С нашей точки зрения, экономические

⁴⁶ Хаустов Д.С. Глобализация: типичность и уникальность с позиций мир-системного анализа // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2010. № 5 (73). – С. 128–129.

реформы, направленные на разрушение полисистемных монополий и инфраструктурных монополий, влекут за собой не только экономический кризис и социальное потрясение, но и усложняют систему финансирования экономического развития.

М. Левин и Г. Сатаров пишут о том, что постсоветский трансформационный период развития «характеризуется резким расширением практики рентоориентированного поведения, изменением ее структуры, созданием неформальных институтов, обеспечивающих эту эволюцию, и превращением государственных институтов в защитников универсальности рентоориентированных практик»⁴⁷. Однако те же авторы указывают на исследования, «демонстрирующие историческую преемственность институционального дизайна в России, который регулярно создавал и создает благоприятные условия для рентоориентированного поведения (в литературе эта институциональная модель получила название «Muscovite model»)). Анализ институтов экономического регулирования в период с царствования Ивана IV по настоящее время позволяет сделать вывод об устойчивой зависимости от предшествующего развития в российской истории»⁴⁸. Л. Ружанская пишет другими словами о том же, когда говорит, что в 2000-х гг. «государство выступает в роли граббера, то есть захватчика собственности у олигархов»⁴⁹.

Впрочем, в этом нет ничего неожиданного, если принять тот факт, что Россия – страна «периферии» или, в лучшем случае, «полупериферии». «Формирование капитализма требует массового насильственного перераспределения собственности – такова логика первоначального накопления. Уважение к правам собственности становится священным

⁴⁷ Левин М., Сатаров Г. Рентоориентированная Россия // Вопросы экономики. – 2014. – № 1. – С. 61.

⁴⁸ Левин М., Сатаров Г. Рентоориентированная Россия // Вопросы экономики. – 2014. – № 1. – С. 65.

⁴⁹ Ружанская Л. Модель российской корпорации в условиях институциональных трансформаций // Журнал экономической теории. – 2011. – № 4. – С. 186.

принципом лишь тогда, когда перераспределение закончено, а капитал полностью подавил, подчинил себе и переварил все остальные хозяйственные уклады. В странах «периферии», где многоукладная экономика сохраняется на всем протяжении буржуазной истории, насилие и нарушение прав граждан – имущественных и личных – остается повседневной чертой общественной жизни не вопреки капитализму, а благодаря ему»⁵⁰.

Неудивительно, что в условиях, описанных выше, создание периферийных монополий зачастую происходит в форме создания национальных чемпионов (*national champions*). Если говорить о финансовой системе РФ, то национальные чемпионы государственного сектора составили де-факто третий промежуточный уровень банковской системы России, хотя номинально и де-юре существует только два уровня. Лидерство именно этих банков – Сбербанка, ВТБ и Россельхозбанка – во многом обусловлено активным участием государства, которое задействовало для поддержки своих «чемпионов» все имеющиеся у него регуляторные и ресурсные возможности. На «большую тройку» пришлось более 80 % средств, направленных на рекапитализацию банков в ходе финансового кризиса 2008–2009 гг. (725 млрд из 904 млрд руб.⁵¹). Государство политически поддерживает слияния и поглощения, проводимые «чемпионами» (прежде всего банком ВТБ), и предоставляет для этого свои ресурсы.

Со своей стороны, кредитно-финансовые институты выполняют часть государственных функций.

В указанных выше особенностях причина того, что российский крупный бизнес пережил кризис 2008–2009 гг. существенно лучше, чем ожидалось. Наконец, С. Афонцев и Дж. Ли констатируют, что «в отноше-

⁵⁰ Кагарлицкий Б.Ю. От империй – к империализму. Государство и возникновение буржуазной цивилизации / Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшей школы экономики, 2010. – С. 262–263.

⁵¹ Верников А. «Национальные чемпионы» в структуре российского рынка банковских услуг // Вопросы экономики. – 2013. – № 3. – С. 98.

ниях государства и бизнеса продолжает доминировать сформировавшаяся в 2000-е годы модель, в рамках которой за эвфемизмом «государственно-частное партнерство» скрывается право государства вмешиваться в процессы принятия стратегических решений и перекладывать на частный бизнес государственные функции (в первую очередь социальные и инфраструктурные), на выполнение которых у правительства не хватает средств или компетенций»⁵².

На наш взгляд, в данном случае не совсем корректно употреблять словосочетание «частный бизнес», который более правильно считать квазигосударственным или, как мы уже предложили выше, полисистемной монополией.

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

1. С нашей точки зрения, железнодорожная инфраструктура, представленная по преимуществу ОАО «РЖД», обладает признаками предложенного нами понятия «полисистемная монополия».

2. 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).

3. Исходя из этого, по нашему мнению, стоит скорректировать налогообложение ОАО «РЖД» как полисистемной монополии и инфраструктуры развития в сторону упрощения администрирования и снижения налоговой нагрузки.

Важным моментом является реформирование железнодорожного транспорта, результатом которого стало создание ОАО «РЖД».

⁵² Афонцев С., Ли Дж. Российский крупный бизнес в условиях глобального кризиса // Вопросы экономики. – 2013. – № 5. – С. 52.

Рассмотрим эту ситуацию более подробно. Для начала покажем, что представляет из себя рассматриваемый объект в настоящее время.

Железнодорожный комплекс имеет особое стратегическое значение для России. Он является связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны, а также является самым доступным транспортом для миллионов граждан.

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» входит в мировую тройку лидеров железнодорожных компаний. Это определяют следующие факторы:

- огромные объемы грузовых и пассажирских перевозок;
- высокие финансовые рейтинги;
- квалифицированные специалисты во всех областях железнодорожного транспорта;
- большая научно-техническая база;
- проектные и строительные мощности;
- значительный опыт международного сотрудничества.

ОАО «РЖД» было учреждено постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 года № 585. Создание корпорации стало итогом первого этапа реформирования железнодорожной отрасли в соответствии с постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 года № 384. 01 октября 2003 года – начало деятельности ОАО «РЖД».

Учредителем и единственным акционером ОАО «РЖД» является РФ, его полномочия осуществляет Правительство РФ.

Имущество компании было сформировано путем внесения в уставный капитал ОАО «РЖД» по балансовой стоимости активов 987 организаций федерального железнодорожного транспорта, принадлежащих государству.

Таблица 1

Динамика роста уставного капитала ОАО «РЖД»

	Размер уставного капитала (в руб.)	Размер уставного капитала (в акциях)
01.01.2007 г.	1 535 700 000 000	1 535 700 000
01.01.2008 г.	1 541 697 819 000	1 541 697 819
01.01.2009 г.	1 583 197 189 000	1 583 197 189
07.07.2009 г.	1 594 516 219 000	1 594 516 219
01.01.2011 г.	1 698 128 067 000	1 698 128 067
01.01.2012 г.	1 786 715 588 000	1 786 715 588
24.12.2012 г.	1 826 876 540 000	1 826 876 540
15.07.2013 г.	1 887 709 216 000	1 887 709 216
31.07.2014 г.	1 960 152 865 000	1 960 152 865

Источник: ОАО «РЖД» сегодня. URL:
http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=628.

Как видно из таблицы 1, формирование уставного капитала не закончено и в настоящее время. Для того, чтобы оценить масштаб ОАО «РЖД», приведём ее технические характеристики (см. таблицу 2)

Таблица 2

Технические характеристики ОАО «РЖД»

Эксплуатационная длина железных дорог	85,2 тыс. км
Протяженность электрифицированных линий	43,3 тыс. км
Доля в грузообороте транспортной системы России	43,2 %*
Доля в пассажирообороте транспортной системы России	28,6 %

*с учетом трубопроводного транспорта.

Источник: ОАО «РЖД» сегодня. URL:
http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=628.

В связи с тем, что ОАО «РЖД» напрямую не занимается грузовыми перевозками, то её парк подвижного состава выглядит следующим образом (таблица 3).

Парк подвижного состава

Вид	Количество, тыс.
Грузовые локомотивы (электровозы и тепловозы)	11,1
Грузовые вагоны всех типов*	54,2
Маневровые локомотивы (тепловозы)	6,1
Пассажирские локомотивы (электровозы и тепловозы)	3,1
Пассажирские вагоны дальнего следования	24,1
Пассажирские вагоны пригородных поездов	15,6

*Используется только для технологических нужд ОАО «РЖД».

Источник: ОАО «РЖД» сегодня. URL:

http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=628.

Миссия ОАО «РЖД» состоит в удовлетворении рыночного спроса на перевозки, повышении эффективности деятельности, качества услуг и глубокой интеграции в евро-азиатскую транспортную систему.

Главные цели деятельности общества – обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли.

Стратегические цели компании:

- увеличение масштаба транспортного бизнеса;
- повышение производственно-экономической эффективности;
- повышение качества работы и безопасности перевозок;
- глубокая интеграция в евро-азиатскую транспортную систему;
- повышение финансовой устойчивости и эффективности.

18 мая 2001 года Правительством РФ была утверждена Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. Цели реформы железнодорожного транспорта, определенные программой:

1. Повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг для

обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития.

2. Формирование единой гармоничной транспортной системы страны.

3. Снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом.

4. Удовлетворение растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта.

Для этого произошло разделение функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте с одновременным выделением из монопольной структуры конкурентных видов деятельности.

Реформирование было разделено на несколько этапов.

I этап. (подготовительный). 2001–2003 гг. Разделены функции государственного регулирования и управления хозяйственной деятельностью на федеральном железнодорожном транспорте. Функции хозяйственного управления на железнодорожном транспорте полностью перешли к единому хозяйствующему субъекту – ОАО «РЖД», что позволило:

- реструктуризировать кредиторскую задолженность предприятий и организаций железнодорожного транспорта;

- провести инвентаризацию земли и имущества предприятий железнодорожного транспорта;

- привести в соответствие с основными принципами гражданского законодательства РФ документы, регламентирующие работу отрасли.

Создан эффективный механизм государственного регулирования, стимулирующего развитие конкуренции в области грузовых и пассажирских перевозок и в неосновных видах деятельности.

Завершен подготовительный этап формирования на базе отдельных видов хозяйственной деятельности самостоятельных структурных образований.

Проведено управленческое и финансовое структурирование хозяйственной деятельности по видам деятельности.

Внедрена технология управления инвестиционной политикой ОАО «РЖД».

II этап. Оптимизация структуры управления. 2003–2005 гг. В течение 2004–2005 гг. советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 27 дочерних обществ, в том числе по сферам деятельности:

- производство и капитальный ремонт путевой техники;
- производство средств железнодорожной автоматики и телемеханики;
- капитальное строительство и проектно-изыскательские работы;
- ремонт грузовых вагонов;
- научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы;
- контейнерные грузовые перевозки;
- перевозки грузов изотермическим подвижным составом;
- пригородные пассажирские перевозки.

Обеспечена возможность роста конкуренции в грузовых перевозках. Принято Постановление Правительства РФ, обеспечивающие недискриминационный доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта, а также введен в действие универсальный преysкурant 10-01. Наиболее привлекательные с точки зрения тарифов грузы перешли в конкурентный сектор: их доставка осуществлялась независимыми от ОАО «РЖД» компаниями – операторами подвижного состава. На 2005 год 1/3 всего вагонного парка страны принадлежала частным компаниям-операторам, которые перевозили порядка 1/4 всех грузов, а в секторе перевозок нефти (одном из

наиболее доходных видов деятельности) соответствующий показатель превысил 50 %.

III этап. Создание и развитие конкурентного рынка железнодорожных перевозок. 2006–2010 гг. Обеспечено формирование конкурентного рынка оперирования грузовыми вагонами путем создания дочерних общесетевых («Первая грузовая компания», «Вторая грузовая компания») и специализированных («Трансконтейнер», «Рефсервис», «Русская Тройка», «РейлТрансАвто») операторских компаний и полного вывода из ОАО «РЖД» парка грузовых вагонов посредством его передачи в капитал дочерних операторов и продажи (до 70 тыс. вагонов) иным собственникам подвижного состава.

Создана Федеральная пассажирская компания, осуществляющая дальние пассажирские перевозки в России и в сообщении с зарубежными странами.

Практически завершена работа по созданию на полигоне железных дорог пригородных пассажирских компаний, в том числе с участием субъектов РФ (по состоянию на 2010 г. создано 22 компании).

Проведена масштабная работа по созданию дочерних обществ в сферах пассажирских перевозок, оперирования грузовыми вагонами, ремонта подвижного состава, промышленного производства, изготовления материалов верхнего строения пути, санаторно-курортного обслуживания (начиная с 2004 г. по состоянию на 2010 г. создано 75 дочерних обществ).

Осуществлены мероприятия по продаже акций дочерних обществ ОАО «РЖД», в том числе: 15 % и далее 30 % (в рамках публичного размещения) акций ОАО «Трансконтейнер», 50 % минус 1 акция ОАО «Росжелдорпроект», 50 % минус 2 акции ОАО «Элтеза». Утвержден план продажи акций 54 дочерних обществ на период 2010–2012 гг., в результате чего будут привлечены дополнительные инвестиции в отрасль в размере более 156 млрд рублей.

С 2011 года в соответствии с правительственными решениями реформирование железнодорожного транспорта осуществляется в рамках реализации IV этапа структурной реформы и Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года.

Принятая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок создала существенные стимулы к развитию частной операторской деятельности – бизнеса по предоставлению вагонов под перевозку грузов. Приход частных инвестиций в операторский сегмент позволил остановить быстрое старение грузового парка. За годы реформ приобретено более 400 тыс. вагонов, вложено около 600 млрд рублей. К началу 2011 года доля вагонного парка независимых от ОАО «РЖД» операторов составляла 45 %.

Кроме этого, операторская деятельность постепенно выведена из ОАО «РЖД». С окончанием передачи вагонов в ОАО «Вторая грузовая компания» (ныне ОАО «Федеральная грузовая компания») в 2011 году инвентарный парк практически упразднен и грузовые перевозки полностью обеспечиваются приватными вагонами.

В 2011 году состоялась продажа контрольного пакета (75 % минус 2 акции) ОАО «Первая грузовая компания», а в 2012 году – оставшегося пакета акций ОАО «ПГК».

Таким образом, к 2013 году более 79 % грузооборота стало обеспечиваться с привлечением грузовых вагонов независимых от холдинга «РЖД» операторов.

В то же время упразднение инвентарного парка грузовых вагонов, т. е. вагонов, находящихся в собственности и управлении перевозчика ОАО «РЖД», в конце 2011 года привело к проблемам, выразившимся в неполном обеспечении потребностей грузоотправителей в грузовых вагонах. Причиной тому стало отсутствие заинтересованности частных операторов предоставлять грузовые вагоны под перевозку низкодоходных грузов, таких, как зерно, лес, уголь.

В целях ликвидации возникших проблем на рынке обеспечения грузовыми вагонами руководством страны поддержаны предложения Минтранса России и ОАО «РЖД» по консолидации части парка полувагонов под управлением компании.

Еще одной проблемой, возникшей в результате быстрого роста парка грузовых вагонов (к концу 2012 года он превысил 1 млн 150 тыс. единиц) и большим числом собственников вагонов, – существенное снижение основных показателей эффективности работы железнодорожного транспорта. Эксплуатация избыточного парка грузовых вагонов в условиях ограниченных пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры (протяженность узких мест в 2012 году превысила 7600 км) привела к увеличению времени оборота вагона на 2,7 суток, снижению участковой скорости на 5,2 км/ч; ухудшению ряда других показателей.

Первым шагом к оптимизации работы парка грузовых вагонов на сети стало утверждение приказа Минтранса России от 3 октября 2011 г. № 258, который ввел правила перевозки порожних грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику. В приказе предусмотрено закрепление за владельцем инфраструктуры права вводить ограничения на перевозки порожних вагонов, перемещать порожние вагоны в места отстоя или на станции предполагаемой приписки при несогласованном нахождении на инфраструктуре.

В настоящее время основной проблемой текущего состояния инфраструктуры, возникшей вследствие хронического недофинансирования обновления основных фондов, является значительное количество «узких мест» – участков инфраструктуры с ограниченными пропускными способностями.

Кроме того, ОАО «РЖД» прорабатываются возможности привлечения инвестиционных ресурсов в развитие железнодорожной инфраструктуры: использование инфраструктурных облигаций, включение инвести-

ционной составляющей в тариф, развитие государственно-частного партнерства, в том числе привлечение промышленных предприятий к формированию комплексных инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры.

По мнению Президента ОАО «РЖД»: «железнодорожный транспорт – сложный, масштабный и очень капиталоемкий бизнес. Сроки окупаемости большинства среднестатистических проектов в грузовом бизнесе при существующем уровне тарифов превышают пятнадцать лет... Это значит, что на достаточный уровень дивидендов инвестору рассчитывать не приходится, а для возврата вложенных средств нужно не реинвестировать средства в железнодорожные активы. При этом экономические и технологические барьеры для входа на рынок перевозок очень высоки: для минимального объема бизнеса потребуется вложение миллиардов рублей. Чтобы окупить эти средства за семь-восемь лет, нужно на 20–30 % повысить рентабельность перевозок. Расходы у частного перевозчика будут выше, чем у ОАО «РЖД», так как он теряет эффект масштаба бизнеса, себестоимость перевозки одной тонны возрастет. Это значит, что для окупаемости инвестиций понадобится поднимать тарифы. Скорее всего, возникнет и дополнительное обременение: если деньги взяты в кредит, который частный бизнес привлечет дороже, чем государственная компания ОАО «РЖД», то цены на перевозку будут еще выше. Для экономики от таких инвестиций пользы мало — услуга станет дороже, чем ее качество для клиента, риски системы возрастут, использование инфраструктуры ухудшится.

Именно поэтому во всем мире подавляющую долю инвестиций в железнодорожный сектор государство вкладывает напрямую, через институты развития или специальные лизинговые компании... Если мы хотим государственный капитал в этой отрасли заместить на частный — давайте го-

товиться к созданию условий, гарантирующих его окупаемость, в том числе к росту тарифов».

Несмотря на все текущие проблемы, итоги деятельности ОАО «РЖД» выглядят достаточно впечатляюще (таблица 4).

Таблица 4

Итоги деятельности ОАО «РЖД» за 2014 г.

1. Пассажирские перевозки		
	Количество, млн человек	Динамика*, %
В дальнем следовании	102,8 (7,3)	-7,2 (-11,5)
В пригородном сообщении	965,5 (77,5)	-0,3 (-2,6)
ВСЕГО (в т. ч. в декабре)	1068,3 (84,9)	-1 (-3,5)
Пассажирооборот		
	Количество, млрд пасс. -км	Динамика*, %
За 2014 г. (в т. ч. в декабре)	128,6 (12,6)	-7,1 (-10,9)
Грузовые перевозки		
Вид груза	Количество, млн тонн	Динамика
		по сравнению с 2013 годом, %
Руда железная и марганцевая	108,6	-1,9
Цемент	32,2	-6,3
Строительные грузы	141,1	-17,1
ВСЕГО (в т. ч. в декабре)	1227 (103,1)	-0,8 (-0,1)
Грузооборот		
	Количество, млрд тарифных т-км	Динамика*, %
За 2014 г. (в т. ч. в декабре)	2298,3 (198,4)	+4,6 (-0,6)

* По сравнению с 2013 годом.

Источник: ОАО «РЖД» сегодня. URL:

http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=628.

Как видно из приведённой выше таблицы, ухудшение экономической ситуации в стране уже сказывается на абсолютных показателях компании. Следовательно, научное исследование в данном направлении очень актуально.

1.3. Бюджетно-налоговая политика в сфере функционирования железных дорог

Исследователи отмечают связь между бюджетно-налоговой политикой, развитием инфраструктуры и функционированием экономики региона. В частности, модель Г. Мюрдаля отражает зависимости между развитием бизнеса, объемами доходов фирм и населения, местными бюджетами и региональной инфраструктурой. Чем более развита экономика региона и больше доходы фирм, расположенных на его территории, тем больше отчисления в региональный и местные бюджеты. Это, в свою очередь, предопределяет увеличение инвестиций в развитие инфраструктуры региона, что делает данный регион более привлекательным для ведения экономической деятельности и притока капиталов.

Модель Хэррода-Домара подтверждает зависимости, выявленные Мюрдалем, и раскрывает положение, что быстро развивающиеся районы обладают высоким уровнем доходов и чистыми притоками рабочей силы и капитала⁵³.

В то же время РФ обладает ярко выраженной спецификой социально-экономического развития, что находит свое отражение в бюджетно-налоговой политике. Н.Н. Ажогина отмечает, что «выбранная модель социального государства предполагает достаточно высокий уровень государственных расходов, а для этого должны быть предусмотрены соответствующие доходы бюджета»⁵⁴.

По мнению М.Ю. Молчановой и Е.В. Петровой⁵⁵, «бюджетно-налоговая политика представляет собой совокупность административных

⁵³ Флоринская М.В. Бюджетно-налоговое регулирование социально-экономического роста в территориальных системах // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 5: Экономика. – 2013. - №4 (131). – С. 131–132.

⁵⁴ Ажогина Н.Н. Особенности бюджетно-налоговой политики России на современном этапе // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС. – 2014. – № 3. – С. 120.

⁵⁵ Молчанова М.Ю. Бюджетно-налоговое регулирование территориального развития: монография / М.Ю. Молчанова, Е.В. Петрова: Перм. гос. нац. исслед. ун-т. Пермь, 2013. – С. 12–13.

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.

Бюджетно-налоговая политика характеризуется широкой сферой влияния, которая обусловлена тем, что бюджетно-налоговые отношения проникают во все стороны территориального воспроизводственного процесса и связаны со всеми юридическими и физическими лицами конкретной территории множеством взаимоотношений как по линии изъятия доходов, так и предоставления денежных средств.

Однако укоренению идеологии стратегического управления в сфере бюджетно-налоговой политики мешают текущие политико-экономические обстоятельства. По мнению Н.Н. Ажогиной, в условиях санкций Запада и продовольственных контрсанкций в нашей стране «происходит трансформация налоговой политики. Задача государства заключается в том, чтобы, учитывая национальную специфику, найти источники доходов для бюджета с целью удержать текущий уровень государственных расходов. В связи с этим происходит ослабление налоговой нагрузки на предпринимательский сектор и ее увеличение на потребительский сектор.

Однако особенность заключается в том, что послабления для корпоративного сектора не затрагивают нефтегазовые компании. Конкретно изменение модели налоговой политики проявляется в увеличении доли косвенных налогов и планируемого появления новых прямых налогов для населения и/или расширение налогооблагаемой базы уже существующих налогов, а также снижение ставок некоторых налогов для бизнеса и введение налоговых льгот»⁵⁶.

⁵⁶ Ажогина Н.Н. Особенности бюджетно-налоговой политики России на современном этапе // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС. – 2014. – № 3. – С. 120.

М.Ю. Молчанова и Е.В. Петрова⁵⁷ полагают, что процесс бюджетно-налогового регулирования должен базироваться на следующих теоретико-методологических положениях:

1. Усиление проявления социальной функции государства.
2. Стимулирование региональных и местных бюджетов к росту собственных доходов путем закрепления за ними дополнительных налогов.
3. Учет территориальных особенностей.
4. Базирование на Программах социально-экономического развития государства и регионов на кратко- и долгосрочную перспективу.
5. Ориентация на повышение социально-экономической результативности формирования и исполнения бюджета.

В то же время реализация указанных принципов по состоянию на начало 2015 г. весьма затруднена – отсутствует сбалансированность будущих доходов и расходов бюджета, нет достаточного развития ненефтегазовой сферы, чтобы она была способна возместить выпадающие нефтегазовые доходы. Как показывает опыт других стран мира, развитие инфраструктуры является мощным стимулом экономического роста.

Согласно Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года (далее – Стратегия–2030)⁵⁸, эффективное функционирование железнодорожного транспорта РФ играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидерства России в мировой экономической системе.

От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важ-

⁵⁷ Молчанова М.Ю. Бюджетно-налоговое регулирование территориального развития: монография / М.Ю. Молчанова, Е.В. Петрова: Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2013. – С. 62–63.

⁵⁸ Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года: утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р.

нейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов. Это выдвигает новые требования к опережающему развитию базовой инфраструктурной монополии.

Кроме того, процессы глобализации, изменения традиционных мировых хозяйственных связей ставят перед Правительством задачу рационального использования потенциала уникального экономико-географического положения. Эффективная реализация транзитного потенциала России позволит не только получить экономический эффект от участия в международных перевозках, но и создаст новые инструменты влияния на мировые экономические процессы (формирование новых зон экономического притяжения, установление долгосрочных экономических связей).

Российские железные дороги являются второй по величине транспортной системой мира, уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США. По протяженности электрифицированных магистралей российские железные дороги занимают первое место в мире. РФ в настоящее время осуществляет более 20 процентов грузооборота и 10 процентов пассажирооборота всех железных дорог мира⁵⁹.

По своему географическому положению российские железные дороги являются неотъемлемой частью евразийской железнодорожной сети, они непосредственно связаны с железнодорожными системами Европы и Восточной Азии. Кроме того, через порты может осуществляться взаимодействие с транспортными системами Северной Америки.

Железные дороги органично интегрированы в единую транспортную систему РФ. Во взаимодействии с другими видами транспорта они удовле-

⁵⁹ Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года: утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р.

творяют потребности населения, экономики и государства в перевозках. При этом железнодорожный транспорт является ведущим элементом транспортной системы, его доля в обеспечении пассажирских и грузовых перевозок составляет более 40 процентов от всего транспорта страны.

Ведущее положение железных дорог определяется их возможностью осуществлять круглогодичное регулярное движение, перевозить основную часть потоков массовых грузов и обеспечивать мобильность трудовых ресурсов. Особое значение железных дорог определяется также большими расстояниями перевозок, слабым развитием коммуникаций других видов транспорта в регионах Сибири и Дальнего Востока, удаленностью мест производства основных сырьевых ресурсов от пунктов их потребления и морских портов.

Однако несмотря на успехи структурной реформы железнодорожного транспорта в РФ, ее мероприятия и результаты оказались недостаточны для того, чтобы в короткие сроки создать эффективные источники развития, позволяющие обеспечить масштабное привлечение средств в развитие отрасли и ее модернизацию, сформировать условия для ее долговременного устойчивого роста и повышения конкурентоспособности на мировом рынке.

С.С. Барулин, Е.В. Барулина и В.И. Самаруха отмечают, что «государственная монополия в железнодорожном транспорте может быть оценена как с положительной, так и с отрицательной стороны. Учитывая пространственные расстояния России, необходима определенная централизация управления железнодорожным транспортом. Он является стратегическим видом транспорта в экономическом, социальном и оборонном значении. <...>

Функционирование железнодорожного транспорта в целом и ОАО «РЖД» как естественной монополии в частности, является объектом повышенного внимания со стороны государства и важнейшим направлением

государственной экономической политики, в том числе политики государственного финансового регулирования, основанной на прогнозных оценках потребностей экономики и населения в транспортных услугах, уровня тарифов на перевозки, доходов и убытков и других экономических и социальных показателей. Приоритетной стратегической задачей развития железнодорожного транспорта должна стать реализация общенациональной программы обеспечения доступного для большинства населения скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между центральными и восточными регионами РФ. Стратегической финансовой политикой является стабильное финансовое обеспечение непрерывности расширенного воспроизводственного процесса в железнодорожном комплексе и реализация долгосрочных программ его развития»⁶⁰.

В то же время, еще С.Ю. Витте отмечал, что «железные дороги строятся, преследуя различные цели. По целям, которые преследовались при постройке той или иной дороги, их можно разделить на следующие группы:

- а) коммерческие – при сооружении которых преследовались коммерческие и экономические цели;
- б) дороги политические – преследовавшие цели политические;
- в) дороги стратегические – преследовавшие цели военные, то есть обороны государства.

Само собой разумеется, что каждая дорога в некоторой степени может и обыкновенно удовлетворяет всем трем целям, но все-таки главная цель сооружения ее была или коммерческая, или политическая, или военная.

Будет весьма естественно, что дороги, которые строились по целям политическим, и в особенности стратегическим, будут давать дефицит,

⁶⁰ Барулин С.С. Финансовая политика и финансовый механизм развития железнодорожного транспорта в России. / С.С. Барулин, Е.В. Барулина, В.И. Самаруха. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2013. – С. 15–16.

ибо никто и не рассчитывал на то, чтобы эти дороги, в особенности в первые годы и даже десятки лет, давали прибыль. В тех странах, а Россия в этом отношении стоит на первом месте, где военным и политическим мотивам в ж.-д. деле дается преимущественное значение, подчиняющее себе все прочие соображения, естественно, что не только строятся дороги стратегические, заведомо в ближайшем будущем мало доходные или бездоходные, но кроме того все ж.-д. строительство и эксплуатация во всей их совокупности находятся под главенствующей идеей удовлетворения военным нуждам. <...> Можно безо всяких преувеличений сказать, что если бы стратегические и политические соображения не играли такую громадную роль в конфигурации нашей ж.-д. сети и во всем оборудовании, если бы развитие всего ж.-д. дела в России подчинялось лишь расчетам коммерческим и экономическим, как это имеет место, например, в Америке, то конечно, и общий вид нашей сети был бы другой и она, вероятно, не давала бы убытка и во всяком случае дефицит был бы умеренный и случайный»⁶¹.

Очевидно, что за прошедшие сто лет ситуация изменилась не столь значительно, как многим бы хотелось. Российские железные дороги не всегда оказываются способны адекватно и гибко реагировать на внешние вызовы, в результате чего потенциальные возможности для получения экономической выгоды могут обращаться в источник проблем. Анализ проблем, возникших в сфере железнодорожного транспорта, позволил выявить следующие ключевые моменты, являющиеся критическими для дальнейшего социально-экономического роста страны⁶²:

⁶¹ Витте С.Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети. В кн.: Леонтьев Р.Г. Инвестиционные процессы и железнодорожное строительство: российский опыт, региональные перспективы, оценка эффективности : научное издание / Р.Г. Леонтьев, Н.В. Дербас, М.А. Немчанинова. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2004. – С. 53.

⁶² Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года: утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р.

- необходимость ускоренного обновления основных фондов железнодорожного транспорта;
- преодоление технического и технологического отставания России от передовых стран мира по уровню железнодорожной техники;
- необходимость снижения территориальных диспропорций в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, улучшения транспортной обеспеченности регионов и развития пропускных способностей железнодорожных линий;
- необходимость снятия ограничений для роста объемов транзитных грузовых перевозок;
- необходимость повышения безопасности функционирования железнодорожного транспорта;
- недостаточность инвестиционных ресурсов.

Целью Стратегии–2030 является формирование условий для устойчивого социально-экономического развития России, возрастания мобильности населения и оптимизации товародвижения, укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики, повышения конкурентоспособности национальной экономики и обеспечения лидирующих позиций России на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны.

Приняты 2 варианта развития железнодорожного транспорта до 2030 года: минимальный и максимальный.

При этом должны быть обеспечены условия, исключающие сокращение доли конкурентных сегментов рынка в сфере железнодорожного транспорта. К числу инструментов, обеспечивающих эти условия, относится финансовый механизм на железнодорожном транспорте.

Как отмечают С.С. Барулин, Е.В. Барулина и В.И. Самаруха, «функционирование финансов коммерческих организаций и их отраслей, к которым относится и железнодорожный транспорт, а также реализация концепции, целей и задач этих организаций и отраслей осуществляется через элементы (функции управления), формы, методы и инструменты организации и управления процессом движения (формирования и использования) финансовых ресурсов и доходов, то есть через финансовый механизм. Поэтому последний обычно определяют как совокупность форм, методов и инструментов управления потоками финансовых ресурсов в процессе финансового корпоративного планирования, регулирования и контроля.

Таким образом, финансовый механизм железнодорожного транспорта представляет собой совокупность форм, методов и инструментов финансового обеспечения процесса предоставления железнодорожных услуг и прочей деятельности, управления потоками финансовых ресурсов в порядке финансового планирования (прогнозирования и бюджетирования), исполнения финансовых планов (прогнозов и бюджетов), финансового регулирования и контроля. В составе финансового механизма железнодорожного транспорта можно выделить механизмы тарифо- и ценообразования, формирования, распределения и использования доходов и прибыли, инвестиционный, страховой и иные механизмы»⁶³.

На период сохранения монопольного положения открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» в перевозочной деятельности государством гарантируется право получения услуг железнодорожного транспорта по регулируемым тарифам. «Таким образом, – делают вывод С.С. Барулин, Е.В. Барулина и В.И. Самаруха, – элементы корпора-

⁶³ Барулин С.С. Финансовая политика и финансовый механизм развития железнодорожного транспорта в России / С.С. Барулин, Е.В. Барулина, В.И. Самаруха. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2013. – С. 47.

тивного финансового механизма железнодорожного транспорта тесно переплетаются с элементами государственного финансового механизма»⁶⁴.

В области развития инфраструктуры железнодорожного транспорта предусматривается улучшение условий для увеличения государственных и частных инвестиций в инфраструктурные проекты, строительство новых железнодорожных линий общего и не общего пользования, собственниками которых будут открытое акционерное общество «Российские железные дороги», государство и частные собственники в различных соотношениях, а также развитие практики строительства и эксплуатации железнодорожных линий на основе концессионных соглашений.

С учетом достигнутых результатов реформирования необходимо и дальше создавать условия для развития конкуренции в сфере дальних и пригородных пассажирских перевозок и совершенствовать систему регулирования тарифов в конкурентных сегментах рынка, регулирования деятельности участников рынка на основе законодательства о защите конкуренции.

На рынке перевозок будут работать региональные перевозчики, в том числе дочерние общества ОАО «РЖД», созданные с участием субъектов РФ.

В целях создания конкурентной среды предусматривается развитие системы государственного тарифного регулирования. Тариф на грузовые перевозки будет дифференцирован в зависимости от качества услуги. Тарифы на перевозки (в том числе в собственном подвижном составе и поездных формированиях) с учетом выделенных тарифных составляющих будут устанавливаться на базе данных раздельного учета по видам деятельности и являться экономически обоснованными, рассчитанными на

⁶⁴ Барулин С.С. Финансовая политика и финансовый механизм развития железнодорожного транспорта в России / С.С. Барулин, Е.В. Барулина, В.И. Самаруха. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2013. – С. 49.

основе обоснованных издержек и уровня рентабельности, достаточного для расширенного воспроизводства основных фондов.

«Тариф вообще – это система ставок платы за различные услуги, предоставляемые организацией юридическим и физическим лицам; разновидность регулируемых государством цен. При определении тарифов обычно учитываются себестоимость оказания услуг и прибыль в размере, не меньшем инвестиционной составляющей. Тарифы могут быть общие, специальные, социальные (льготные), сезонные, плавающие, скользящие и т. д. В составе тарифов выделяются транспортные железнодорожные тарифы – система ставок платы за железнодорожные перевозки грузов и пассажиров»⁶⁵.

Рынки услуг железнодорожного транспорта могут относиться к естественно-монопольному, переходному (временно-монопольному) и конкурентному типам.

Услуги железнодорожного транспорта могут оказываться в условиях естественно-монопольного, конкурентного и переходного состояния рынков.

Государственное регулирование в естественно-монопольном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно базироваться на следующих основных принципах⁶⁶:

– минимизация отрицательных последствий на макро- и микроуровне, связанных с функционированием рынка услуг железнодорожного транспорта в состоянии естественной монополии (экстенсивность развития, технологическая отсталость, рост издержек), при соблюдении баланса интересов субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте и потребителей их услуг;

⁶⁵ Барулин С.С. Финансовая политика и финансовый механизм развития железнодорожного транспорта в России / С.С. Барулин, Е.В. Барулина, В.И. Самаруха. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2013. – С. 82–83.

⁶⁶ Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года: утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р.

- обеспечение сбалансированности интересов государства, пользователей услуг и предприятий железнодорожного транспорта;
- поэтапный переход к системной политике установления тарифов, обеспечивающей опережающее развитие инфраструктуры и перевозочных средств железнодорожного транспорта по отношению к потребностям экономики;
- разработка и реализация механизмов участия государства в осуществлении инвестиционных проектов, направленных на инфраструктурное обеспечение потребностей экономики страны и совершенствование тарифов, в комплексе с механизмами государственной поддержки железнодорожного транспорта;
- применение взвешенного подхода к сохранению (сокращению, ликвидации) методов перекрестного субсидирования планово-убыточных, но социально значимых видов деятельности за счет общего финансово-экономического результата деятельности субъектов естественных монополий исходя из объективной оценки структуры экономической деятельности субъектов регулирования и возможностей государственного субсидирования;
- стимулирование повышения эффективности и сокращения издержек субъектов естественных монополий, в том числе за счет участия регулятора в процедуре планирования инвестиций и повышения оптимальности планирования инвестиций на основе долгосрочного прогнозирования макроэкономических тенденций и оценки мультипликативного эффекта от реализации инвестиционных проектов по различным вариантам технических и технологических решений.

Государственное регулирование в конкурентном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно базироваться на принципе поддержания и развития механизмов ценовой и технологической конку-

ренции, стимулирующих сокращение издержек на оказание услуг при повышении их качества в условиях либерализации.

Государственное регулирование в переходном (временно-монопольном) сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно базироваться на принципе снижения экономических барьеров входа на этот рынок потенциальных конкурентов и повышения их заинтересованности в инвестициях в развитие собственной деятельности на этом рынке.

В июле 2014 года Правительство одобрило план мероприятий по обеспечению безубыточной деятельности ОАО «РЖД» в 2014–2015 годах⁶⁷.

План, по сути, повторяет предложения Минтранса. Во-первых, ОАО «РЖД» должны получить тарифные и налоговые льготы. Речь идет об изменении тарифов на некоторые грузы в рамках ценового коридора (ОАО «РЖД» вправе менять тарифы в пределах от -12,8 % до +13,4 %), что, например, только в 2015 году должно дополнительно принести монополии 17 млрд рублей, а также об индексации тарифов на все грузоперевозки в 2015 году на уровне до 10 %. Железнодорожники просили индексацию выше исходно запланированных правительством 6 %, грозя завершить 2015 год с убытком в 100 млрд рублей. Против этой идеи выступали Минэкономики и грузоотправители, например, металлурги, в частности некоммерческое партнерство «Русская сталь» направило в июне письмо премьеру Дмитрию Медведеву, в котором выразило несогласие с увеличением тарифа на перевозки грузов по железной дороге выше уровня инфляции.

Согласно правительственному плану поддержки ОАО «РЖД» также планируется зафиксировать в 2015 году освобождение от уплаты НДС в пригородном сообщении и направить акцизы, включенные в цену закупе-

⁶⁷ Калиновский И. РЖД помогут устоять // Эксперт. Электронная версия издания. URL: <http://expert.ru/2014/07/28/rzhd-pomogut-ustoyat/> (Дата обращения: 01 февраля 2015 г.).

мого ОАО «РЖД» дизтоплива, на развитие железнодорожной инфраструктуры. Эффект от этих мер оценивается в 6,3 млрд рублей. Еще до 45 млрд монополия может получить в качестве прямых субсидий на капремонт путей. Кроме того, Правительство обсуждает возможность сохранения льготы по налогу на имущество для ОАО «РЖД». Действующая ставка – 0,7 %, она должна была вырасти с 2015 года до 1 %. Но если ее оставят на прежнем уровне до 2017 года включительно, ОАО «РЖД» удастся сэкономить за три года около 44 млрд рублей.

Вторая часть предложений включает компенсацию монополии убытков за пригородные перевозки. В частности, предусматривается установление льготного тарифа, обеспечивающего полную компенсацию потерь в доходах ОАО «РЖД» от государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении с учетом выделения из федерального бюджета 25 млрд рублей ежегодно. Ожидается улучшение финансового результата ОАО «РЖД» на 8,8 млрд рублей. Кроме того, предусмотрено принятие мер по урегулированию задолженности субъектов РФ перед пригородными пассажирскими компаниями и пригородных пассажирских компаний перед ОАО «РЖД» путем заключения долгосрочных соглашений сроком на 10 лет о погашении задолженности. Планируется также закрепление ответственности субъектов РФ по компенсации выпадающих доходов пригородных пассажирских компаний, связанных с установлением тарифов для населения ниже экономически обоснованного уровня.

Третья часть плана сохранения финансовой устойчивости включает меры по повышению эффективности самого ОАО «РЖД», но жестких обязательств со стороны монополии нет. Как сообщили в Минтрансе, эффективность будет достигаться, в том числе за счет увеличения скорости перевозки грузов и оптимизации процесса эксплуатации порожнего подвижно-

го состава. Кроме того, предусмотрена разработка системы ключевых показателей эффективности (KPI) работы компании и ее руководства.

Стоит также отметить, что повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта и развитие международной деятельности являются важнейшими стратегическими задачами.

Учитывая ключевую роль железнодорожного транспорта для перевозки грузов по международным транспортным коридорам, целесообразно расширить возможности интеграции и обеспечить сбалансированное развитие отдельных звеньев цепи международной перевозки. Наиболее эффективным решением данных задач является вхождение организаций железнодорожного транспорта в управление крупнейшими морскими портами, паромными, сухопутными терминалами и объектами железнодорожного транспорта на территории других государств, позволяющее обеспечить эффективность и сбалансированность ценовой политики, а также согласованное планирование и диспетчеризацию процесса перевозки.

Для реализации преимуществ международных транспортных коридоров, проходящих по территории РФ, будет создана логистико-провайдерская сеть, обеспечивающая «сквозной» сервис по транспортировке грузов на рынке евро-азиатских перевозок.

Борьба за привлечение транзитных грузов становится важнейшим фактором международного позиционирования государств, так как транзит, по своей сути, является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику.

Транссибирская железнодорожная магистраль становится ключевым звеном системы российских железных дорог в обеспечении транспортных связей между Европой и Азией, имеющим большие потенциальные возможности.

Продолжится работа по развитию Транссибирской железнодорожной магистрали. В последние годы на этой магистрали значительно повышены

качество транспортного обслуживания и сохранность перевозимых грузов. Упрощены процедуры таможенного оформления грузов, осуществлен ряд других мероприятий, облегчающих процедуру пересечения границы. Введен упрощенный порядок декларирования перевозимых грузов в контейнерах, что позволило сократить простой контейнеров на границе с 3–5 суток до нескольких часов. Применяемые информационные технологии позволяют осуществлять полный контроль за продвижением вагонов и контейнеров в реальном времени.

Повышение скорости и надежности доставки грузов будет способствовать снижению потребностей товаропроизводителей в оборотном капитале и, следовательно, удешевлению производства и сбыта товаров, повышению конкурентоспособности российской экономики. Будет решена задача использования уникального географического положения России в качестве трансконтинентального транспортного моста. Железнодорожный транспорт будет органично интегрирован в мировую транспортную систему. Экспорт транспортных услуг за счет роста транзитных перевозок возрастет более чем в 2,8 раза.

На магистральном полигоне протяженностью 13,8 тыс. км будет организовано тяжеловесное грузовое движение, позволяющее снизить себестоимость перевозок массовых грузов.

В результате реализации Стратегии будут существенно улучшены возможности граждан в передвижении. При росте пассажирооборота на 33 процента будут существенно улучшены качественные показатели пассажирских перевозок. Участковая скорость пассажирских поездов в дальнем следовании возрастет на основных направлениях до 72 км/ч.

Мощный импульс получит развитие скоростного пассажирского сообщения (со скоростью до 160 км/ч и выше), полигон которого будет увеличен в 17 раз (с 650 км до 10 917 км).

Планируется создание высокоскоростного пассажирского сообщения (со скоростями до 350 км/ч), полигон которого к 2030 году при выходе на максимальный вариант развития превысит 1,5 тыс. км.

Для решения задач повышения транспортной обеспеченности и улучшения транспортного обслуживания экономики и населения страны по максимальному варианту на 2008–2030 годы в развитие железнодорожного транспорта общего и необщего пользования необходимо инвестировать около 13,8 трлн рублей (что сопоставимо с годовым федеральным бюджетом 2013 г.), в том числе на 2008–2015 годы – 5,2 трлн рублей и на 2016–2030 годы – 8,6 трлн рублей.

Будет обеспечено развитие кадрового потенциала и повышение производительности труда работников железнодорожного транспорта общего пользования, что связано с обеспечением адекватного уровня оплаты труда, который должен в 2030 году достигнуть 170 процентов среднероссийского уровня заработной платы (это соотношение определяется как российским опытом, так и мировой практикой).

На основе повышения эффективности работы модернизированного железнодорожного транспорта при динамичном росте объемов перевозок транспортная емкость внутреннего валового продукта на железнодорожном транспорте будет сокращена в 1,8 раза (с 3,01 до 1,72 коп./рубль), что позволит высвободить к 2030 году финансовые ресурсы в размере 2 трлн рублей по сравнению с 2006 годом по максимальному варианту и 1 трлн рублей – по минимальному варианту. За период реализации Стратегии с учетом сроков окупаемости проектов мультипликативный эффект для всей экономики РФ составит около 40 трлн рублей.

Планируется обеспечение разработки и детальной регламентации порядка организации и осуществления перевозок для государственных нужд, в том числе воинских и специальных перевозок, в мирное время и особые периоды, а также распределения обязательств по выполнению мо-

билизационных планов, содержанию мобилизационного резерва, проведению мероприятий по мобилизационной подготовке.

Будет сформирована система обеспечения безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры. Вероятность предотвращения актов незаконного вмешательства в функционирование объектов железнодорожного транспорта возрастет до 92 процентов, риск совершения актов противоправного вмешательства снизится на 16–17 процентов.

Таким образом, в результате реализации Стратегии будут созданы транспортные условия для обеспечения динамичного развития экономики страны, роста внутреннего валового продукта в 4,5 раза и промышленного производства в 3,3 раза, а также для оптимизации структуры экономики и освоения новых промышленных районов.

«ОАО «РЖД» отмечает, что дефицит инвестиций в инфраструктуру по-прежнему велик (400 млрд руб.); при сокращении инвестиционного ресурса в 2012–2013 гг. сеть железных дорог России будет не в состоянии обеспечить предполагаемый прирост перевозок отдельных видов грузов – угля, нефти и нефтепродуктов, руды, строительной продукции. Общество представило Минэкономразвития расчеты, согласно которым в 2015 г. железнодорожный транспорт не сможет перевезти до 70 % прироста планируемой грузовой базы»⁶⁸.

Однако настоящее скорректировало эти прогнозы. 5 января 2015 г. премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил паспорта четырех инвестиционных проектов РЖД на 2015 год⁶⁹. Больше всего средств Фонда национального благосостояния (около 60 млрд рублей) будет потрачено на приобретение локомотивов, вдвое меньше – на развитие железнодорожной инфраструктуры восточной части БАМа, еще меньше – в инфраструктуру

⁶⁸ Щербинин Ю.А. Некоторые проблемы развития железнодорожной инфраструктуры в России // Проблемы прогнозирования. – 2012. – № 1. – С. 61–62.

⁶⁹ Здесь и далее по тексту: Лабыкин А. РЖД подправили инвестпрограмму // Электронная версия издания. URL: <http://expert.ru/2015/01/5/rzhd-podpravili-investprogramm/> (Дата обращения: 01 февраля 2015 г.).

на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна и Северо-Запада России. Это проекты из перечня «самоокупаемых инфраструктурных проектов, реализуемых юридическими лицами, в финансовые активы которых размещаются средства ФНБ и /или/ пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе».

На развитие восточной части БАМа из ФНБ в 2015 году предполагается направить до 7,5 млрд рублей при условии минимальной доходности инвестирования на уровне «инфляция плюс 1 процент». В 2015 году средства должны пойти на развитие железнодорожной инфраструктуры направления Тында – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань в рамках большого проекта «Восточный коридор».

Если БАМ претендовал главным образом на соединение западной и восточной частей России, то «Восточный коридор» нацелен на соединение западных и восточных транспортных потоков всей Земли. «Восточный коридор» изменит маршруты евразийской, а значит со временем и мировой торговли. Если сейчас Россия имеет незначительную долю в евразийском транзите, то вскоре сможет стать великой транспортной державой. Вопрос в дорогах. «Восточный коридор» станет основой для формирования целого ряда международных транспортных коридоров. Например, Азиатско-Североамериканской магистрали (АСАМ) или трансконтинентальной магистрали Европа – Россия – Азия – Америка (ЕРАА). Южная Корея и Китай уже ведут подготовку к интеграции своих магистралей с российскими.

Для финансирования проекта предполагается привлечь 13,2 млрд рублей за счет выпуска облигаций ОАО «РЖД». В 2014 году это уже сделано на 5,7 млрд рублей, в 2015 году выпустят облигаций еще на 7,5 млрд рублей, которые выкупят за счет ФНБ или за счет средств кредитных организаций, привлечших средства из общенационального фонда. Собственный капитал РЖД составит 68,8 % общей стоимости проекта, или 29,1

млрд рублей. В целом объем инвестиций в часть «Восточного коридора» в 2015 году составляет 42,3 млрд рублей (без НДС). Весь проект и смежные с ним строительства оцениваются в 2,3 трлн рублей.

С подписанием паспортов проектов РЖД на 2015 год появилась ясность в финансировании другого приоритетного направления – портов Азово-Черноморского бассейнов. На них в этом году выделяют до 10,3 млрд рублей из ФНБ – тоже под ставку «инфляция плюс 1 %». Цель проекта – создание к 2020 году провозной способности на ближних и дальних подходах к портам Азово-Черноморского бассейна для обеспечения пропуска дополнительного к уровню 2013 года объема груза в размере 70,8 млн тонн (прогноз грузовой базы в 2020 году – 133,4 млн тонн грузов).

В развитие железнодорожной инфраструктуры Северо-Запада России из ФНБ в этом году будет вложено до 22 млрд рублей под ту же ставку. Проект направлен на обеспечение в 2025 году пропуска дополнительного (к уровню 2013 года) объема грузов в размере 83,4 млн тонн к морским портам Северо-Запада. Предполагается, что объемы перевозок грузов в 2025 году здесь составят до 301,8 млн тонн. Главным образом речь идет об увеличении пропускной и провозной способностей в полигоне Кузбасс – Урал – Центр – Северо-Запад.

Объем капитальных вложений в ценах соответствующих лет до 2017 года – 22 млрд рублей в 2015 году за счет выпуска облигаций. Общая стоимость проекта составляет 474,6 млрд рублей (без НДС), до 93 % из которой составят собственные средства ОАО «РЖД». Но при этом накопленные дисконтированные притоки бюджета (за счет формируемых налоговых платежей и страховых взносов в федеральный и региональный бюджеты РФ) в перспективе на 30 лет составляют 619 млрд рублей.

Самые большие вложения из ФНБ в 2015 году – 60,2 млрд рублей – планируются на приобретение тягового подвижного состава. Планируется закупить 467 новых локомотивов, а уже в 2015–2017 годах – полторы ты-

сячи. Это будет рекорд со времен СССР: если в 90-х годах прошлого века закупки составляли десятки тяговых машин, то в 2013 году – более трехсот. Общая стоимость закупаемых локомотивов до 2017 года составит 203,6 млрд рублей, из которых более 70 % вложит ОАО «РЖД». Для монополии это вопрос скорости движения. Большинство локомотивов в России построены по техническим требованиям 60–70-х годов прошлого века. Строительство их современных аналогов у нас осваивали с большим трудом и в основном с привлечением иностранных технологий.

В то же время было отложено строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань. «При этом следует обратить внимание на следующее обстоятельство. В 2018 г. в России будет проведен чемпионат мира по футболу. Проведение 64-х матчей в 13-ти городах страны потребует создания в короткие сроки линий высокоскоростного и скоростного движения. По подсчетам специалистов, выступивших на заседании научно-технического совета ОАО «РЖД» в июне 2011 г., общая потребность в инвестициях на реализацию разработанной концепции строительства составляет 3,4 трлн руб. Общая стоимость организации высокоскоростных перевозок на выделенной инфраструктуре оценивается в 2,6 трлн руб., общая потребность в инвестициях на усиление существующей железнодорожной инфраструктуры – в 835 млрд руб.»⁷⁰

Изменение экономической ситуации в России оказывает двоякое влияние на деятельность железных дорог в целом и ОАО «РЖД» в частности:

- 1) снижается объем инвестиций в отрасль со стороны государства;
- 2) усиливается налоговая нагрузка путем поэтапной отмены льгот (например, налог на имущество в отношении железнодорожных путей общего пользования).

⁷⁰ Щербинин Ю.А. Некоторые проблемы развития железнодорожной инфраструктуры в России // Проблемы прогнозирования. – 2012. – № 1. – С. 61.

Железнодорожный транспорт для Российской Федерации имеет особое стратегическое значение для России. Для крупнейшей страны в мире по территории он является связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны, а также является самым доступным транспортом для миллионов граждан.

ОАО «РЖД» (далее по тексту – Компания) входит в число крупнейших транспортных компаний мира и является одним из самых крупных предприятий в России⁷¹. Компания была создана путем приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта, осуществленной в соответствии с законодательством Российской Федерации в 2003 году. На начальном этапе функционирования она представляла собой коммерческую организацию, которая помимо основного вида деятельности осуществляла множество других, приносящих устойчивый доход.

Однако в связи с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте⁷² были осуществлены следующие мероприятия, разбитые на этапы:

1. Подготовительный – 2001–2003 гг.
2. Оптимизация структуры управления ОАО «РЖД» – 2003–2005 гг.
3. Создание и развитие конкурентного рынка железнодорожных перевозок – 2006–2010 гг.

В результате произошло резкое сокращение видов деятельности, приносящих доход: грузовые перевозки и ремонт подвижного состава передали частным компаниям, пассажирские перевозки в пригородном сообщении разделили с регионами (у которых средств на развитие данного

⁷¹ Обзор компании. URL: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=62.

⁷² Постановление Правительства РФ от 18.05.2001 № 384 (ред. от 22.07.2009) «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте».

бизнеса просто нет), создали ОАО «Федеральная пассажирская компания» с целью ее дальнейшей продажи и т. д.

Одновременно Компания вынуждена выполнять поручения государства, т. к. единственным акционером является Российская Федерация (от имени РФ полномочия акционера осуществляются Правительством РФ). Например, в течение последних пяти лет на такие проекты было потрачено более 475 млрд рублей⁷³. В результате реализуются проекты по строительству железных дорог и развитию инфраструктуры в Сербии, Монголии, Северной Корее, Индонезии, Австрии и Словакии, в полной мере выполняются обязательства по концессионному управлению железнодорожной системой Армении. Отдельной задачей было инфраструктурное обеспечение Зимней Олимпиады в Сочи в 2014 году.

Важно отметить, что с 2006 по 2013 годы Компания заплатила налогов на сумму 1741,7 млрд рублей в консолидированный бюджет РФ, являясь одним из крупнейших налогоплательщиков и работодателем страны.

Все вышеперечисленное требует, с нашей точки зрения, отдельного рассмотрения функций налогов применительно к Компании.

Начнем с определения налогов – в соответствии с Налоговым кодексом РФ⁷⁴: под налогом понимается обязательный, индивидуально безвозмездный платеж, взимаемый с организаций и физических лиц в форме отчуждения принадлежащих им на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления денежных средств в целях финансового обеспечения деятельности государства и (или) муниципальных образований.

Исходя из этого определения четко видно, что налогоплательщик не выполняет государственные функции, а все его обязательства перед властью ограничиваются в финансовой сфере только уплатой налогов.

⁷³ Инвестиционная деятельность. URL: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=35.

⁷⁴ «Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая)» от 31.07.1998 № 146-ФЗ (ред. от 28.06.2014).

Наблюдается противоречие с миссией Компании, которая заключается в эффективном развитии конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса, ядром которого является эффективное выполнение задач национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров, и владельца железнодорожной инфраструктуры общего пользования. Попробуем разобраться, что налоги представляют с исторической точки зрения.

Следует согласиться с С.В. Барулиным и В.И. Самарухой, что «налоги представляют собой экономическое явление, характерное для любого государства. По мере развития общества происходит параллельное изменение роли и места налогов. Учитывая влияние налогообложения на жизнь общества, многие мыслители и философы обращали свое внимание на него»⁷⁵.

Основоположник современной экономической науки «великий шотландец» Адам Смит⁷⁶ определял налог как налагаемое государством в законодательном порядке бремя, в котором предусмотрены размер, а также порядок его уплаты. При этом он отмечал, что налоги являются осознанной необходимостью, как потребность экономического и социального развития. По мнению И.И. Янжула⁷⁷, налог представляет собой односторонние экономические пожертвования граждан, которые государство взимает легальным путем и законным способом из их частных имуществ для удовлетворения необходимых общественных потребностей и вызываемых ими издержек. Но уже С. Ю. Витте (министр финансов при Александре III) – определил налоги как принудительные сборы с дохода и

⁷⁵ Барулин С.В., Самаруха В.И. Теория финансов и экономическое развитие регионов России / С.В. Барулин, В.И. Самаруха. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2011. – С. 76–77.

⁷⁶ Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. – Антология экономической классики. Предисловие И.А. Столярова. – М. : Эконов, 1993. – Т. 1. – 475 с.

⁷⁷ Янжул И.И. Основные начала финансовой науки. Учение о государственных доходах. – СПб., 1898. – С. 239.

имущества подданных ради осуществления государственной системы⁷⁸. Но если у государства есть желание больше привлечь налогов, то у налогоплательщиков нет желания их платить. На этом фоне идут дебаты, споры, и достигается определенный оптимум на основе формулирования принципов и функций налогообложения.

Актуальными и в настоящее время являются принципы, сформулированные основоположником классической политической экономии шотландским философом и экономистом Адамом Смитом⁷⁹ в работе «Исследование о природе и причинах богатства народов»:

1. Принцип справедливости, утверждающий всеобщность налогообложения и равномерность распределения налогов между гражданами (равная обязанность граждан платить налоги) соразмерно с их доходами («соответственно их доходу, какими они пользуются под покровительством государства»). Этот принцип означает, что налоги должны взиматься с учетом возможностей налогоплательщика, который обязан принимать участие в финансировании соответствующей части расходов государства.

2. Принцип определенности, согласно которому сумма, способ и время платежа должны быть точно и заранее известны налогоплательщику. Это устойчивость основных видов налогов и налоговых ставок в течение ряда лет.

3. Принцип удобства предполагает, что налог должен взиматься в такое время и таким способом, которые наиболее удобны для плательщика. Система и процедура выплаты налогов должны быть понятными и удобными для налогоплательщиков.

4. Принцип экономии, т. е. сокращение издержек взимания налога, рационализация системы налогообложения. Суммы сборов по каждому

⁷⁸ Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 годах / С.Ю. Витте; предисл. Мст. П. – М. : Издательство Юрайт, 2011. – 468 с.

⁷⁹ Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. – Антология экономической классики. Предисловие И.А. Столярова. – М. : Эконов, 1993. – Т. 1. – 475 с.

конкретному налогу должны в соответствии с рассматриваемым принципом существенно превышать затраты на его сбор и обслуживание.

По мере развития общества менялись и принципы, однако, с нашей точки зрения, вышеперечисленные принципы являются основными и из них проистекают функции налогов. Функции налогов являются проявлением сущности налогов, способом выражения их свойств. Функции налогов показывают, каким образом реализуется их общественное назначение как инструмента распределения и перераспределения государственных доходов.

Обобщив российскую теорию налогообложения, можно выделить следующие функции налогов: фискальная, регулирующая, социальная и стимулирующая. Рассмотрим, какое влияние они оказывают на Компанию.

Фискальная функция (изъятие части доходов организаций и граждан для государственных нужд) применительно к Компании, 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.

Регулирующая функция (при помощи дифференциации условия налогообложения оказываются влияние на поведение экономических субъектов) применяться к Компании может в крайне ограниченных вариантах. Достаточно привести три факта:

- Это 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 Компании по

РСБУ 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).

Социальная функция (выравнивание доходов различных социальных групп, борьба с социальным неравенством) изначально присуща Компании, которая является крупнейшим работодателем в России (в компании и ее дочерних обществах работают около 902,7 тыс. человек, по данным на конец 2013 года), 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.

Стимулирующая функция (с помощью налоговых методов стимулируется экономический рост) также тесно переплетена с деятельностью корпорации – 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).

Даже такое краткое изложение наглядно демонстрирует, что функции налогов в контексте железнодорожного транспорта имеют свои особенности, которые необходимо учитывать при формировании государственной политики в сфере налогообложения.

В главе 2 будет выполнено исследование бюджетно-налогового взаимодействия крупных корпораций и государства и сделан анализ влияния крупных корпораций-лидеров на налоговую систему, с учетом определения налоговой нагрузки и регулирования.

2. Исследование бюджетно-налогового взаимодействия крупных корпораций и государства

2.1. Анализ влияния крупных корпораций-лидеров на налоговую систему

В данном диссертационном исследовании под крупными корпорациями-лидерами мы будем понимать крупные корпорации, которые определяют структуру экономики и влияют на экономический рост и экономическое развитие нашей страны в целом.

Как известно, взаимодействие государства и общества регулируется Конституцией – общественным договором, в котором прописаны права и обязанности каждой из сторон, в том числе в экономической сфере.

В соответствии со ст. 8 Конституции⁸⁰:

«1. В РФ гарантируются единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержка конкуренции, свобода экономической деятельности.

2. В РФ признаются и защищаются равным образом частная, государственная, муниципальная и иные формы собственности».

Таким образом, государство берет на себя обязательства формировать экономические отношения в обществе в рамках определенных принципов, в число которых входит поддержка конкуренции. Здесь считаем необходимым отметить, что государство, принимая на себя обязательство поддержания свободы конкуренции в российской экономике (в условиях глобальной экономики) препятствует возникновению крупнейших корпораций-лидеров, способных успешно действовать на мировом рынке. Тем самым снижается конкурентоспособность российской экономики на мировом рынке. Данный постулат относится и к финансовому сектору.

⁸⁰ Конституция РФ (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ).

Государство, регулируя отношения в обществе, вынуждено разрабатывать политику в различных областях человеческой деятельности, в том числе и финансовую политику.

Финансовая политика – политика государства, правительства в отношении использования государственных финансовых ресурсов, регулирования доходов и расходов, формирования и исполнения государственного бюджета, налогового регулирования управления денежным обращением, воздействия на курс национальной валюты.⁸¹

Считаем, что такая трактовка финансовой политики носит слишком узкий характер – значительная доля ВВП концентрируется и перераспределяется государством посредством обязательных платежей (налоги, сборы, таможенные платежи и пошлины, обязательные страховые взносы в Пенсионный фонд РФ, Фонд социального страхования РФ, Фонд обязательного медицинского страхования РФ), а если ещё дополнительно учесть установленные законодательно прочие «взносы и отчисления» (например, обязательное страхование автогражданской ответственности, требования к лицензированию отдельных видов деятельности, гарантии, установленные Трудовым кодексом РФ и т. д.), получается что население и бизнес-сообщество находятся под жёстким и всеобъемлющим воздействием финансовой политики государства.

В РФ финансовая политика фактически осуществляется по двум направлениям: денежно-кредитное и бюджетно-налоговое регулирование. С нашей точки зрения, данное деление оказывает негативное влияние на экономическое развитие. Проявляется это даже с позиций органов, ответственных за эти направления: Министерство финансов России – за бюджетно-налоговую политику и Центральный банк России – за денежно-кредитную политику. Рассмотрим это более подробно.

⁸¹ Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь [Электронный ресурс] (ИНФРА-М, 2006).

Денежно-кредитная политика разрабатывается Центральным банком РФ. Главной целью единой государственной денежно-кредитной политики является обеспечение ценовой стабильности, что означает достижение и поддержание устойчивой низкой инфляции. Ценовая стабильность необходима для повышения и сохранения на высоком уровне благосостояния российских граждан, что является конечной целью государственной экономической политики.⁸²

Основные направления единой государственной денежно-кредитной политики⁸³ на предстоящий год включают следующие положения:

- 1) концептуальные принципы, лежащие в основе денежно-кредитной политики, проводимой Банком России;
- 2) краткую характеристику состояния экономики РФ;
- 3) прогноз ожидаемого выполнения основных параметров денежно-кредитной политики в текущем году;
- 4) количественный анализ причин отклонения от целей денежно-кредитной политики, заявленных Банком России на текущий год, оценку перспектив достижения указанных целей и обоснование их возможной корректировки;
- 5) сценарный (состоящий не менее чем из двух вариантов) прогноз развития экономики РФ на предстоящий год с указанием цен на нефть и другие товары российского экспорта, предусматриваемых каждым сценарием;
- 6) прогноз основных показателей платежного баланса РФ на предстоящий год;
- 7) целевые ориентиры, характеризующие основные цели денежно-кредитной политики, заявляемые Банком России на предстоящий год,

⁸² Основные направления единой государственной денежно-кредитной политики на 2015 год и период 2016 и 2017 годов (утв. Банком России).

⁸³ Федеральный закон от 10.07.2002 № 86-ФЗ (ред. от 29.12.2014) «О Центральном банке РФ (Банке России)» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2015).

включая интервальные показатели инфляции, денежной базы, денежной массы, процентных ставок, изменения золотовалютных резервов;

8) основные показатели денежной программы на предстоящий год;

9) варианты применения инструментов и методов денежно-кредитной политики, обеспечивающих достижение целевых ориентиров при различных сценариях экономической конъюнктуры.

Государственная Дума рассматривает основные направления единой государственной денежно-кредитной политики на предстоящий год и принимает соответствующее решение не позднее принятия Государственной Думой федерального закона о федеральном бюджете на предстоящий год.

Фактически с нашей точки зрения ЦБР – это в первую очередь «банк банков», который должен предоставлять дополнительные денежные средства банковской системе для кредитования экономического развития, а не бороться с инфляцией (природа которой и факторы, её вызывающие, ещё до конца не изучены). При этом все согласны, что сокращение предложения денег на финансовом рынке ведёт к росту стоимости заимствования и, как следствие, к снижению темпов экономического роста (в этом случае о экономическом развитии говорить вообще не приходится). Характерным примером борьбы с инфляцией является 2014 год, когда в жертву был принесен экономический рост 2015 года (это является коллективным мнением всех российских экономистов, к которому мы можем только присоединиться).

Следующей составной частью финансовой политики является бюджетно-налоговая политика – политика государства в области налогообложения и государственных расходов, направленная по замыслу на поддержание высокого уровня занятости, стабильной экономики, роста ВВП⁸⁴. Здесь ситуация выглядит еще более запутанной.

⁸⁴ Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь [Электронный ресурс] (ИНФРА-М, 2006).

Стратегические цели бюджетной политики сформулированы в Программе повышения эффективности управления общественными (государственными и муниципальными) финансами на период до 2018 года, в государственных программах «Управление государственными финансами и регулирование финансовых рынков» и «Создание условий для эффективного и ответственного управления региональными и муниципальными финансами, повышения устойчивости бюджетов субъектов РФ», а также в проекте Долгосрочной бюджетной стратегии РФ на период до 2030 года.

Исходя из указанных документов, целью бюджетной политики на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов является обеспечение устойчивости бюджетной системы РФ и безусловное исполнение принятых обязательств наиболее эффективным способом.

Данная цель будет достигаться через решение следующих задач⁸⁵:

1. Совершенствование нормативно-правового регулирования бюджетного процесса.
2. Повышение качества государственных программ и расширение их использования в бюджетном планировании.
3. Снижение зависимости бюджетов государственных внебюджетных фондов РФ от трансфертов из федерального бюджета.
4. Повышение эффективности финансовых взаимоотношений с бюджетами субъектов РФ и местными бюджетами.
5. Повышение эффективности оказания государственных (муниципальных) услуг.
6. Оптимизация расходов на оплату труда.
7. Снятие ограничений транспортной инфраструктуры.
8. Повышение эффективности расходования бюджетных ассигнований на осуществление капитальных вложений.

⁸⁵ «Основные направления бюджетной политики на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов».

9. Повышение эффективности управления государственным долгом и государственными финансовыми активами.

Вышеперечисленные задачи никак не отражают взаимодействие бюджетно-налоговой системы и экономики страны, направленное на экономическое развитие, или хотя бы экономический рост. Здесь необходимо вернуться к основному общественному договору нашей страны. Статья 34 Конституции гласит:

«1. Каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности.

2. Не допускается экономическая деятельность, направленная на монополизацию и недобросовестную конкуренцию».

В условиях глобального мирового рынка и формировании моноцентристской финансовой системы необходимо пересматривать отношение к крупным корпорациям.

В данном исследовании мы не будем обосновывать и доказывать, что на протяжении всей истории человечества моноцентризм является неотъемлемым фактором экономической, политической и социальной жизни нашей планеты. Центр перемещался из одной страны в другую (Древний Египет, Древняя Греция, Римская империя, Византия, Османская империя, Великобритания), однако XX век выдвинул безусловного лидера – США. Изменение названия с Северо-Американских Соединенных Штатов на нынешнее говорит само за себя.

Каждая страна-центр порождала крупные корпорации, главенствующие не только у себя в стране, но и в мире. Всем остальным странам остается или следовать теории необходимости конкуренции («невидимая рука рынка» Адама Смита), или формировать свои крупные корпорации – корпорации-чемпионы.

Однако вернёмся к налогам как основному финансовому проявлению взаимоотношений государства и общества. Оно выражается в том, какую долю ВВП оно изымает из экономики (таблица 5).

Таблица 5

Доля валовых изъятий в ВВП РФ

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Доходы всего	39,48	40,21	39,17	35,04	34,62	37,38	37,44	36,11
Налоговые доходы и платежи	35,99	36,49	36,04	30,88	31,12	34,50	34,60	33,31
в том числе								
Налог на прибыль организаций	6,21	6,53	6,09	3,26	3,83	4,07	3,76	3,11
Налог на доходы физических лиц	3,46	3,81	4,04	4,29	3,87	3,58	3,61	3,75
Налог на добавленную стоимость	5,61	6,80	5,17	5,28	5,40	5,83	5,66	5,31
Акцизы	1,01	0,95	0,85	0,89	1,02	1,17	1,34	1,52
Таможенные пошлины	8,38	7,06	8,51	6,52	6,74	8,16	8,02	7,29
Налог на добычу полезных ископаемых	4,32	3,60	4,14	2,72	3,04	3,66	3,92	3,86
Единый социальный налог и страховые взносы	5,35	5,96	5,52	5,93	5,35	6,32	6,56	6,65
Прочие налоги и сборы <*>	1,65	1,78	1,72	1,99	1,87	1,86	1,73	1,82

Составлено автором на основе:

1. Основные направления налоговой политики Российской Федерации на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов (одобрено Правительством РФ 30.05.2013).
2. Основные направления налоговой политики на 2015 год и плановый период 2016 и 2017 годов (одобрены Правительством РФ 01.07.2014).

Рассмотрим, как обстоит эта ситуация в нашей стране. Мы выбрали российские крупные корпорации, которые входят в 10 крупнейших по выручке в год за период 2006–2013 годов.

Нас будет интересовать множество показателей, однако наиболее важным с позиции диссертационного исследования является налоговая нагрузка.

При выборе корпораций-лидеров, которые одновременно являются монополистами в своей сфере (в данном случае необходимо учитывать, что под монополией мы понимаем не единственного игрока на рынке, а крупную корпорацию-лидера, во многом определяющего экономическую ситуацию на определенном рынке), мы в первую очередь исходили из объема их выручки за календарный год за период 2006–2013 годы. Нами было выбрано 7 компаний, которые входят в топ-10 в течение анализируемого периода.

Начнём наш анализ с ОАО «Газпром», которое является одной из крупнейших в мире по следующим показателям:

1. По величине запасов природного газа – по состоянию на 31 декабря 2013 года запасы газа по категориям А+В+С1 (по российской классификации) оценивались в 35,7 трлн куб. м.
2. Приходится 72 % российского объема добычи газа и 13 % всего добываемого в мире газа.
3. Занимает лидирующие позиции на российском электроэнергетическом рынке. Доля в выработке электроэнергии в России составляет 15 %, в производстве тепла – 22 %.
4. По объемам добычи газа приходится 13 % мировой добычи, является лидером среди нефтегазовых компаний мира. В 2013 году Группой добыто 487,4 млрд куб. м газа.
5. Владеет крупнейшей в мире газотранспортной системой, способной бесперебойно транспортировать газ на дальние расстояния как по-

требителям РФ, так и за рубеж. Протяженность магистральных газопроводов составляет 168,9 тыс. км.

6. Является крупнейшим владельцем генерирующих активов на территории России. После приобретения ОАО «МОЭК» стала крупнейшим производителем тепловой энергии не только в России, но и в мире. Суммарная установленная мощность основных генерирующих компаний в России по состоянию на 31 декабря 2013 составляла 38 ГВт, или около 15 % от общей установленной мощности российской энергосистемы. Стратегией развития Группы до 2020 года предусмотрено расширение генерирующих мощностей до 44,8 ГВт. За 2013 г. Группа ввела на территории России 420 МВт новых генерирующих мощностей.

7. Крупнейшее акционерное общество в России по рыночной капитализации. РФ контролирует 50,23 % акционерного капитала ОАО «Газпром».

8. Общая площадь лицензионных участков Группы «Газпром» на территории России по состоянию на 31 декабря 2012 года составила 315,3 тыс. кв. км, в том числе на шельфе – 62,4 тыс. кв. км.

Даже такое краткое перечисление основных данных об ОАО «Газпром» позволяет сделать вывод, что она представляет собой крупную корпорацию-монополиста в своей сфере.

Государство упорно боролось за приобретение контрольного пакета акций, что позволило в дальнейшем использовать финансово-экономическое влияние крупной корпорации для защиты российских интересов в мире и оказания влияния на зарубежных потребителей. Принятие Третьего энергопакета в Европейском Союзе наглядно показывает, что наши конкуренты заинтересованы в снижении влияния российской корпорации в ЕС.

Основные результаты деятельности ОАО «Газпром» приведены в таблице 6, которая составлена на основе данных сайта ОАО «Газпром».

Таблица 6

Показатели деятельности ОАО «Газпром» за период 2006-2013 года (млрд руб.)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
выручка корпорации	1 633	1 775	2 507	2 487	2 879	3 534	3 659	3 933
капитализация корпорации	7109	8101	7083	4369	4599	3947	3400	3280
уплаченные таможенные пошлины корпорацией	342,1	429,9	699,3	415	258,4	675,8	684,2	744,9
уплаченные корпорацией налоги, сборы	143,9	505,2	685,8	103,7	236,7	782,8	916,6	927,1
чистые денежные средства, направленные на инвестиционную деятельность	413,9	728,9	753,8	655,2	807,7	1 350,6	886,6	998,5
числ. работников корпорации (тыс. чел.)	432,0	436,1	376,3	393,6	400,6	404,4	438,2	459,5
стоимость основных средств корпорации	6813	8977,8	9212,1	10827,8	10999,9	4798,4	5559,6	5679,2
стоимость чистых активов корпорации	3655,2	3955,5	4782,6	5398,7	6184,5	7539,1	7883,9	8370,8
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	н.д.
Остаточная стоимость основных фондов в РФ	21987,64	27900,87	33721,82	37283,26	43890,42	51732,62	57845,27	64021,97
Инвестиции в основной капитал в РФ	4730	6716,2	8781,5	7976	9152,1	11035,5	12586,1	13255,5
доля выручки в ВВП РФ (%)	6,07	5,34	6,07	6,41	6,22	6,32	5,88	5,89
доля работников корпорации в занятых в РФ (%)	0,62	0,62	0,53	0,57	0,57	0,57	0,61	0,64
доля основных фондов по полному кругу организаций (%)	89,90	83,52	60,84	67,29	63,75	24,90	25,66	н.д.
доля основных средств в РФ (%)	30,99	32,18	27,32	29,04	25,06	9,28	9,61	8,87
доля инвестиций корпорации в РФ (%)	8,75	10,85	8,58	8,21	8,83	12,24	7,04	7,53
налоговая нагрузка (%)	29,8	52,7	55,2	20,9	17,2	41,3	43,7	42,5

В рамках нашего исследования наибольшее значение имеет налоговая нагрузка, динамика которой отражена на рисунке 1.

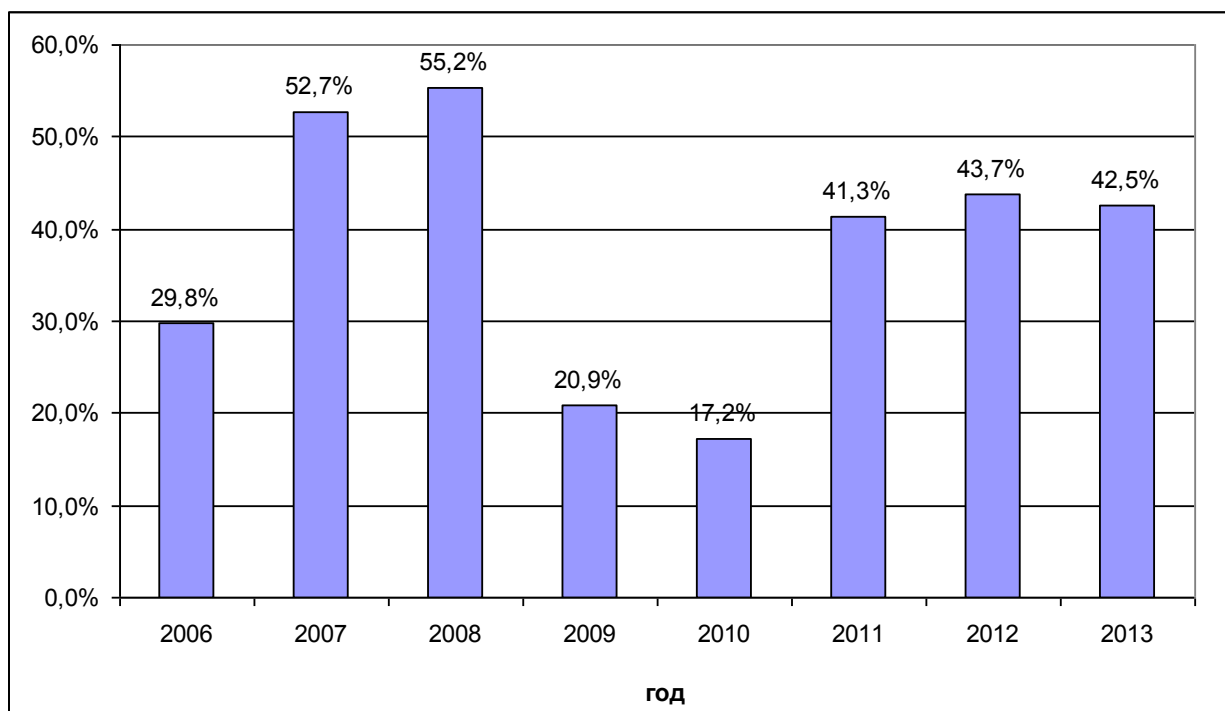


Рис. 1. Динамика налоговой нагрузки ОАО «Газпром»
за период 2006–2013 гг. (%)

Как видно из рисунка 1, налоговая нагрузка ОАО «Газпром» является одной из самых высоких, снижение наблюдалось лишь в 2009–2010 годах (в 3 раза по сравнению с 2008 годом) – это связано с финансовым кризисом 2008 года, который компания не смогла в полной мере преодолеть в 2011–2013 годах.

В начале 2015 года (дата написания данного материала) сложно прогнозировать, как изменится налоговая нагрузка за 2014 год, но в условиях международных санкций, приостановки реализации «Южного потока» скорее всего произойдет снижение уровня налоговой нагрузки. Однако, учитывая, что корпорация превышала уровень, установленный государством, можно утверждать, что вклад в экономику России за анализируемый период был сделан огромный.

Следующей корпорацией-лидером, которую мы рассмотрим, является ОАО «ЛУКОЙЛ». Её особенности:

1. Одна из крупнейших международных вертикально интегрированных нефтегазовых компаний, обеспечивающая 2,1 % мировой добычи нефти.

2. Уплаченные корпорацией налоги и сборы в бюджет РФ за 2013 год составляет 1001,5 млрд руб., это 6,94 % от всех поступивших налогов в бюджет РФ.

3. Компания № 1 среди крупнейших мировых частных нефтегазовых компаний по размеру доказанных запасов нефти.

4. Компания № 2 среди крупнейших мировых частных нефтегазовых компаний по объему добычи нефти.

5. 16,6 % общероссийской добычи нефти и 16,5 % общероссийской переработки нефти.

6. Крупнейшая российская нефтяная бизнес-группа с выручкой в 2013 году более 141 млрд долл. и чистой прибылью более 7 млрд долл.

В условиях международных финансовых санкций 2014 года ОАО «ЛУКОЙЛ» была вынуждена свернуть ряд бизнес-проектов в Украине и ряде стран Восточной Европы. Это произошло даже при том, что это частная компания, государство не участвует в уставном капитале и не оказывает прямого влияния на ее деятельность. Такое развитие событий показывает важность этой крупной корпорации для социально-экономического развития России.

Санкции безусловно оказали негативное влияние на результаты деятельности в 2014 году.

В таблице 7 приведены основные результаты деятельности за период 2006–2013 года, которые составлены на основе данных ОАО «Лукойл».

Таблица 7

Показатели деятельности ОАО «ЛУКОЙЛ» за период 2006–2013 гг. (млрд руб.)

06

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
выручка корпорации	1 782,5	2 010,6	3 164,2	2 452,4	3 197,3	4 305,1	4 227,5	4 631,2
капитализация корпорации	1969,5	1816,7	799,1	1442,4	1481,3	1416,8	1700,7	1832,9
уплаченные корпорацией налоги, сборы	642,5	684,9	1 125,3	653,2	920,5	1 252,6	948,2	1 001,5
чистые денежные средства, направленные на инвестиционную деятельность	197,5	238,1	399,6	260,1	222,5	289,8	400,9	608,8
численность работников корпорации (тыс. человек)	148,6	151,4	152,5	143,4	130	120,3	112	110
стоимость основных средств корпорации	824,1	930,4	1471,9	1578,5	1664,2	1828,96	2031,8	2569,3
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	н.д.
остаточная стоимость основных фондов в РФ	21987,64	27900,87	33721,82	37283,26	43890,42	51732,62	57845,27	64021,99
инвестиции в основной капитал в РФ	4730	6716,2	8781,5	7976	9152,1	11035,5	12586,1	13255,5
доля выручки в ВВП РФ (%)	6,62	6,05	7,67	6,32	6,90	7,69	6,79	6,94
доля работников корпорации в занятых в РФ (%)	0,21	0,21	0,21	0,21	0,19	0,17	0,16	0,15
доля основных фондов по полному кругу организаций (%)	10,87	8,66	9,72	9,81	9,65	9,49	9,38	н.д.
доля основных средств в РФ (%)	3,75	3,33	4,36	4,23	3,79	3,54	3,51	4,01
доля инвестиций корпорации в РФ (%)	4,17	3,55	4,55	3,26	2,43	2,63	3,19	4,59
налоговая нагрузка (%)	36,0	34,1	35,6	26,6	28,8	29,1	22,4	21,6

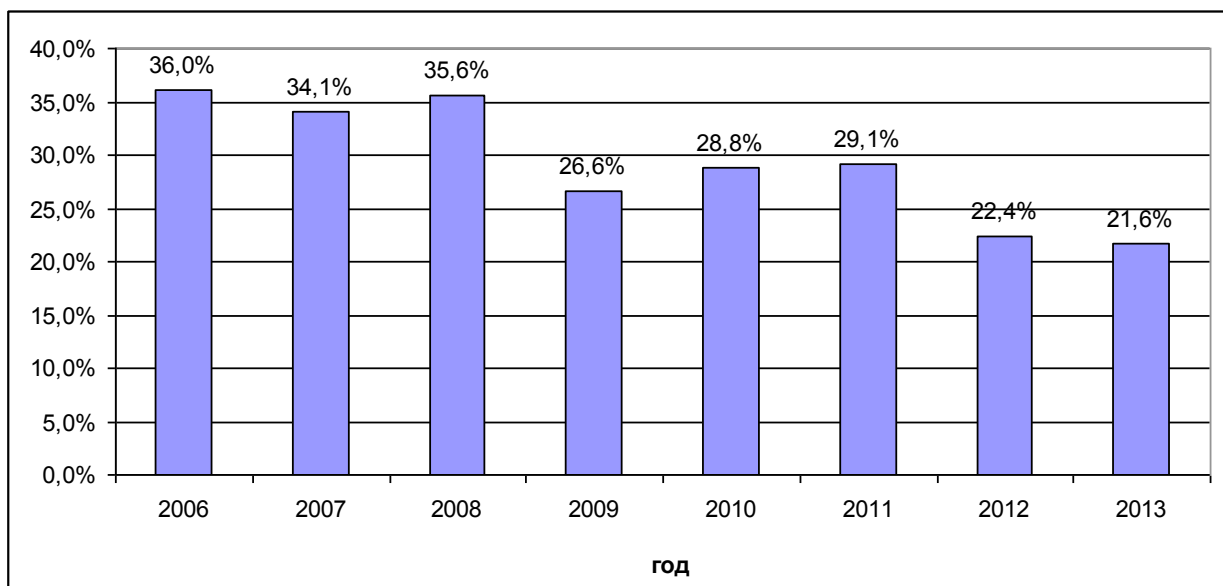


Рис. 2. Динамика налоговой нагрузки ОАО «Лукойл» за период 2006–2013 гг. (%)

Как видно из рисунка 2, финансово-экономический кризис 2008 года также оказал влияние на налоговую нагрузку, уровень которой не восстановлен до сих пор, а снижение её в 2012–2013 годах объясняется тем, что корпорация активизировала свою деятельность в зарубежных бизнес-проектах, которые, как уже говорилось выше, она была вынуждена сворачивать из-за антироссийской риторики 2014 года.

С нашей точки зрения, это окажет, как ни странно, положительное влияние на налоговые поступления от корпорации, что в свою очередь приведет к росту налоговой нагрузки на неё.

Далее крупной корпорацией-лидером, рассматриваемой нами, является ОАО «НК «Роснефть». Ее особенности:

1. Лидер российской нефтяной отрасли и крупнейшая публичная нефтегазовая корпорация мира. Основными видами деятельности являются поиск и разведка месторождений углеводородов, добыча нефти, газа, газового конденсата, реализация проектов по освоению морских месторожде-

ний, переработка добытого сырья, реализация нефти, газа и продуктов их переработки на территории России и за ее пределами.

2. Уплаченные корпорацией налоги и сборы в бюджет РФ за 2013 год составляют 1105 млрд руб., это 7,03 % от всех поступивших налогов в бюджет РФ.

3. Обладает крупнейшей ресурсной базой углеводородов на суше и континентальном шельфе.

4. Лидер производства жидких углеводородов в мире, добывает более 40 % российской нефти и успешно реализует стратегию устойчивого роста добычи, в том числе благодаря внедрению самых современных технологий. Добыча нефти и жидких углеводородов увеличилась на 72 % и составила 4 196 тыс. барр./сут. (органический рост 1 %).

5. По итогам 2013 года ОАО «НК «Роснефть» стало третьим крупнейшим производителем газа в России, добыв 38,17 млрд куб. м.

6. Реализует программу по увеличению уровня использования попутного нефтяного газа до 95 %.

7. Наличие собственных экспортных терминалов в Туапсе, Де-Кастри, Находке, Архангельске, что улучшает процесс планирования, помогает оптимизировать затраты и позволяет существенно повысить эффективность экспорта.

8. Прозрачность финансовой отчетности – 01 февраля 2013 года «Роснефть» первой среди крупнейших мировых нефтегазовых компаний опубликовала полную аудированную консолидированную финансовую отчетность по МСФО за 2012 год.

Таблица 8 составлена на основе данных сайта ОАО «Роснефть».

Дополнительно необходимо учитывать, что международные суды поддерживают иски к данной корпорации со стороны бывших владельцев ОАО «ЮКОС». Это окажет негативное влияние на результаты её деятельности.

Таблица 8

Показатели деятельности ОАО «НК «Роснефть» за период 2006–2013 гг. (млрд руб.)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
выручка корпорации	871,5	1 207,9	2 024,3	1 415,2	1 923,3	2 718	3 089	4 694
уплаченные таможенные пошлины корпорацией	292,3	319,2	646,4	365,9	509	790	901	1 382
уплаченные корпорацией налоги, сборы	197,5	387,9	490,6	305,4	716,3	588	776	1105
чистые денежные средства, направленные на инвестиционную деятельность	171,1	493,5	317,3	266,1	378,0	394	452	2220
численность работников корпорации (тыс. человек)	74	106	114,9	167	167,9	168,4	166,1	228
стоимость основных средств корпорации	937,3	1269,2	1621,8	1744,8	1865,4	2625	3022	5330
стоимость чистых активов корпорации	288	436,2	560,5	748,9	916,6	1119,4	1264,6	1383,8
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	н.д.
Остаточная стоимость основных фондов в РФ	21987,64	27900,87	33721,82	37283,26	43890,42	51732,62	57845,27	64021,99
Инвестиции в основной капитал в РФ	4730	6716,2	8781,5	7976	9152,1	11035,5	12586,1	13255,5
доля выручки в ВВП РФ (%)	3,24	3,63	4,90	3,65	4,15	4,86	4,96	7,03
доля работников корпорации в занятых в РФ (%)	0,11	0,15	0,16	0,24	0,24	0,24	0,23	0,32
доля основных фондов по полному кругу организаций (%)	12,37	11,81	10,71	10,84	10,81	13,62	13,95	#ДЕЛ/0!
доля основных средств в РФ (%)	4,26	4,55	4,81	4,68	4,25	5,07	5,22	8,33
доля инвестиций корпорации в РФ (%)	3,62	7,35	3,61	3,34	4,13	3,57	3,59	16,75
налоговая нагрузка (%)	56,2	58,5	56,2	47,4	63,7	50,7	54,3	53,0

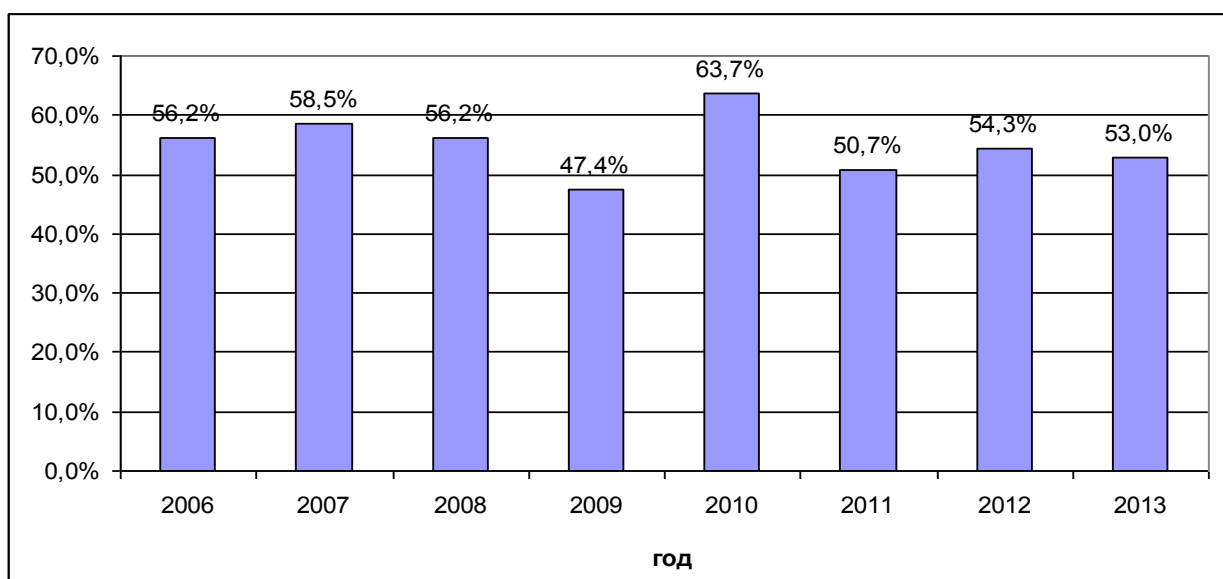


Рис. 3. Динамика налоговой нагрузки ОАО «НК «Роснефть»
за период 2006–2013 гг. (%)

Как видно из рисунка 3, ОАО «НК «Роснефть» смогла восстановить уровень налоговой нагрузки после финансово-экономического кризиса 2008 года.

Это лишний раз подтверждает важность участия государства в акционерном капитале и управлении корпорации-лидера. С нашей точки зрения, в условиях международных санкций корпорация вполне справедливо претендует на поддержку за счет накопленного резерва (тем более, что она активно участвовала в их формировании). Оставлять её в «рыночных условиях» крайне неразумно с позиций комплексного бюджетно-налогового подхода.

Следующей крупной корпорацией-лидером, которую мы рассмотрим, является ОАО «РЖД». Её особенности рассмотрены в предыдущих главах, поэтому здесь останавливаться на этом не будем.

В таблице 9 приведены основные результаты деятельности ОАО «РЖД» за период 2006–2013 годов, которые составлены на основе данных сайта ОАО «РЖД».

Таблица 9

Показатели деятельности ОАО «РЖД» за период 2006–2013 гг. (млрд руб.)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
выручка корпорации	848,9	975,6	1 101,7	1 050,1	1 195,1	1 288,3	1 366	1 376,6
уплаченные корпорацией налоги, сборы	180,6	179,2	184,5	194,3	253	256,6	256,3	237,2
чистые денежные средства, направленные на инвестиционную деятельность	67,6	234,9	390,4	291,1	229,4	145,1	340	359,3
численность работников корпорации (тыс. человек)	1 144,0	1 215	1 165,4	1 075,7	976,1	942,8	Н.д.	902,7
стоимость основных средств корпорации	2802,4	2917,3	2685,1	2772,8	3031,8	3178,4	3191,5	3434,7
стоимость чистых активов корпорации	2581,5	2491,5	2950,9	2977,6	3169,1	3367,7	3488,9	3547,6
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	н.д.
остаточная стоимость основных фондов в РФ	21987,64	27900,87	33721,82	37283,26	43890,42	51732,62	57845,27	64021,99
инвестиции в основной капитал в РФ	4730	6716,2	8781,5	7976	9152,1	11035,5	12586,1	13255,5
доля выручки в ВВП РФ (%)	3,15	2,93	2,67	2,71	2,58	2,30	2,20	2,06
доля работников корпорации в занятых в РФ (%)	1,65	1,72	1,64	1,55	1,40	1,33	н.д.	1,26
доля основных фондов по полному кругу организаций (%)	36,98	27,14	17,73	17,23	17,57	16,50	14,73	н.д.
доля основных средств в РФ (%)	12,75	10,46	7,96	7,44	6,91	6,14	5,52	5,36
доля инвестиций корпорации в РФ (%)	1,43	3,50	4,45	3,65	2,51	1,31	2,70	2,71
налоговая нагрузка (%)	21,3	18,4	16,7	18,5	21,2	19,9	18,8	17,2

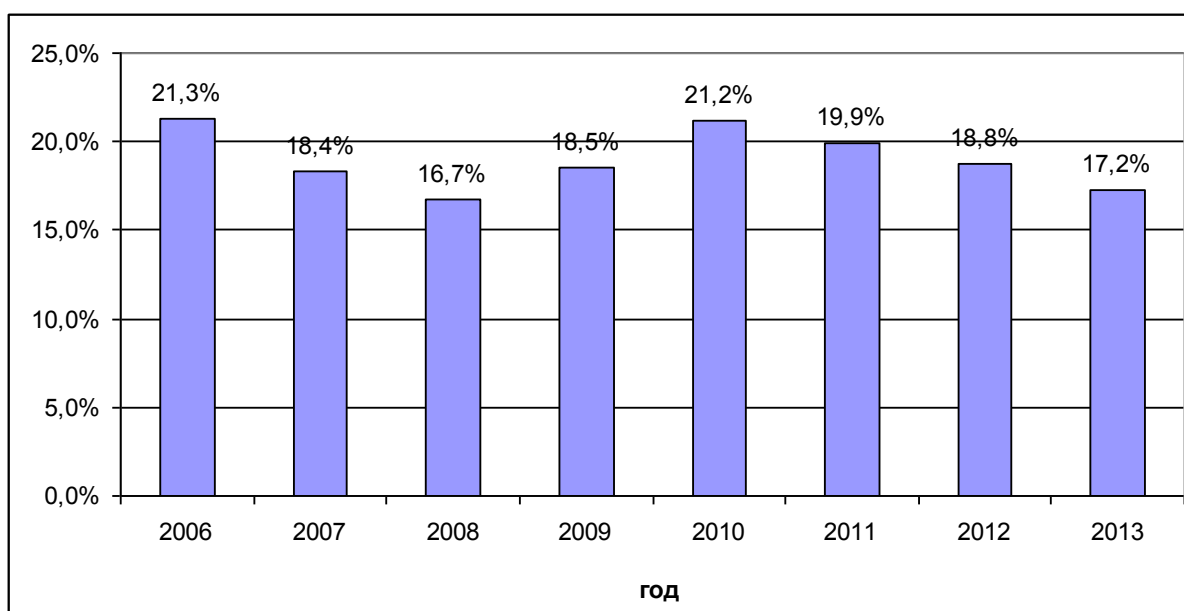


Рис. 4. Динамика налоговой нагрузки ОАО «РЖД»
за период 2006–2013 гг. (%)

Как видно из рисунка 4, корпорация прореагировала на финансово-экономический кризис раньше всех – в 2008 году, а затем в 2009–2010 годах смогла восстановить докризисный уровень налоговой нагрузки. Начиная с 2011 года, ситуация стала ухудшаться в связи с замедлением темпов социально-экономического развития России в целом и её субъектов.

Во многих странах мира использовались различные индикаторы социально-экономического состояния (например, в США – количество поданных заявок по безработице, для Объединённых Арабских Эмиратов – цена баррель нефти).

Для нашей страны таким индикатором являются объёмные показатели деятельности железнодорожного транспорта.

Далее рассмотрим крупную корпорацию-лидера – ОАО «ТНК-ВР», данные таблицы 10 составлены на основе данных сайта «ТНК-ВР».

Таблица 10

Показатели деятельности ОАО «ТНК-ВР» за период 2006–2013 гг. (млрд руб.)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
выручка корпорации	845,2	859,3	1 325	952,6	1 252,7	1 767,8	1 279,6	688
уплаченные таможенные пошлины корпорацией	260,7	228,3	396,6	232,8	347,5	518,4	482	195
уплаченные корпорацией налоги, сборы	223,8	223,4	373,1	214,7	289,56	408	434	200,5
чистые денежные средства, направленные на инвестиционную деятельность	-28,9	88,4	105,768	96,8	143,256	135	165	56,5
численность работников корпорации (тыс. человек)		51,4	51,6	37,8	42	42,5	50	0,013
стоимость основных средств корпорации	297,5	341,2	478,9	511,1	557	662	703	9,7
стоимость чистых активов корпорации						304,4	333,3	378,1
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	Н.д.
остаточная стоимость основных фондов в РФ	21987,64	27900,87	33721,82	37283,26	43890,42	51732,62	57845,27	64021,99
инвестиции в основной капитал в РФ	4730	6716,2	8781,5	7976	9152,1	11035,5	12586,1	13255,5
доля выручки в ВВП РФ (%)	3,14	2,58	3,21	2,45	2,71	3,16	2,06	1,03
доля работников корпорации в занятых в РФ (%)	0,00	0,07	0,07	0,05	0,06	0,06	0,07	0,00
доля основных фондов по полному кругу организаций (%)	3,93	3,17	3,16	3,18	3,23	3,44	3,25	н.д.
доля основных средств в РФ (%)	1,35	1,22	1,42	1,37	1,27	1,28	1,22	0,02
доля инвестиций корпорации в РФ (%)	-0,61	1,32	1,20	1,21	1,57	1,22	1,31	0,43
налоговая нагрузка (%)	57,3	52,6	58,1	47,0	50,9	52,4	71,6	57,5

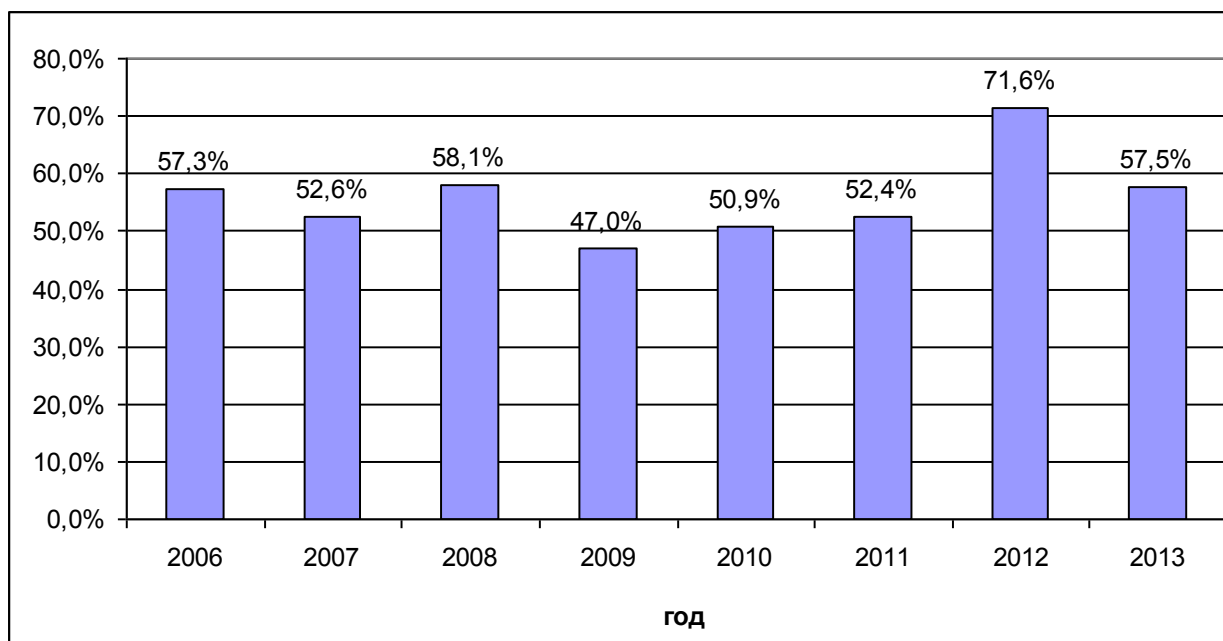


Рис. 5. Динамика налоговой нагрузки ОАО «ТНК-ВР»
за период 2006–2013 гг. (%)

Из анализируемых корпораций-лидеров уровень налоговой нагрузки у ОАО «ТНК-ВР» самый высокий.

Далее рассмотрим ОАО «Сургутнефтегаз». Его особенности:

1. На его долю приходится около 13 % объемов добычи нефти в стране и 25 % газа, добываемого нефтяными компаниями России.

2. Нефтеперерабатывающий завод компании – «Киришинефтеоргсинтез» – на его долю приходится около 9 % российской нефтепереработки.

3. На конец 2014 года в сбытовом секторе действует 289 АЗС, на 11 из которых осуществляется отпуск сжиженного газа.

Таблица 11 составлена на основе данных сайта ОАО «Сургутнефтегаз».

Таблица 11

Показатели деятельности ОАО «Сургутнефтегаз» за период 2006-2013 года (млрд руб.)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
выручка корпорации	500,5	595,9	546,7	503,3	591,7	754,4	815,6	814,2
уплаченные таможенные пошлины корпорацией	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	414,4	457,8	478,4
уплаченные корпорацией налоги, сборы	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	212,9	317,4	322,7	355,9
чистые денежные средства, направленные на инвестиционную деятельность	74,9	96,8	106,9	141,9	159,4	175,2	185,7	184,7
численность работников корпорации (тыс. человек)	96,6	101,8	104	109	112	115	117	118
стоимость основных средств корпорации	н.д.	363,1	388,4	436,4	715,8	810,1	920,5	1047
стоимость чистых активов корпорации	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	1314,7	1548,2	1690,8	1962,2
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	н.д.
остаточная стоимость основных фондов в РФ	21987,64	27900,87	33721,82	37283,26	43890,42	51732,62	57845,27	64021,986
инвестиции в основной капитал в РФ	4730	6716,2	8781,5	7976	9152,1	11035,5	12586,1	13255,5
доля выручки в ВВП РФ (%)	1,86	1,79	1,32	1,30	1,28	1,35	1,31	1,22
доля работников корпорации в занятых в РФ (%)	0,14	0,14	0,15	0,16	0,16	0,16	0,16	0,17
доля основных фондов по полному кругу организаций (%)	0,00	3,38	2,57	2,71	4,15	4,20	4,25	н.д.
доля основных средств в РФ (%)	0,00	1,30	1,15	1,17	1,63	1,57	1,59	1,64
доля инвестиций корпорации в РФ (%)	1,58	1,44	1,22	1,78	1,74	1,59	1,48	1,39
налоговая нагрузка (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	36,0	97,0	95,7	102,5

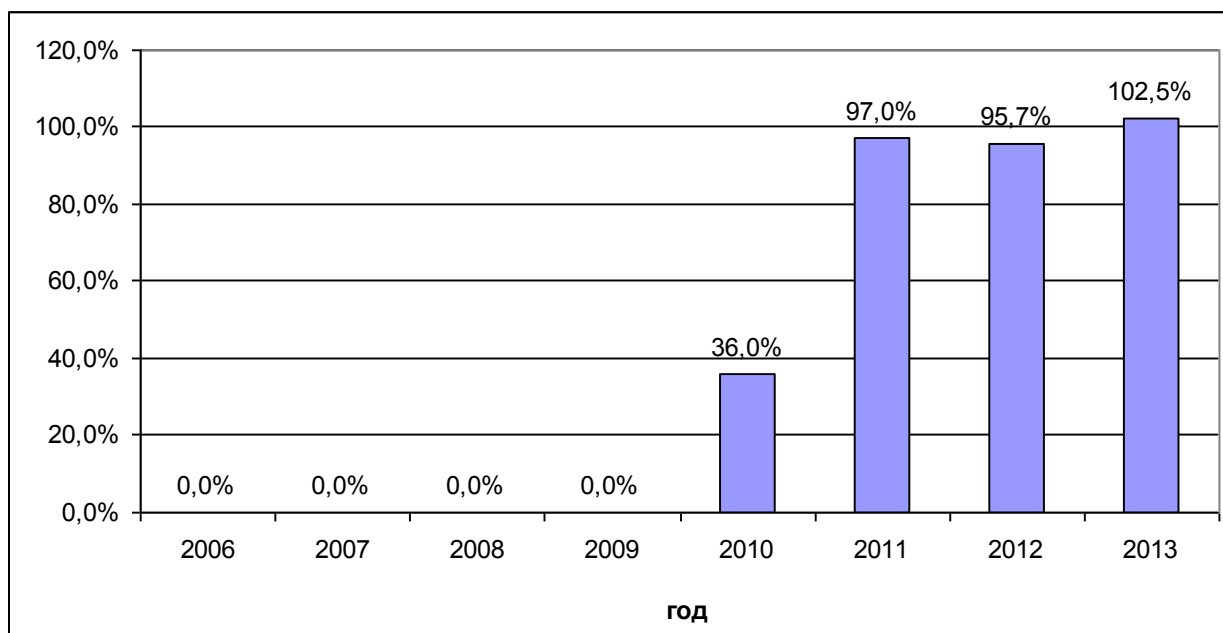


Рис. 6. Динамика налоговой нагрузки ОАО «Сургутнефтегаз»
за период 2006–2013 гг. (%)

Уровень налоговой нагрузки в 2011–2013 годах связан с реорганизацией корпорации.

Далее крупной корпорацией-лидером, рассматриваемой нами, является ОАО «Сбербанк». Ее особенности:

1. Это кровеносная система российской экономики, треть ее банковской системы. Банк дает работу и источник дохода каждой 150-й российской семье.

2. Банк является основным кредитором российской экономики и занимает крупнейшую долю на рынке вкладов. На его долю в конце 2013 г. приходилось 43,3 % вкладов населения, 32,7 % кредитов физическим лицам и 32,1 % кредитов юридическим лицам.

3. Включает в себя 16 территориальных банков и более 17 тысяч отделений по всей стране, в 83 субъектах РФ, расположенных на территории 11 часовых поясов.

4. В России более 110 млн клиентов – больше половины населения страны, а за рубежом услугами пользуются около 11 млн человек (по состоянию на конец 2013 г.).

5. Крупнейший эмитент дебетовых и кредитных карт.

6. Среди клиентов – более 1 млн предприятий (из 4,5 млн зарегистрированных юридических лиц в России). Банк обслуживает все группы корпоративных клиентов, причем на долю малых и средних компаний приходится более 20 % корпоративного кредитного портфеля банка. Оставшаяся часть – это кредитование крупных и крупнейших корпоративных клиентов.

7. Существенно расширил свое международное присутствие. Помимо стран СНГ (Казахстан, Украина и Беларусь), Сбербанк представлен в девяти странах Центральной и Восточной Европы (Sberbank Europe AG, бывший VBI) и в Турции (DenizBank).

8. Единственный российский банк, входящий в топ-50 крупнейших банков мира. В рейтинге топ-1000 крупнейших банков мира по капиталу (Top 1000 World Banks), опубликованном журналом The Banker, Сбербанк занял 34 место, поднявшись на 15 позиций по сравнению с предыдущим годом. Немаловажно, что Сбербанку принадлежит в этом рейтинге 1 место в мире по рентабельности активов (ROA), 1 место по рентабельности собственного капитала (ROE) и 5 место в мире по соотношению «капитал к активам».

9. В 2013 году Сбербанк занял 63 место в рейтинге самых дорогих мировых брендов, опубликованном консалтинговой компанией Brand Finance. Стоимость бренда Сбербанка оценена в \$14,16 млрд: за год она выросла почти на \$3,4 млрд. Тем самым Сбербанк признан самым дорогим брендом России.

Основные результаты деятельности банка нашли свое отражение в таблице 12, которая составлена на основе сайта ОАО «Сбербанк».

Таблица 12

Показатели деятельности ОАО «СБЕРБАНК» за период 2006–2013 гг. (млрд руб.)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
выручка корпорации	268,0	353,1	351,8	648,1	649,8	736,3	920,8	1 103,9
капитализация корпорации	н.д.	н.д.	499,5	1868,8	2319,5	1764,6	2074,3	2248,6
уплаченные корпорацией налоги, сборы	26,2	44,6	52	78,4	61,1	91,5	117,5	124,7
приобретение объектов основных средств, доходных вложений в материальные ценности и НМА	н.д.	н.д.	51,4	40,1	48,7	81,3	144,4	124,5
численность работников корпорации (тыс. человек)	243,6	262,4	260	250,4	262,8	266,2	278,4	298,7
стоимость основных средств корпорации	131,9	147,5	251,5	249,9	283,8	359,9	436	477,3
стоимость чистых активов корпорации	н.д.	29,5	34,8	36,1	45,7	58,7	75,2	87,2
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	н.д.
остаточная стоимость основных фондов в РФ	21987,64	27900,87	33721,82	37283,26	43890,42	51732,62	57845,27	64021,99
инвестиции в основной капитал в РФ	4730	6716,2	8781,5	7976	9152,1	11035,5	12586,1	13255,5
доля выручки в ВВП РФ (%)	1,00	1,06	0,85	1,67	1,40	1,32	1,48	1,65
доля работников корпорации в занятых в РФ (%)	0,35	0,37	0,37	0,36	0,38	0,38	0,39	0,42
доля основных фондов по полному кругу организаций (%)	1,74	1,37	1,66	1,55	1,64	1,87	2,01	#ДЕЛ/0!
доля основных средств в РФ (%)	0,60	0,53	0,75	0,67	0,65	0,70	0,75	0,75
доля инвестиций корпорации в РФ (%)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
налоговая нагрузка (%)	9,8	12,6	14,8	12,1	9,4	12,4	12,8	11,3

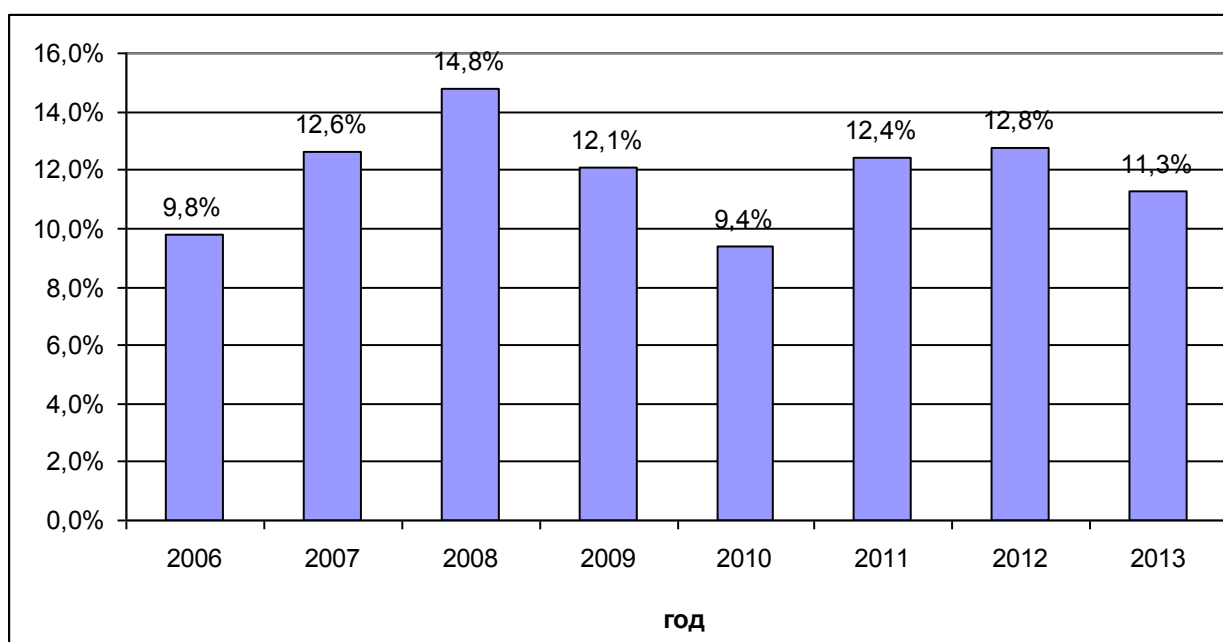


Рис. 7. Динамика налоговой нагрузки ОАО «Сбербанк»
за период 2006–2013 гг. (%)

Как видно из рисунка 7, банк позднее всех отреагировал на финансово-экономический кризис 2008 года – только в 2010-м, а уже в следующем году восстановил уровень налоговой нагрузки.

Однако показательно, что в 2013 году произошло снижение данного показателя, что показывает: проблемы социально-экономического развития России оказывают негативное влияние даже на такое мощное финансово-кредитное образование, как ОАО «Сбербанк».

Далее рассмотрим суммарное влияние крупных корпораций-лидеров на экономику страны.

В таблице 13 приведены сводные данные по ним за период 2006–2013 гг.

Таблица 13

Сводные показатели по корпорациям-лидерам (млрд руб.)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
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 бюджетов государственных внебюджетных фондов	10642,8	13250,7	16003,4	13599,7	16031,9	20855,4	23435,1	24082,4
доля выручки в ВВП РФ (%)	25,07	23,39	26,70	24,50	25,24	26,99	24,68	25,83
доля работников корпорации в занятых в РФ (%)	3,09	3,28	3,13	3,14	2,99	2,91	1,62	2,97
доля основных фондов по полному кругу организаций (%)	155,79	139,05	106,40	112,62	110,81	74,02	73,23	#ДЕЛ/0!
доля основных средств в РФ (%)	53,70	53,57	47,77	48,60	43,56	27,57	27,43	28,97
доля инвестиций корпорации в РФ (%)	18,95	28,00	23,61	21,45	21,20	22,56	19,31	33,40
Доля доходов в ВВП РФ (%)	28,4	26,3	30,9	27,1	27,6	31,3	28,7	30,0
Доля корпораций в доходах консолидированного бюджета РФ и бюджетов государственных внебюджетных фондов (%)	21,7	22,7	29,1	18,8	23,7	29,2	26,9	28,0
налоговая нагрузка (%)	34,2	38,6	42,2	27,0	32,6	40,4	41,0	39,2

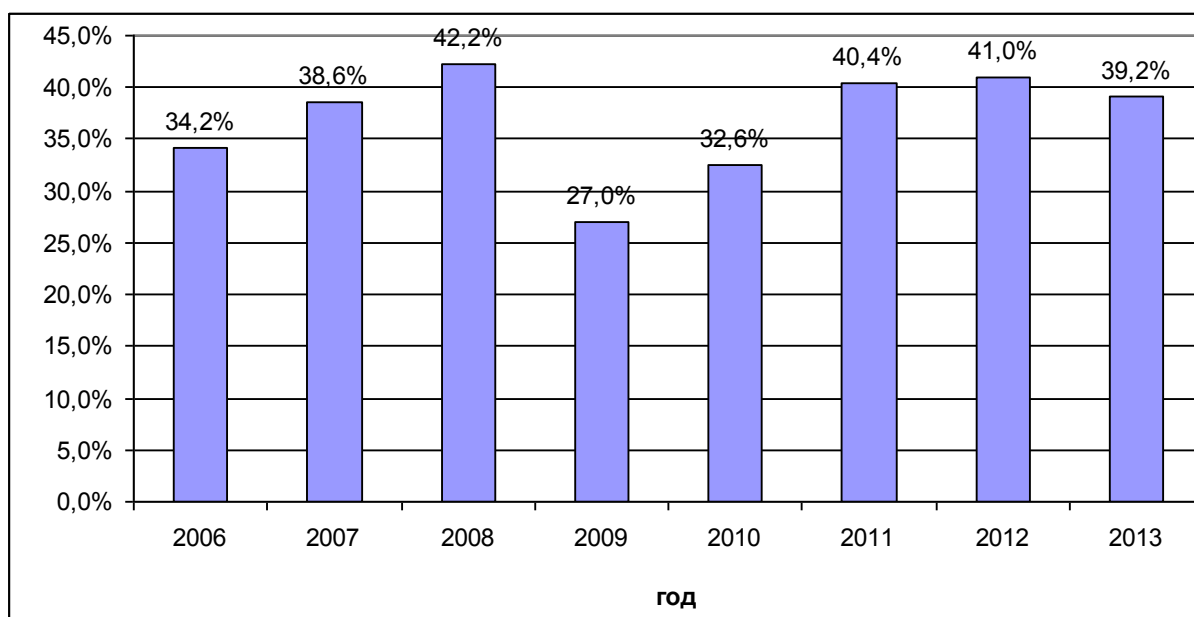


Рис. 8. Налоговая нагрузка по крупнейшим корпорациям
за период 2006–2013 гг. (%)

Как видно из рисунка 8, налоговая нагрузка у крупных корпораций-лидеров очень высокая.

Считаем, что в отношении крупных корпораций-лидеров необходимо ввести понятие «бюджетно-налоговые обязательства крупной корпорации» – объем обязательств, выраженный в денежной форме, который корпорация обязана перечислить в бюджеты всех уровней и государственные внебюджетные фонды, а также потратить в соответствии с постановлениями Правительства РФ или Указами Президента РФ на определенные цели.

Бюджетно-налоговая нагрузка – это соотношение между бюджетно-налоговыми обязательствами и выручкой компании, определяемой в соответствии с правилами ведения бухгалтерского учёта.

Основными специфическими особенностями ОАО «РЖД» среди крупных корпораций нашей страны являются: 1) данная крупная корпорация является базовой инфраструктурной технологической монополией; 2) 100 % ее акционерного капитала принадлежит государству, что дает основание характеризовать ее как крупную публичную национальную корпо-

рацию, что должно учитываться при организации финансовых взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства на основе бюджетно-налогового регулирования; 3) ОАО «РЖД» является общенациональным достоянием, во многом определяющем не только экономический рост большинства регионов России, но и оказывающем определяющее значение на пространственное размещение производительных сил и новых предприятий, особенно в регионах нового освоения (Сибири и Дальнего Востока); 4) инновации государства в ОАО «РЖД» из всех уровней бюджетной системы и других источников являются прямым вкладом в долгосрочное (включая будущие поколения) увеличение национального богатства России и имеют мультипликативный эффект; 4) данная крупная корпорация выполняет в государстве две важных функции: во-первых, социальную (при массовой перевозке пассажиров); во-вторых, производственно-технологическую при массовой перевозке грузов. В этой связи эта национальная монопольная корпорация должна иметь опережающее развитие с целью обеспечения условий темпов экономического роста для других отраслей экономики.

2.2. Анализ бюджетно-налоговой нагрузки ОАО «РЖД»

Само понятие «налоговая нагрузка» важна с позиций государства и налогоплательщиков (которыми являются физические и юридические лица). Государство, устанавливая элементы налогообложения, преследует две взаимоисключающие друг друга цели:

1. Максимизации налоговых поступлений в бюджет и государственные внебюджетные фонды;
2. Создание благоприятных условий для бизнес-сообщества и населения.

Вплоть до окончания Второй мировой войны, когда экономики подавляющего большинства стран мира носили закрытый характер, достаточно было ориентироваться на состояние отечественной экономики и темпы ее прироста, чтобы определять уровень налоговых изъятий.

Формирование наднациональных финансово-экономических институтов (ГАТТ, ВТО, МБРР, МВФ, Таможенный союз и т. д.) способствовало свободному движению капитала, трудовых ресурсов и технологий, что привело к кардинальным изменениям в мировом хозяйстве – стали стремительно возникать и развиваться центры производства – Южная Корея, Сингапур, Япония, Тайвань, Китайская Народная Республика. Как следствие, на национальную экономику усилилось влияние факторов, неподконтрольных отдельному государству.

Это, в свою очередь, вывело понятие «налоговая нагрузка» с уровня страны на мировой. Возникает необходимость рассматривать ее не только в динамике, но и в сравнении с другими странами мира (таблица 14). Кроме того, важно принимать во внимание существование искусственно созданных оффшоров, которые контролируются ведущими экономическими державами мира и используются в качестве «тихой гавани» для капиталов развивающихся стран (в которых заработать денежные средства проще, чем эффективно их инвестировать).

Уровень налоговой нагрузки на ВВП страны

Страна	2006	2007	2008	2009	2010	2011 <*>
Австралия	29,3	29,5	27,1	25,9	25,6	н.д.
Великобритания	36,5	36,2	35,7	34,3	34,9	35,5
Германия	35,4	36,0	37,0	37,3	36,1	37,1
Испания	36,6	37,3	33,3	30,6	32,3	31,6
Италия	42,3	43,4	43,3	43,4	42,9	42,9
Канада	33,3	33,0	32,3	32,0	31,0	31,0
США	27,9	27,9	26,1	24,1	24,8	25,1
Франция	44,0	43,5	43,2	42,4	42,9	44,2
Швейцария	29,3	28,9	29,1	29,7	28,1	28,5
Швеция	48,3	47,4	46,3	46,7	45,5	44,5
Южная Корея	25,0	26,5	26,5	25,5	25,1	25,9
Япония	28,0	28,3	28,1	26,9	27,6	н.д.
Средняя по ОЭСР	35,2	35,3	34,7	33,8	33,8	34,5
Россия	36,0	36,5	36,0	30,9	31,1	34,5 <***>
Россия (без учета нефтегазовых доходов)	24,4	27,2	25,0	22,7	22,5	23,7 <***>

Источники таблицы:

1. «Основные направления налоговой политики на 2015 год и плановый период 2016 и 2017 годов» (одобренны Правительством РФ 01.07.2014).
2. «Основные направления налоговой политики РФ на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов» (одобрено Правительством РФ 30.05.2013).

Как видно из таблицы 14, наша страна находится в тренде основных стран мира, а уровень налоговой нагрузки имеет тенденцию к снижению, особенно в кризисный 2009 год.

Остается нерешённым вопрос методики расчета налоговой нагрузки. Рассмотрим его более подробно. Единственным официальным документом

является Постановление Правительства РФ от 23 июня 2006 г. № 391⁸⁶, утвердившее методику расчета величины совокупной налоговой нагрузки на день начала финансирования резидентом особой экономической зоны в Калининградской области инвестиционного проекта и порядок установления (фиксации) факта увеличения этой величины. Расчет величины совокупной налоговой нагрузки за календарный год (часть календарного года), в котором началось финансирование резидентом инвестиционного проекта, производится по следующей формуле:

$$\text{СНН} = \text{СНиС} / \text{ВП},$$

где СНН – величина совокупной налоговой нагрузки;

ВП – выручка от продажи продукции и товаров;

СНиС – сумма налогов и сборов, начисленная за календарный год, за исключением сумм: акцизов и НДС; взносов в Пенсионный фонд РФ.

При этом понятие «налоговая нагрузка» представляет практический интерес для налогоплательщиков – юридических лиц. В соответствии с «Концепцией системы планирования выездных налоговых проверок»⁸⁷ утверждены «Общедоступные критерии самостоятельной оценки рисков для налогоплательщиков, используемые налоговыми органами в процессе отбора объектов для проведения выездных налоговых проверок». Если налоговая нагрузка у конкретного налогоплательщика ниже ее среднего уровня по хозяйствующим субъектам в конкретной отрасли, то в отношении него будет осуществлена выездная налоговая проверка. Расчет налоговой нагрузки, начиная с 2006 года, по основным видам экономической деятельности приведен в приложении № 3 к Приказу ФНС России от 30.05.2007 № ММ-3-06/333@. Выборочно эти показатели представлены в таблице 15.

⁸⁶ Об утверждении методики расчета величины совокупной налоговой нагрузки на день начала финансирования резидентом особой экономической зоны в Калининградской области инвестиционного проекта и порядка установления (фиксации) факта увеличения этой величины : Постановление Правительства РФ от 23 июня 2006 г. № 391 (в ред. Постановления Правительства РФ от 30.07.2014 № 712).

⁸⁷ Об утверждении Концепции системы планирования выездных налоговых проверок : Приказ Федеральной налоговой службы от 30 мая 2007 г. п мм-3-06/333@ (в ред. приказов ФНС России от 14.10.2008 п мм-3-2/467@, от 22.09.2010 п ммв-7-2/461@, от 08.04.2011 п ммв-7-2/258@, от 10.05.2012 п ммв-7-2/297@).

Таблица 15

Налоговая нагрузка по видам экономической деятельности, в процентах⁸⁸

(в ред. Приказа ФНС России от 10.05.2012 № ММВ-7-2/297@)

<i>Вид экономической деятельности</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>
ВСЕГО	11,6	14,4	13,5	12,4	9,4	9,7	9,8	9,9
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	5,5	8,7	8	7,4	4,2	3,6	2,9	2,9
Рыболовство, рыбоводство	13,7	15,7	13,7	12,6	9,3	7,6	7,1	6,6
Добыча полезных ископаемых	45,1	54,8	46	30,8	30,3	33,2	35,2	35,7
добыча топливно-энергетических полезных ископаемых	49,4	60,2	50,5	33,2	33,2	36,3	39,3	39,6
добыча полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических	14,4	17,9	16,5	13,1	11	13	10,6	8,2
Обрабатывающие производства, в том числе:	7,2	10,5	9,6	9,3	7,2	7,1	7,5	7,2
Строительство	11,9	15,9	14,5	16,2	11,3	12,2	13	12
оптовая и розничная торговля	3,8	2,7	3	3	2,4	2,4	2,8	2,6
Транспорт и связь, в том числе:	11,7	15	13,3	13	9,8	9,7	9,1	7,5
деятельность железнодорожного транспорта	8,1	15,5	14,9	16	13	11,4	11,4	8,3
транспортирование по трубопроводам	н/д	10,7	7,9	7,7	3,1	6,3	4,9	1,6
деятельность водного транспорта	н/д	21,1	18,7	16,4	13,5	11,9	10,6	10
деятельность воздушного транспорта	н/д	6,1	2,7	2,8	1,4	2,3	2	2,3
Связь	16,5	18	17,5	15,9	15	14	14,2	14,5

Расчет произведен с учетом поступлений по налогу на доходы физических лиц.

Организации, у которых уровень налоговой нагрузки меньше, чем указано в таблице 15, должны ожидать налоговых проверок со стороны ФНС России. Расчет за 2006 г., 2010–2013 гг. произведен без учета поступлений по единому социальному налогу и страховым взносам на обязательное пенсионное страхование; н/д – нет данных. С другой стороны, исследование теоретических основ расчета налоговой нагрузки позволяет сделать вывод о неоднозначности толкования данного термина различными авторами, а также его сравнения с такими понятиями, как «налоговое бремя», «налоговый гнет», «налоговый пресс». При этом выделяются две точки зрения: в первом случае термины рассматриваются как синонимы, а во втором – представляют собой самостоятельные экономические категории. Толкование термина «налоговая нагрузка» представлено в таблице 16.

Таблица 16

Толкование термина «налоговая нагрузка»⁸⁹

Подход	Автор	Определение термина «налоговая нагрузка»
1	2	3
Термины «налоговая нагрузка», «налоговое бремя», «налоговый гнет», «налоговый пресс» рассматриваются как синонимы	А. Лаффер	Уровень предельно допустимой величины налоговых изъятий у организаций в бюджет государства
	Ф. Юсти, А. Бифельд	Величина той доли свободного дохода, которая может быть обращена на удовлетворение государственных потребностей без вреда для народного хозяйства
	К. Гок	Оценка отношения бюджета к национальному доходу, зависящая от характера государственного расходного бюджета
	С.П. Колчин, С.Г. Пепеляев	Объем налоговых изъятий
	Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский	Мера, степень, уровень экономических ограничений, создаваемых отчислением средств на уплату налогов, отвлечением их от других возможных направлений использования

⁸⁹ Коростелкина И.А. Методика расчета налоговой нагрузки экономических субъектов // Международный бухгалтерский учет. – 2014. – № 32. С. 41–51.

1	2	3
Термин «налоговое бремя» шире термина «налоговая нагрузка»	А.В. Левкин	Налоговое бремя рассматривается как часть произведенного обществом продукта, который перераспределяется посредством бюджетных механизмов, а налоговая нагрузка – экономический показатель отражения налогового бремени на предприятии
	А.Б. Паскачев, Ф.К. Садыгов, Р.С. Саакян	Налоговое бремя – это совокупный объем налогооблагаемых ресурсов предприятия с учетом макроэкономических показателей развития региона, собираемости налогов и сборов, средних налоговых издержек, а налоговая нагрузка – максимально возможная сумма мобилизации финансовых ресурсов организации, которые через систему налогообложения и в соответствии с действующим законодательством должны поступить в соответствующие бюджеты
Налоговая нагрузка как самостоятельная экономическая категория	Л.М. Архипцева	Отношение общей массы налогов и сборов, уплачиваемых предприятием фискальным органам, к показателям его деятельности
	О.В. Богачева	Возможность налогов приносить доходы в бюджет, используя налогооблагаемые ресурсы
	Д.П. Черник	Обобщенный показатель, характеризующий роль налогов в жизни общества отношением сумм налогов и сборов к совокупному национальному продукту
	А.В. Брызгалин	Та часть валового внутреннего продукта (ВВП), которая распределяется посредством налогов: ее уровень – измеритель налоговой системы и обеспечения оптимального ее построения
	В.Г. Пансков	Считает более логичным при определении налоговой нагрузки конкретного налогоплательщика не включать налоги и сборы, уплачиваемые населением
	Б.В. Топорнин	Отношение суммы выплаченных (начисленных) налогов и сборов к сумме выручки-нетто, прочих доходов предприятия либо отношение суммы выплаченных (начисленных) налогов и сборов к сумме добавленной стоимости

Как отмечает И.А. Коростелкина, «особо острую дискуссию вызывает вопрос о том, необходимо ли при определении налоговой нагрузки брать в основу исчисления фактическое поступление налогов или учитывать предполагаемую сумму (т. е. начисленные поступления). Если при расчете налоговой нагрузки использовать только сумму фактических поступлений налогов в бюджет страны, то существует риск оставить в стороне суммы, фактически удержанные с потребителя при продаже товаров или с сотрудника при выплате заработной платы, но по тем или иным причинам «осевшие» на счетах (в кассе) у тех или иных посредников. Именно это является главным недостатком расчета налоговой нагрузки по сумме фактических поступлений.

Однако при расчете показателя по сумме предполагаемых поступлений существует риск отнести к налоговой нагрузке суммы, которые никогда не будут уплачены и навсегда останутся в безнадежной недоимке из-за того, что налогоплательщик уклонится от их уплаты. Таким образом, использование в исчислении как фактически уплаченных, так и предполагаемых (начисленных) налогов имеет право на существование и должно определяться целью использования показателя налоговой нагрузки. При расчете налоговой нагрузки огромную роль играет выбор правильного интегрального показателя, с которым будет сопоставляться сумма налогов. Учеными и экономистами-практиками предлагается в качестве таких показателей использовать: выручку от реализации продукции с учетом внереализационных доходов; добавленную стоимость или вновь созданную стоимость; балансовую прибыль; чистую или расчетную прибыль.

Исходя из данных интегральных показателей, налоговая нагрузка может быть определена одним из следующих образов:

- как отношение суммы уплаченных (начисленных) налогов и сборов к сумме чистой (расчетной) прибыли предприятия;
- как отношение суммы уплаченных (начисленных) налогов и сборов к сумме выручки, включая внереализационные доходы предприятия;
- как отношение суммы уплаченных (начисленных) налогов и сборов к сумме добавленной стоимости (вновь созданной стоимости)»⁹⁰.

⁹⁰ Коростелкина И.А. Методика расчета налоговой нагрузки экономических субъектов // Международный бухгалтерский учет. – 2014. – № 32. – С. 41–51.

Сравнительная характеристика методик расчета налоговой нагрузки представлена в таблице 17.

Таблица 17

Сравнительная характеристика методик расчета налоговой нагрузки⁹¹

Авторство методики	Основная формула расчета	Характеристика расчета налоговой нагрузки
1	2	3
Департамент налоговой политики Минфина России	$НБ = \frac{H_{общ}}{B_{общ}} \times 100\%$ где НБ – налоговая нагрузка; $H_{общ}$ – общая сумма налогов; $B_{общ}$ – общая сумма выручки от реализации	Отношение всех уплачиваемых предприятием налогов к выручке от реализации продукции (работ, услуг), включая выручку от прочей реализации
М.Н. Крейнина	$НБ = \frac{B - C_p - П_ч}{B - C_p} \times 100\%$ где В – выручка от реализации; C_p – затраты на производство реализованной продукции (работ, услуг) за вычетом косвенных налогов; $П_ч$ – фактическая прибыль, остающаяся в распоряжении предприятия	Сопоставление налога и источника его уплаты, где интегральным показателем выступает прибыль экономического субъекта
А. Кадушин, Н. Михайлова	$НН = \frac{H_c}{ЧА} \div \frac{ЧП}{ЧА}$ где H_c – сумма налогов в совокупном объеме; ЧП – чистая прибыль; ЧА – чистые активы предприятия	Доля отдаваемой в бюджет добавленной стоимости, созданной конкретным экономическим субъектом
Е.А. Кирова	$Д_n = \frac{НП + СО}{ВСС} \times 100\%$ где $Д_n$ – относительная налоговая нагрузка; НП – налоговые платежи; СО – отчисления на социальные нужды; ВСС – вновь созданная стоимость	Налоги и сборы, подлежащие перечислению в бюджет (абсолютная налоговая нагрузка). Отношение налогов и сборов, подлежащих перечислению в бюджет, ко вновь созданной стоимости (относительная налоговая нагрузка)

⁹¹ Коростелкина И.А. Методика расчета налоговой нагрузки экономических субъектов // Международный бухгалтерский учет. – 2014. – № 32. – С. 41–51.

1	2	3
М.И. Литвин	$T = \frac{ST}{TY} \times 100\%$ где Т – налоговая нагрузка; ST – сумма налогов; TY – размер источника средств уплаты налогов	Отношение суммы налогов и других обязательных платежей (структура налоговых обязательств экономического субъекта) к размеру источника средств их уплаты (выручка от реализации, прибыль в процессе ее формирования или распределения, доход работника)
Т.К. Островенко	$НН = \frac{НИ}{Источник},$ где НИ – налоговые издержки	Соотношение налоговых издержек и соответствующей группы по источнику покрытия (обобщающие и частные показатели)

Вообще, эффективно организованная налоговая система должна, с одной стороны, обеспечить финансовыми ресурсами потребности государства, а с другой стороны, не только не снижать стимулы налогоплательщика к предпринимательской активности, но и понуждать его к постоянному поиску путей повышения эффективности хозяйствования.

В связи со всем вышесказанным показатель налоговой нагрузки на налогоплательщика является достаточно валидным измерителем качества налоговой системы страны.

Теперь в рамках разработанного нами выше дискурса рассмотрим специфику социально-экономического положения ОАО «РЖД».

Огромная территория РФ и сырьевая направленность обуславливают необходимость функционирования развитой системы железнодорожного сообщения в России.

Железные дороги являются основным видом транспорта в стране, на их долю приходится более 85 % общего объема перевозок (без учета трубопровода). Многие российские месторождения природных ресурсов

находятся вдали от основных населенных пунктов европейской части России, в труднодоступных и малонаселенных регионах Сибири и Дальнего Востока, где дорожная инфраструктура недостаточно развита.

Железные дороги соединяют 85 из 89 субъектов Российской Федерации, обслуживают основные города и имеют прямое влияние на их рост, промышленное развитие и региональную интеграцию. Большая часть населения страны пользуется железными дорогами из-за малой протяженности автомобильных дорог, больших расстояний и удаленности⁹².

Все это формирует необходимость самого пристального внимания к деятельности ОАО «РЖД». Решение общегосударственных задач, возложенных на компанию, требует от нее осуществления вынужденных инвестиций (таблица 18), для осуществления которых необходимы финансовые ресурсы.

Важно отметить, что даже на сайте ОАО «РЖД» все проекты разделены на две подгруппы: связанные с выполнением поручений Правительства РФ и «собственные».

Причем слово «собственные», с нашей точки зрения, не зря взято в кавычки – 66 % из них связаны с обеспечением безопасности на железнодорожном транспорте, снятием инфраструктурных ограничений в регионах России и повышением транспортной доступности для населения страны, что никак нельзя отнести к деятельности коммерческой структуры, основной уставной целью которой должно являться извлечение прибыли.

⁹² Обзор компании. URL: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=62.

Таблица 18

Структура капитальных вложений ОАО «РЖД» по направлениям инвестирования (млрд рублей без НДС)⁹³

Наименование проекта	2010	2011	2012	2013	2014	Итого
	факт				план	
Всего, в том числе:	317,39	395,41	480,07	467,47	393,12	2 053,45
Проекты, связанные с выполнением поручений Правительства РФ	97,13	84,15	96,61	96,71	100,99	475,58
Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток – аэропорт «Кневичи»	0,65	4,78	1,46	0,00	0,00	6,89
Развитие ж.-д. инфраструктуры для обеспечения транспортного обслуживания XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 г.	0,00	4,01	7,46	1,83	0,00	13,29
Совмещенная (авто и ж.-д) дорога Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» со строительством сплошного второго железнодорожного пути на участке Сочи – Адлер – Веселое	73,11	55,05	57,98	38,80	0,80	225,75
Развитие инфр. в целях подготовки и проведения Олимпийских игр	15,44	8,75	6,54	5,21	0,00	35,94
Комплексная реконструкция участка М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла*	6,55	7,17	6,45	1,52	3,82	25,50
Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет КрЖД	0,00	0,41	2,20	1,71	4,83	9,14

⁹³ Инвестиционная деятельность URL: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=35.

Наименование проекта	2010	2011	2012	2013	2014	Итого
	факт				план	
Модернизация ж.-д. инфраструктуры БАМа и Транссиба	0,00	0,00	0,00	4,10	37,89	41,99
Развитие Московского транспортного узла	1,38	3,99	14,52	43,54	52,86	116,29
«Собственные» проекты ОАО «РЖД»:	220,26	311,26	383,46	370,76	292,93	1 578,66
Обеспечение безопасности на ж.-д. транспорте	53,02	75,61	66,86	54,88	45,27	295,64
Снятие инфраструктурных ограничений в регионах России	93,04	134,27	169,45	159,50	123,16	679,42
Повышение транспортной доступности для населения страны	7,91	15,93	21,76	17,41	10,04	73,05
Обновление подвижного состава, в т. ч.:	50,34	66,44	75,52	119,02	101,13	412,45
Тяговый подвижной состав	34,88	50,84	61,94	92,63	83,31	323,61
Грузовой подвижной состав	0,09	0,23	0,24	0,23	0,32	1,11
Пассажирский и грузовой подвижной состав (выкуп лизингового имущества)	0,09	3,21	0,64	0,80	0,00	4,74
Моторвагонный подвижной состав	10,96	11,67	12,70	26,01	17,50	78,85
Прочие проекты	15,97	19,01	49,83	19,94	13,30	118,04

Все это в свою очередь диктует правила финансирования деятельности Компании, которые можно сформулировать следующим образом – поддержание инфраструктуры в работоспособном состоянии (исходя из ограниченных возможностей государства).

Динамика инвестиций ОАО «РЖД», связанных как с поручениями Правительства РФ, так и с реализацией «собственных» проектов Компании, представлена на рисунке 9.

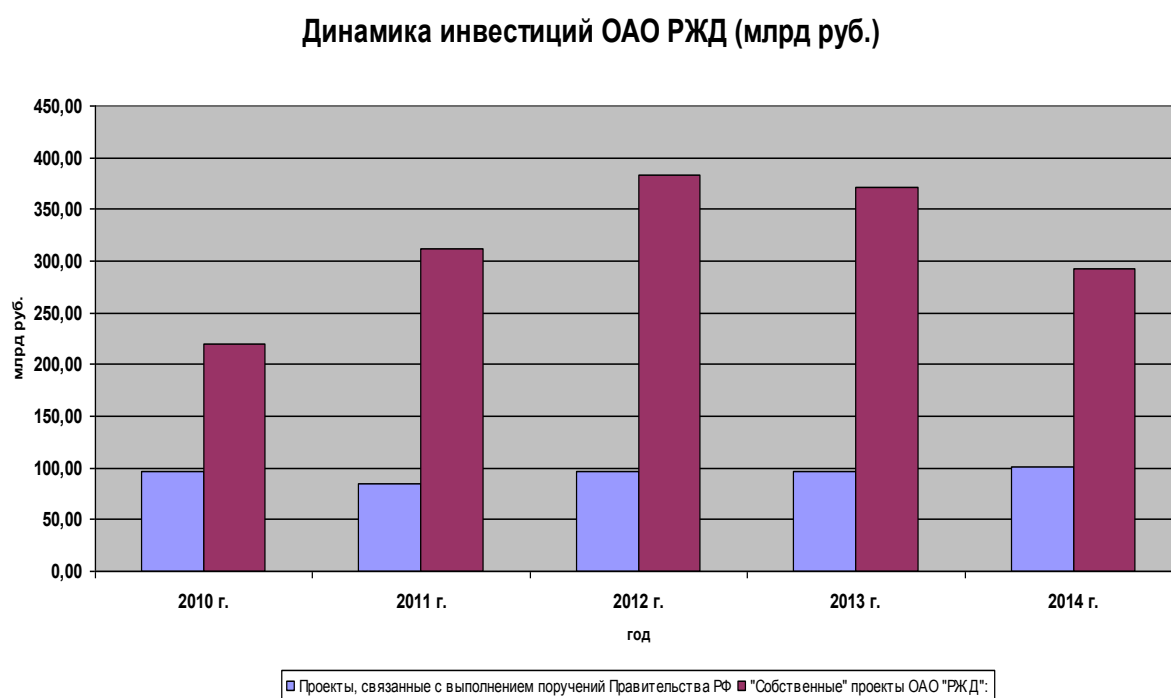


Рис. 9. Динамика инвестиций ОАО «РЖД» в 2010–2014 гг.⁹⁴

Структура «собственных» проектов ОАО «РЖД» за 2010–2014 гг. представлена на рисунке 10.

Очевидно значительное преобладание проектов, связанных с поручением Правительства РФ, сумма инвестиций по которым превышает финансирование «Собственных» проектов Компании в 3–4 раза.

⁹⁴ Составлено автором.

Структура «собственных» проектов ОАО «РЖД» за период 2010–2014 гг. (%)

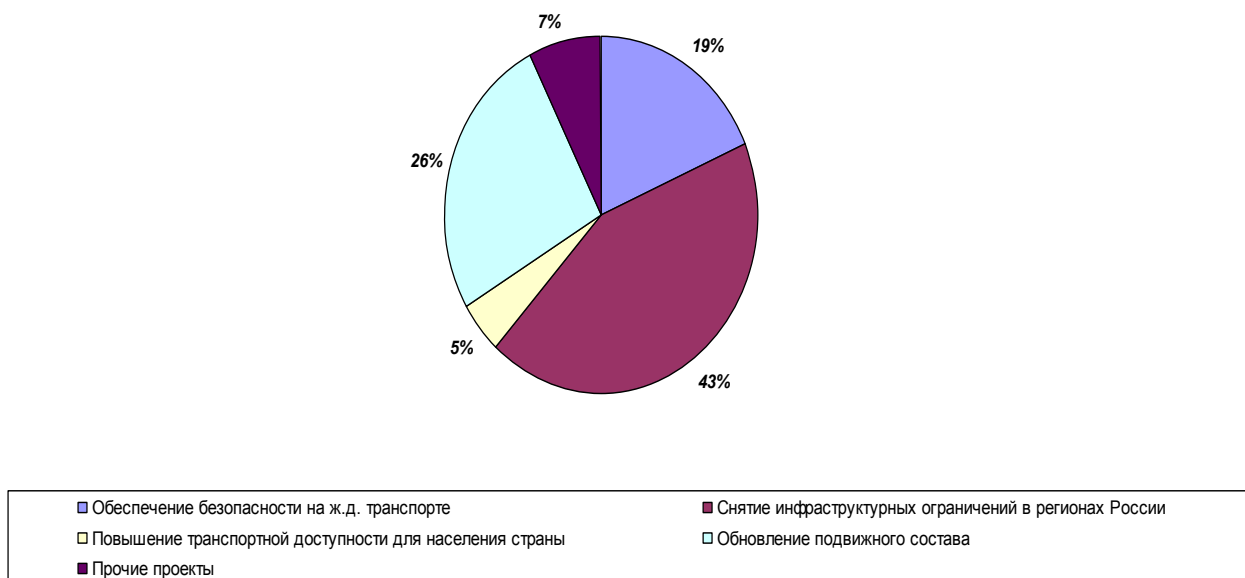


Рис. 10. Структура «собственных» проектов ОАО «РЖД»
за 2010–2014 гг.⁹⁵

В структуре «собственных» проектов ОАО «РЖД» за 2010–2014 гг. к действительно коммерческим инвестициям, на наш взгляд, можно отнести только затраты на обновление подвижного состава, которые составляют около 26 % от суммы всех капиталовложений в «собственные» проекты. Оговоримся, что под коммерческими инвестициями мы понимаем те инвестиции, которые окупаются и улучшают финансовые показатели деятельности крупной национальной корпорации.

С нашей точки зрения, целесообразно ввести понятие «бюджетно-налоговая нагрузка», под которой мы будем понимать следующее соотношение:

$$\text{БНН} = (\text{Н} + \text{ВН}) / \text{В},$$

где:

БНН – бюджетно-налоговая нагрузка;

⁹⁵ Составлено автором.

Н – налоговые и иные обязательные платежи;

ВН – вынужденные инвестиции, связанные с выполнением поручений Правительства РФ;

В – выручка организации в соответствии с правилами ведения финансового учета по РСБУ.

Под «вынужденными» инвестициями мы подразумеваем сумму финансирования по следующим направлениям (см. таблицу 18):

- Проекты, связанные с выполнением поручений Правительства РФ;
- Обеспечение безопасности на ж.-д. транспорте;
- Снятие инфраструктурных ограничений в регионах России;
- Повышение транспортной доступности для населения страны.

Таким образом, к коммерческим инвестициям ОАО «РЖД» мы относим только капиталовложения в обновление подвижного состава и в прочие проекты.

Данные для расчета показателя бюджетно-налоговой нагрузки представлены в таблице 19.

Таблица 19

Бюджетно-налоговая нагрузка на ОАО «РЖД» в 2010–2013 гг.⁹⁶

	2010	2011	2012	2013
Уплаченные налоги и сборы, млрд руб. (1)	253	256,6	256,3	237,2
«Вынужденные» инвестиции, млрд руб. (2)	251,1	310	354,7	328,5
Выручка, млрд руб. (3)	1195,1	1288,3	1366	1376,6
Бюджетно-налоговая нагрузка, % ((1) + (2)) * 100 % / (3)	42,2	44	44,7	41,1

Динамика уплаченных налогов и сборов и «вынужденных» инвестиций представлена на рисунке 11.

⁹⁶ Составлено автором.

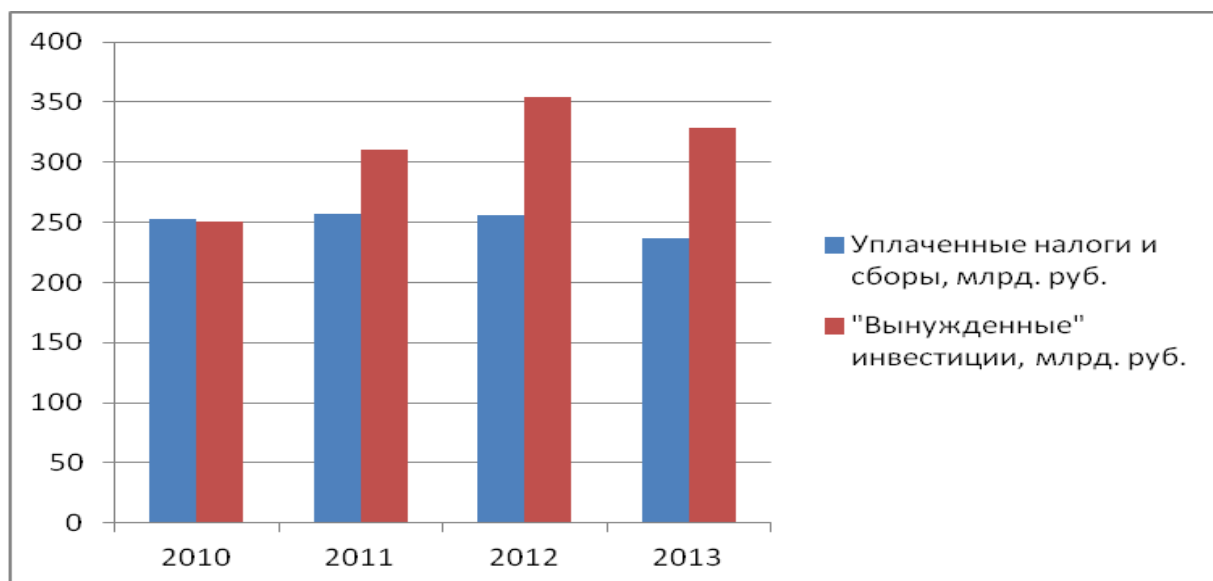


Рис. 11. Уплаченные налоги и «вынужденные» инвестиции ОАО «РЖД» в 2010–2013 гг., млрд руб.⁹⁷

Очевидно, что наблюдается тенденция опережающего роста величины «вынужденных» инвестиций Компании над суммами налоговых платежей. Динамика величины бюджетно-налоговой нагрузки представлена на рисунке 12.



Рис. 12. Бюджетно-налоговая нагрузка на ОАО «РЖД» в 2010–2013 гг., %⁹⁸

⁹⁷ Составлено автором.

⁹⁸ Составлено автором.

Очевидно, что за анализируемый период величина бюджетно-налоговой нагрузки на Компанию была в целом стабильной: наблюдались незначительные колебания в диапазоне 41–45 %.

Такой уровень бюджетно-налоговой нагрузки формирует постоянные финансовые проблемы для ОАО «РЖД», которые угрожают ее дальнейшей деятельности. Учитывая важность данной полисистемной монополии для бесперебойного функционирования российской экономики, мы предлагаем рассмотреть математическую модель оптимизации финансовых потоков между государством и крупной национальной корпорацией.

2.3. Анализ налогового регулирования корпоративного сектора

Международные финансовые санкции, введенные против нашей страны в 2014 году, и наметившаяся рецессия ставят перед российской экономической наукой проблему поиска путей дальнейшего развития страны. Инфраструктурные проекты, как показывает мировой опыт, всегда являлись мощным средством стимулирования экономического роста. Для Российской Федерации – самой крупной страны в мире – наибольшую актуальность представляет транспортная инфраструктура, в которой ОАО «Российские железные дороги» играют определяющую роль. Железнодорожный транспорт с момента его появления традиционно является мощным локомотивом социально-экономического развития страны. Система налогообложения российских корпораций определена в отдельных статьях Налогового кодекса РФ, что затрудняет понимание влияния налогов на финансово-экономические результаты их деятельности. Как показывают статистические данные, крупные корпорации являются налогоплательщиками, формирующими основные доходы консолидированного федерального бюджета. Отдельные крупные корпорации можно отнести к полисистемным монополиям, в том числе и ОАО «РЖД». Полисистемные монополии обладают существенным мультипликативным эффектом для экономического роста и развития. Следовательно, налоговая политика в отношении их должна учитывать эти особенности. Осуществленный анализ позволяет комплексно взглянуть на налоговую политику российского государства в отношении крупнейших корпораций, которая носит явно выраженный фискальный характер, в результате чего происходит изъятие финансовых ресурсов в централизованные государственные фонды в ущерб корпоративным финансам. Намечается тенденция снижения инвестиционной активности со стороны крупного бизнеса. Это касается как традицион-

ной инфраструктуры, так и наукоемкой – аэрокосмической. Это привело к существенному снижению темпов экономического роста за период 2011–2014 годов, а в 2015–2016 годах ожидается рецессия. Сформулированные положения позволяют использовать налогово-бюджетную политику для расширенного воспроизводства на основе использования потенциала полисистемных монополий. Это способно оказать существенное мультипликативное воздействие на российскую экономику, что в конечном итоге будет способствовать ускорению темпов социально-экономического развития нашей страны и росту налоговых поступлений во все уровни бюджета и государственные внебюджетные фонды.

Российская экономика за последние тридцать лет была вынуждена делать нелегкий выбор дальнейших путей развития. При этом основным вопросом являлась дальнейшая судьба естественных монополий. Инфраструктурные монополии, такие как ОАО «Российские железные дороги», ОАО «НК «Транснефть», ОАО «Сбербанк», ОАО «Газпром», во многом влияют на экономический рост в Российской Федерации. Это в свою очередь требует четкого понимания данного явления в экономике, в том числе через призму налогообложения.

Как обобщает О. Рыкалина «инфраструктуру принято подразделять на производственную, социально-бытовую и институциональную. Объектами производственной инфраструктуры являются: материально-техническое снабжение, грузовой транспорт, складское хозяйство, упаковочная индустрия, коммунальное хозяйство, строительная индустрия, связь, ремонтное обслуживание, каналы, речные и морские порты, аэропорты, железные и автомобильные дороги. К социально-бытовой инфраструктуре относятся: пассажирский транспорт, жилищно-коммунальное хозяйство, бытовое обслуживание, торговля и общественное питание, связь, здравоохранение, образование, банки, туризм, физическая культура

и спорт. Институциональная инфраструктура включает: государственное управление, правосудие, финансы и кредит, сертификацию, лицензирование, экологию, налогообложение, безопасность, охрану правопорядка.

Необходимо отметить, что такие объекты, как транспортное хозяйство (грузовой и пассажирский транспорт), складское хозяйство, связь, коммунальное хозяйство, железные и автомобильные дороги, речные и морские порты, аэропорты, мосты и тоннели, одновременно входят в производственную и социально-бытовую инфраструктуру, так как обслуживают как материальное производство, так и население»⁹⁹.

Наличие развитой инфраструктуры оказывает существенное развитие на хозяйственную динамику региона. Так, у Ю.Н. Гольской и И.А. Кузнецовой «в регионах с развитой сетью железнодорожных путей выявлена корреляционная связь объемов отправленных грузов с темпами роста ВРП. Установлено 37 регионов с сильной, 29 регионов со средней, 8 регионов со слабой корреляционной связью»¹⁰⁰. Среди регионов с сильной корреляционной связью присутствует также и Иркутская область.

Уровень развития экономики прямо влияет на бюджетно-налоговую политику. Следовательно, важным вопросом является выявить особенности налогообложения крупнейших корпораций, которые можно рассматривать в качестве полисистемных. В части первой НК РФ¹⁰¹ мы находим особые преференциальные условия по изменению срока уплаты налога и сбора. Как известно, последнее может осуществляться в форме отсрочки, рассрочки, инвестиционного налогового кредита (п. 3 ст. 61 НК РФ).

⁹⁹ Рыкалина О. Инфраструктура как фактор экономического роста и ее логистическая составляющая // Логистика. 2012. №2. –С. 36–39.

¹⁰⁰ Гольская Ю.Н., Кузнецова И.А. Оценка влияния транспорта на социально-экономическое развитие регионов // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2010. № 5 (73). – С. 61–64.

¹⁰¹ Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая) от 31.07.1998 № 146-ФЗ (ред. от 29.12.2014) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2015).

Отсрочка или рассрочка по уплате налога представляет собой изменение срока уплаты налога при наличии оснований, предусмотренных НК РФ, на срок, не превышающий один год, соответственно с единовременной или поэтапной уплатой суммы задолженности (абзац 1-й п. 1 ст. 64 НК РФ). В то же время, отсрочка или рассрочка по уплате федеральных налогов в части, зачисляемой в федеральный бюджет, на срок более одного года, но не превышающий три года, может быть предоставлена по решению Правительства РФ (абзац 2-й п. 1 ст. 64 НК РФ).

Однако при соблюдении ряда условий, отсрочка или рассрочка по уплате федеральных налогов на срок, не превышающий пять лет, может быть предоставлена по решению министра финансов Российской Федерации (абзац 2-й п. 1 ст. 64 НК РФ).

Данное понятие отражено в абзаце 2-м п. 1 ст. 64.1 НК РФ, из которого следует, что указанная отсрочка или рассрочка может быть предоставлена, если размер задолженности организации на 1-е число месяца подачи заявления о предоставлении отсрочки или рассрочки превышает 10 миллиардов рублей и ее единовременное погашение создает угрозу возникновения неблагоприятных социально-экономических последствий.

Статья 64.1 НК РФ была введена Федеральным законом от 26.11.2008 № 224-ФЗ. Очевидно, что включение указанной статьи в текст НК РФ было связано с попытками нивелировать негативные последствия мирового финансового кризиса 2008–2010 годов, как раз в то время докатившегося до России. У многих отечественных корпораций начались проблемы с ликвидностью, в связи с чем в статье 64.1 появился абзац 2-й п. 5: «Отсрочка или рассрочка, предусмотренная настоящей статьей, может предоставляться без способов ее обеспечения».

При изменении срока уплаты налогов важно учитывать издержки налогового администрирования, по мнению А.П. Киреенко, для малого и

среднего бизнеса это не всегда целесообразно¹⁰². Крупные корпорации благодаря объемам финансовых активов, как правило, окупают все расходы налоговых органов по отсрочке, рассрочке и инвестиционному налоговому кредиту.

Одним из наиболее значимых налогов с точки зрения формирования доходной части федерального бюджета является налог на добавленную стоимость (НДС). Налогообложение НДС производится по ставкам (ст. 146, 149, 164 НК РФ): без НДС, 0 %, 10 %, 18 %.

Напомним, что ставки «0 процентов» и «Без НДС» различаются необходимостью в первом случае подтверждения обоснованности применения нулевой ставки (ст. 165 НК РФ) и отсутствием таковой необходимости – во втором.

Среди видов деятельности, которые, на наш взгляд, можно отнести к полисистемным (в ряде случаев) и инфраструктурным, не облагаются НДС следующие:

- оказание услуг по предоставлению права проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, осуществляемых в соответствии с договором доверительного управления автомобильными дорогами, учредителем которого является РФ, за исключением услуг, плата за оказание которых остается в распоряжении концессионера в соответствии с концессионным соглашением (пп. 4.2 п. 2 ст. 146 НК РФ);

- услуг по перевозке пассажиров городским пассажирским транспортом общего пользования (за исключением такси, в том числе маршрутного). При этом к услугам по перевозке пассажиров городским пассажирским транспортом общего пользования относятся услуги по перевозке пассажиров по единым условиям перевозок пассажиров по единым тарифам за

¹⁰² Киреенко А.П. Налоговая система: накопленный опыт и пути развития. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2004. – 242 с

проезд, установленным органами местного самоуправления, в том числе с предоставлением всех льгот на проезд, утвержденных в установленном порядке (абзац 1-й и 2-й пп. 7 п. 2 ст. 149 НК РФ);

– услуг по перевозке пассажиров морским, речным, железнодорожным или автомобильным транспортом (за исключением такси, в том числе маршрутного) в пригородном сообщении при условии осуществления перевозок пассажиров по единым тарифам с предоставлением всех льгот на проезд, утвержденных в установленном порядке (абзац 1-й и 3-й пп. 7 п. 2 ст. 149 НК РФ).

Все перечисленные выше транспортные услуги в современном обществе относятся к инфраструктуре или, говоря языком российской методологической школы, транспортная отрасль должна быть организована инфраструктурно. Последнее означает, что транспортная отрасль вообще и ОАО «Российские железные дороги» в частности должна отвечать и в большинстве случаев отвечает следующим организационным принципам¹⁰³:

1. Высокая автономность работы транспортной системы;
2. Крайне высокая устойчивость функционирования транспортной системы;
3. Высокий потенциал транспортной сети, позволяющий развивать множество других структур и систем (например, железнодорожная сеть позволяет вводить в разработку новые месторождения полезных ископаемых, в узловых пунктах железнодорожного сообщения возникают и растут города, благодаря путям сообщения развиваются транспортно-экспедиторские компании и т. д.);
4. Избыточность возможностей железнодорожной сети, изначально обеспечивавших функцию подстраховки на случай аварий, а впослед-

¹⁰³ Копылов Г. Регион-сеть и региональные программы // Федеральные и региональные программы России. 2005. № 41. – С. 82–95.

ствии – функцию развития, что, строго говоря, относится не только к транспорту, но и, например, к платежным системам на базе дорожных чеков или пластиковых карт.

Описанные выше признаки позволяют нам говорить об инфраструктуре как о полисистеме¹⁰⁴. По нашему мнению, к полисистемным монополиям можно, в частности, отнести услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении (т. н. «электрички»), которые к тому же несут ярко выраженную социальную функцию. Содержание платных дорог федерального значения также, на наш взгляд, должно быть отнесено к полисистемным монополиям. Муниципальный транспорт, безусловно являясь инфраструктурой, в то же время слишком локализован для того, чтобы считаться на полном праве полисистемной монополией.

Среди видов деятельности, которые можно отнести к области компетенций полисистемных монополий, облагаемых НДС по ставке 0 процентов, можно отметить следующие (пп. 2.1–2.8. 3, 3.1, 4, 5, 9, 9.1, 12 п. 1 ст. 164 НК РФ):

- услуги по международной перевозке товаров, т. е. перевозки товаров морскими, речными судами, судами смешанного (река – море) плавания, воздушными судами, железнодорожным транспортом и автотранспортными средствами, при которых пункт отправления или пункт назначения товаров расположен за пределами территории РФ;

- услуги по предоставлению принадлежащего на праве собственности или на праве аренды (в том числе финансовой аренды (лизинга) железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров для осуществления международных перевозок;

¹⁰⁴ Полисистемная монополия: бюджетно-налоговый аспект / В.А. Бубнов, Д.С. Хаустов, Г.А. Хоменко. – Новосибирск : Наука, 2015. – 224 с.

- транспортно-экспедиционные услуги, оказываемые на основании договора транспортной экспедиции при организации международной перевозки;
- транспортно-экспедиционные услуги и услуги по предоставлению принадлежащего на праве собственности или на праве аренды (в том числе финансовой аренды (лизинга) железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров для осуществления международных перевозок, оказываемые при организации и осуществлении перевозок железнодорожным транспортом от места прибытия товаров на территорию РФ (от портов или пограничных станций, расположенных на территории РФ) до станции назначения товаров, расположенной на территории РФ;
- работы (услуги), выполняемые (оказываемые) организациями трубопроводного транспорта нефти и нефтепродуктов по транспортировке нефти, нефтепродуктов вне зависимости от даты их помещения под соответствующую таможенную процедуру из пункта отправления, расположенного на территории РФ, до границы РФ для последующего вывоза трубопроводным транспортом за пределы территории РФ, либо до морских портов РФ для последующего вывоза за пределы территории РФ морским транспортом, либо до пункта перевалки (перегрузки, слива, налива) на иные виды транспорта, в том числе на трубопроводный, расположенный на территории РФ, для последующего вывоза за пределы территории РФ иными видами транспорта, в том числе трубопроводным;
- работы (услуги), выполняемые (оказываемые) организациями трубопроводного транспорта нефти и нефтепродуктов, по перевалке и (или) перегрузке нефти и нефтепродуктов, вывозимых за пределы территории РФ, в том числе в морских, речных портах, вне зависимости от даты их помещения под соответствующую таможенную процедуру;

– услуги по организации транспортировки трубопроводным транспортом природного газа, вывозимого за пределы территории РФ (ввозимого на территорию РФ), в том числе помещенного под таможенную процедуру таможенного транзита, а также услуг по транспортировке (организации транспортировки) трубопроводным транспортом природного газа, ввозимого на территорию РФ для переработки на территории РФ;

– услуги, оказываемые организацией по управлению единой национальной (общероссийской) электрической сетью по передаче по единой национальной (общероссийской) электрической сети электрической энергии, поставка которой осуществляется из электроэнергетической системы РФ в электроэнергетические системы иностранных государств;

– работы (услуги), выполняемые (оказываемые) российскими организациями (за исключением организаций трубопроводного транспорта) в морских, речных портах по перевалке и хранению товаров, перемещаемых через границу РФ, в товаросопроводительных документах которых указан пункт отправления и (или) пункт назначения, находящийся за пределами территории РФ;

– услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров, а также транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых российскими организациями или индивидуальными предпринимателями, владеющими железнодорожным подвижным составом и (или) контейнерами на праве собственности или на праве аренды (в том числе финансовой аренды (лизинга), для осуществления перевозки или транспортировки железнодорожным транспортом экспортируемых товаров или продуктов переработки при условии, что пункт отправления и пункт назначения находятся на территории РФ;

– работы (услуги), выполняемые (оказываемые) организациями внутреннего водного транспорта в отношении товаров, вывозимых в тамо-

женной процедуре экспорта при перевозке (транспортировке) товаров в пределах территории РФ из пункта отправления до пункта выгрузки или перегрузки (перевалки) на морские суда, суда смешанного (река – море) плавания или иные виды транспорта;

- работы (услуги), непосредственно связанные с перевозкой или транспортировкой товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита при перевозке иностранных товаров от таможенного органа в месте прибытия на территорию РФ до таможенного органа в месте убытия с территории РФ;

- услуги, оказываемые зарубежными организациями и индивидуальными предпринимателями по предоставлению принадлежащего на праве собственности или на праве аренды (в том числе финансовой аренды (лизинга) железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров для осуществления услуг по перевозке или транспортировке железнодорожным транспортом товаров, перемещаемых через территорию РФ с территории иностранного государства, не являющегося членом Таможенного союза (далее по тексту – ТС), в том числе через территорию государства – члена ТС, или с территории государства – члена ТС на территорию другого иностранного государства, в том числе являющегося членом ТС;

- транспортно-экспедиционные услуги, оказываемые зарубежными организациями и индивидуальными предпринимателями на основе договора транспортной экспедиции при организации услуг по перевозке или транспортировке железнодорожным транспортом товаров, перемещаемых через территорию РФ с территории иностранного государства, не являющегося членом ТС, в том числе через территорию государства – члена ТС, или с территории государства – члена ТС на территорию другого иностранного государства, в том числе являющегося членом ТС;

- услуги по перевозке пассажиров и багажа при условии, что пункт отправления или пункт назначения пассажиров и багажа расположены за пределами территории РФ, при оформлении перевозок на основании единых международных перевозочных документов;
- товары (работы, услуги) в области космической деятельности;
- выполняемые российскими перевозчиками на железнодорожном транспорте работы (услуги) по перевозке или транспортировке экспортируемых за пределы территории РФ товаров и вывозу с территории РФ продуктов переработки на территории РФ;
- работы (услуги), выполняемые российскими перевозчиками на железнодорожном транспорте, связанные с перевозкой или транспортировкой экспортируемых за пределы территории РФ товаров и вывозом с территории РФ продуктов переработки на территории РФ, стоимость которых указана в перевозочных документах на перевозку экспортируемых товаров (вывозимых продуктов переработки);
- выполняемые (оказываемые) российскими перевозчиками на железнодорожном транспорте работы (услуги) по перевозке или транспортировке товаров, вывозимых с территории РФ на территорию государства – члена ТС, и работы (услуги), непосредственно связанные с перевозкой или транспортировкой указанных товаров, стоимость которых указана в перевозочных документах на перевозку товаров;
- выполняемые (оказываемые) российскими перевозчиками на железнодорожном транспорте работы (услуги) по перевозке или транспортировке товаров, перемещаемых через территорию РФ с территории иностранного государства, не являющегося членом ТС, в том числе через территорию государства – члена ТС, или с территории государства – члена ТС на территорию другого иностранного государства, в том числе являющегося членом ТС, и работ (услуг), непосредственно связанных с перевозкой

или транспортировкой указанных товаров, стоимость которых указана в перевозочных документах на перевозку товаров;

– работы (услуги) по перевозке (транспортировке) вывозимых за пределы территории РФ или ввозимых на территорию РФ товаров морскими судами и судами смешанного (река – море) плавания на основании договоров фрахтования судна на время (тайм-чартер).

Относительно представленного выше перечня можно сделать следующие выводы.

1. Ставка НДС 0 % имеет отношение прежде всего к внешнеторговой инфраструктуре. Наибольший интерес со стороны законодателя проявлен к железнодорожному и трубопроводному видам транспорта, т. е. к вывозу сырья. В общем-то, это предсказуемо в силу структуры российского экспорта. Кроме того, транспортная составляющая внешнеторговой инфраструктуры даже формально занимает первое место среди функциональных подсистем последней¹⁰⁵.

2. Значительное число дополнительных подпунктов (пп. 2.1–2.8, 3.1, 9.1 п. 1 ст. 164 НК РФ) указывает на то, что законодатель адаптировал налоговую систему под нужды инфраструктур и полисистемных монополий на протяжении 2000–2014 гг. Нет сомнений, что «отладка» законодательства будет происходить и дальше.

3. В определенном смысле белой вороной выглядят товары (работы, услуги) в области космической деятельности среди работ и услуг по вывозу сырья. Космонавтика – один из немногих видов высокотехнологичных услуг, оказываемых инфраструктурой, функционирующей в РФ, что, вероятно, и предопределило желание ее поддержать с помощью нулевой ставки НДС. Нельзя не отметить стратегического значения космических инфра-

¹⁰⁵ Улыбина Т.П. Сущность методики управления развитием инфраструктуры внешней торговли региона // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2009. № 1 (63). – С. 112–115.

структур, в частности – GPS, в контроле западных стран, прежде всего – США, над характером и динамикой хозяйственного развития стран экономической периферии. Результатом в том числе и этих воздействий является воспроизводство отношений в рамках категориальной рамки «центр – периферия», то есть того процесса, что сейчас принято называть «глобализацией»¹⁰⁶.

4. Очевидно, что услуги транспортной инфраструктуры, оказываемые на территории РФ, облагаются НДС по ставке 18 % (п. 3 ст. 164 НК РФ). Среди них: перевозка пассажиров и багажа в поездах дальнего следования, грузовые перевозки по территории РФ, транспортно-экспедиторские услуги по грузовым перевозкам по территории РФ, услуги по предоставлению в аренду подвижного состава и (или) контейнеров и т. п.

Следующей законодательной новацией, представляющей собой «эхо» мирового финансового кризиса, докатившегося до России в 2009 году в форме дефицита ликвидности в отечественной экономике, является введенный Федеральным законом от 17.12.2009 № 318-ФЗ заявительный характер возмещения НДС.

Заявительный порядок возмещения НДС представляет собой осуществление зачета (возврата) суммы этого налога, заявленной к возмещению в налоговой декларации, до завершения проводимой на основе этой налоговой декларации камеральной налоговой проверки (п. 1 ст. 176.1 НК РФ). В частности, право на применение заявительного порядка возмещения налога имеют налогоплательщики-организации, у которых совокупная сумма НДС, акцизов, налога на прибыль организаций и НДСПИ, уплаченная за три календарных года, предшествующие году, в котором подается заявление о применении заявительного порядка возмещения налога, без учета

¹⁰⁶ Хаустов Д.С. Глобализация: типичность и уникальность с позиций мир-системного анализа // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2010. – № 5 (73). – С. 127–130.

сумм налогов, уплаченных в связи с перемещением товаров через границу РФ и в качестве налогового агента, составляет не менее 10 миллиардов рублей. Указанные налогоплательщики вправе применить заявительный порядок возмещения налога, если со дня создания соответствующей организации до дня подачи налоговой декларации прошло не менее трех лет (пп. 1 п. 2 ст. 176.1 НК РФ).

Заявительный порядок возмещения НДС – не такая уж явная преференция для крупнейших отечественных корпораций. Не секрет, что камеральная налоговая проверка (с учетом проверок в обособленных налоговых подразделениях) крупнейших российских налогоплательщиков идет практически непрерывно, а указанная законодательная новация призвана запустить механизм ускорения возврата «входящего» НДС, то есть пополнения оборотных средств крупнейших российских компаний, ряд из которых представляет собой полисистемные монополии.

На момент написания диссертации самым «свежим» образцом адаптации налогового законодательства к нуждам полисистемных монополий является интродукция в НК РФ понятия «налоговый мониторинг» (ФЗ от 04.11.2014 № 348-ФЗ). Согласно этому закону, налоговые органы не вправе проводить выездные налоговые проверки за период, за который проводится налоговый мониторинг в отношении налогов, обязанность по исчислению и уплате которых возложена на налогоплательщика (п. 5.1 ст. 89 НК РФ).

Основным понятием, которым оперирует законодатель при осуществлении налогового мониторинга, является «регламент информационного взаимодействия (между налогоплательщиком и налоговыми органами)». В регламенте информационного взаимодействия отражается порядок представления налоговому органу документов (информации), служащих основаниями для исчисления (удержания), уплаты (перечисления) налогов

и сборов в электронной форме, и (или) доступа к информационным системам организации, в которых содержатся указанные документы (информация), по выбору организации. Также в регламенте информационного взаимодействия указывается порядок ознакомления налогового органа с подлинниками таких документов в случае необходимости (абзац 1-й п. 6 ст. 105.26 НК РФ).

При этом налогоплательщик-организация вправе обратиться в налоговый орган с заявлением о проведении налогового мониторинга при одновременном соблюдении следующих условий (п. 3 ст. 105.26 НК РФ):

1) совокупная сумма НДС, акцизов, налога на прибыль организаций и НДС, подлежащих уплате в бюджетную систему РФ за календарный год, предшествующий году, в котором представляется заявление о проведении налогового мониторинга, без учета налогов, подлежащих уплате в связи с перемещением товаров через таможенную границу ТС, составляет не менее 300 миллионов рублей;

2) суммарный объем полученных доходов по данным годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности налогоплательщика-организации за календарный год, предшествующий году, в котором представляется заявление о проведении налогового мониторинга, составляет не менее 3 миллиардов рублей;

3) совокупная стоимость активов по данным бухгалтерской (финансовой) отчетности налогоплательщика-организации на 31 декабря календарного года, предшествующего году, в котором представляется заявление о проведении налогового мониторинга, составляет не менее 3 миллиардов рублей.

Положения о налоговом мониторинге вступили в силу с 01 января 2015 года (п. 1 ст. 2 ФЗ от 04.11.2014 № 348-ФЗ). Будущее покажет, какой макроэкономический и общесоциальный эффект принесет эта законода-

тельная новация.

В то же время такая законодательная новация, как «консолидированная группа налогоплательщиков» (глава 3.1 НК РФ), ориентированная на крупнейшие финансово-промышленные группы, не показала значимых результатов – по крайней мере, они не доступны широкой общественности. Хотя в теории консолидированная группа налогоплательщиков должна была предоставлять определенные преимущества как налогоплательщикам, так и налоговым органам.

«Во-первых, использование консолидированной отчетности по налогу на прибыль организаций и уплата этого налога в целом исходя из финансового результата по консолидированной группе налогоплательщиков снижают стимулы для применения трансфертного ценообразования участниками такой группы в целях минимизации сумм налога. Следовательно, снижаются и негативные эффекты, связанные с перемещением налоговой базы между субъектами РФ и муниципальными образованияами. Во-вторых, создаются условия для объединения ряда процедур налогового администрирования, применяемых по отношению к участникам консолидированной группы налогоплательщиков, путем переложения основных обязанностей по исчислению и уплате налога на прибыль организаций, уплате пеней и штрафов, а также по представлению в налоговый орган соответствующей налоговой декларации на одно лицо – ответственного участника консолидированной группы налогоплательщиков. Это приведет к снижению издержек, связанных с исполнением законодательства о налогах и сборах. В-третьих, объединение налоговой базы по налогу на прибыль организаций создает для взаимозависимых организаций – участников консолидированной группы налогоплательщиков преференции, которые выражаются в возможности суммировать прибыли и убытки различных участников этой группы при исчислении

налога на прибыль организаций¹⁰⁷».

Наконец, имеется ряд особенностей налогообложения производственного капитала инфраструктур и полисистемных монополий.

Например, согласно п. 2 ст. 358 НК РФ не облагаются транспортным налогом:

- пассажирские и грузовые морские, речные и воздушные суда, основным видом деятельности которых является осуществление пассажирских и (или) грузовых перевозок;
- самолеты и вертолеты санитарной авиации и медицинской службы;
- морские стационарные и плавучие платформы, морские передвижные буровые установки и буровые суда.

Согласно той же статье, транспортным налогом облагаются автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы и другие самоходные машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу, самолеты, вертолеты, теплоходы, яхты, парусные суда, катера, снегоходы, мотосани, моторные лодки, гидроциклы, несамоходные (буксируемые суда) и другие водные и воздушные транспортные средства (п. 1 ст. 358 НК РФ). Из этого перечня транспортных средств можно сделать вывод, что космические транспортные средства, железнодорожные локомотивы, трамваи и троллейбусы освобождены от уплаты транспортного налога.

Существуют свои особенности при определении объекта налогообложения и формирования налоговой базы по налогу на имущество организаций. В частности, не признаются объектами налогообложения по указанному налогу (пп. 5 и 6 п. 4 ст. 374 НК РФ):

- ледоколы, суда с ядерными энергетическими установками и суда атомно-технологического обслуживания;
- космические объекты.

¹⁰⁷ Консолидированные группы налогоплательщиков. Кто они? URL: <http://nalogkodeks.ru/konsolidirovannye-gruppy-nalogoplat/> (дата обращения: 09.11.2014).

Производственный капитал полисистемных монополий упомянут также и статье 380 НК РФ. Согласно п. 1 последней, стандартная налоговая ставка по налогу на имущество организаций не может превышать 2,2 %. Однако, согласно п. 3 той же статьи, налоговые ставки, определяемые законами субъектов РФ в отношении железнодорожных путей общего пользования, магистральных трубопроводов, линий энергопередачи, а также сооружений, являющихся неотъемлемой технологической частью указанных объектов, не могут превышать в 2013 году 0,4 %, в 2014 году – 0,7 %, в 2015 году – 1,0 %, в 2016 году – 1,3 %, в 2017 году – 1,6 %, в 2018 году – 1,9 %. Это происходит на фоне снижения рентабельности деятельности ОАО «РЖД» в течение ряда последних лет¹⁰⁸.

Становится достаточно очевидно, что НК РФ предусматривает существенные льготы по имущественным налогам на объекты инфраструктуры. Однако почему они вообще облагаются налогом? Например, упомянутый выше п. 3 ст. 380 НК РФ введен Федеральным законом от 29.11.2012 № 202-ФЗ – в период постепенного скатывания российской экономики в рецессию. Логичнее было бы вообще освободить от налогообложения производственный капитал полисистемных монополий. Однако этого не случилось.

На наш взгляд, тому две причины.

Во-первых, чисто фискальный интерес расширенного правительства.

Во-вторых, можно вспомнить соображения Дж. М. Кейнса. В своей наиболее известной работе он пишет, что «до достижения уровня полной занятости рост капитала вообще не стимулируется слабой склонностью к потреблению, а напротив, сдерживается ею. Только в условиях полной занятости слабая склонность к потреблению способствует росту капитала. Более того, опыт показывает, что в нынешних условиях сбережения... бо-

¹⁰⁸ Финансовая отчетность по российским стандартам ОАО «РЖД» URL: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#3 (дата обращения: 30.03.2015).

лее чем достаточны, и мероприятия, направленные на перераспределение доходов и ведущие к усилению склонности к потреблению, могут оказаться весьма благоприятными для роста капитала. <...> Если государство использует поступления от налога на наследство на покрытие своих обычных расходов, так что налоги на доходы и на потребление соответственно уменьшаются или вовсе отменяются, тогда, конечно, верно, что политика высоких налогов на наследство увеличивает склонность общества к потреблению, усиливает, как правило (т. е. за исключением условий полной занятости), также и побуждение к инвестированию...»¹⁰⁹. На наш взгляд, мы можем заменить словосочетание «налог на наследство» на «налоги на имущество», и все становится на свои места: введение налогообложения железнодорожных путей, линий электропередач и магистральных трубопроводов может простимулировать полисистемные монополии более активно использовать имеющиеся у них в наличии объекты инфраструктуры. Но здесь важно не заменить финансовым капиталом производственный, о чем справедливо предупреждал Г. Форд¹¹⁰, который наблюдал данную тенденцию еще в начале XX века.

На наш взгляд, в описанных выше особенностях налогообложения заключается одна из причин того, что российский крупный бизнес пережил кризис 2008–2009 гг. существенно лучше, чем ожидалось. «Он не только сумел избежать массовых банкротств, но и смог продолжить зарубежную инвестиционную экспансию, совершенствование структур корпоративного управления и переход от модели «одна фирма – один хозяин» к более гибкой модели «альянса совладельцев». При этом «российское правительство использовало собственные ресурсы для снабжения экономики кредитными средствами <...> чтобы позволить крупным российским компаниям ре-

¹⁰⁹ Кейнс Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег / пер. с англ. проф. Н.Н. Любимова. – М. : Гелиос АРВ, 2012. – 352 с

¹¹⁰ Форд Г. Сегодня и завтра. – М. : Финансы и статистика, 1992. – 240 с.

структурировать свои долговые обязательства и не допустить перехода пакетов акций, заложенных в обеспечение внешних займов, в собственность зарубежных кредиторов»¹¹¹. Это, в свою очередь, будет способствовать росту инвестиционной активности реального сектора экономики в целом и полисистемных монополий в частности¹¹².

Стимулирование комплексного развития (экономического, социального и социально-экономического) является основной задачей на современном этапе. Эффективное налогообложение полисистемных монополий должно выполнять не только фискальную, но и регулирующую функцию. Это способно оказать положительное влияние как на традиционную инфраструктуру – железнодорожный транспорт, так и на наукоемкую – аэрокосмическую отрасль.

¹¹¹ Афонцев С., Ли Дж. Российский крупный бизнес в условиях глобального кризиса // Вопросы экономики. 2013. №5. – С. 40–55.

¹¹² Шуплецов А.Ф. Инвестиции: основы выбора и принятия решений. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2003. – 334 с.

3. Экономическое обоснование возможности оптимизации финансовых потоков в рамках взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства

3.1. Пути совершенствования бюджетно-налоговых взаимоотношений государства и ОАО «РЖД»

Логика данного этапа исследования подчинена цели обоснования экономической состоятельности сформулированных в работе предложений по оптимизации финансовой системы взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства. В этой связи его содержание, по мнению автора работы, определяется необходимостью решения задачи аналитической оценки фактически складывающихся тенденций динамики и структуры формирования денежных потоков ОАО «РЖД», в том числе значимости, динамики и внутренней структуры таких элементов их формирования в рамках действующей модели системы финансовых взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства, как:

- государственное финансирование;
- заемное финансирование;
- налоговые платежи в бюджет и во внебюджетные фонды.

Считаем, что полученные результаты такой оценки сформируют финансово-экономически обоснованную основу для:

- последующего построения архитектурной модели предлагаемых изменений в финансовой системе взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства с количественной оценкой новых ее структурных элементов;
- последующей параметрической оценки статистической зависимости между динамикой тарифов ОАО «РЖД» и величиной его налоговых и финансовых расходов, что послужит доказательством предложенного в работе авторского видения возможности сдерживания роста тарифов на же-

лезнодорожные перевозки за счет оптимизации денежных потоков ОАО «РЖД».

Осуществляя последовательное решение поставленных задач, следует акцентировать внимание на том, что в настоящий момент времени финансовые взаимоотношения ОАО «РЖД» и государства имеют в своей основе модель, характерную в принципе для любого субъекта российской экономики (см. рис. 10). Однако данная модель для ОАО «РЖД» все же имеет определенные особенности, обусловленные следующим основополагающим обстоятельством: ОАО «РЖД» – это полисистемная монополия, единственным акционером которой является РФ в лице Правительства РФ. Данный факт предопределяет, во-первых, перманентное наличие в составе источников денежного притока бюджетного финансирования, а во-вторых, необходимость участия ОАО «РЖД» в ряде инвестиционных проектов, реализуемых Правительством РФ (наряду с реализацией «собственных» инвестиционных программ, но которые, как следует заметить, в той или иной степени все равно в конечном итоге ориентированы на решение общегосударственных экономических и социальных задач). В качестве примера можно привести Зимнюю Олимпиаду 2014 года в городе Сочи, которая потребовала от корпорации концентрации всех ресурсов: человеческих, финансовых, технических и т. д.

Количественная интерпретация составляющих модели денежных потоков ОАО «РЖД», схематически изображенной на рис. 13, может быть дана на основании показателей табл. 16 и 17 (исходные данные для их построения, полученные на основе обобщения данных Отчета о движении денежных средств ОАО «РЖД» за период 2006–2013 гг., во избежание отягощения текста работы излишним эмпирическим материалом приведены в прил. А в табл. А.1).

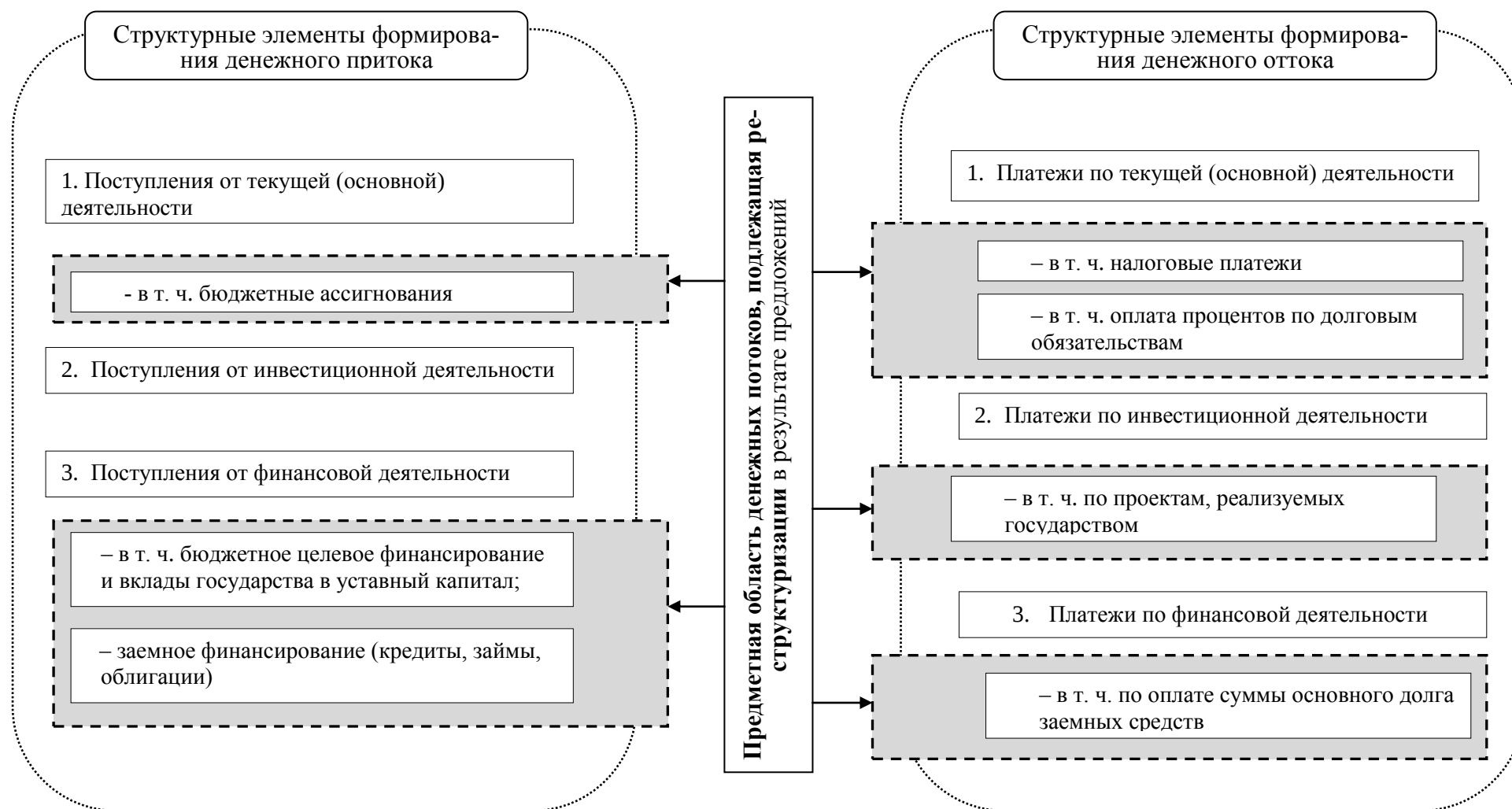


Рис. 13. Схематическая модель действующей системы формирования денежных потоков ОАО «РЖД» и предполагаемая область их реформирования [составлено автором]

Таблица 20

Динамика объема и структуры денежного оттока в разрезе укрупненных его направлений в рамках действующей модели формирования денежных потоков ОАО «РЖД» за 2006–2010 гг.

Наименование показателя	Годы							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<i>Сумма, млрд руб.</i>								
1. Денежный отток всего, в т. ч. платежи на оплату:	1377,1	1574,8	2143,7	1915,1	1498,2	1648,1	1914,0	1868,4
1.1. Обязательств в бюджет и во внебюджетные фонды	180,600	179,200	184,500	194,300	253,000	256,600	256,300	237,200
1.2. Долговых обязательств (включая погашение суммы основного долга и оплату процентов, в т. ч. включенных в стоимость инвестиционных активов)	21,316	17,846	324,225	429,125	139,044	113,760	188,620	151,033
1.3. Прочие платежи по текущей деятельности	1091,096	1105,754	1207,283	945,932	847,102	958,914	1028,499	1082,148
1.4. Инвестиционных расходов	66,388	237,454	363,160	295,305	249,091	306,475	396,145	391,272
1.5. Иные платежи	17,712	34,539	64,546	50,453	9,934	12,320	44,424	6,730
<i>Удельный вес, %</i>								
2. Денежный отток всего, в т. ч. платежи на оплату:	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
1.1. Обязательств в бюджет и во внебюджетные фонды	13,11	11,38	8,61	10,15	16,89	15,57	13,39	12,70
1.2. Долговых обязательств (включая погашение суммы основного долга и оплату процентов, в т. ч. включенных в стоимость инвестиционных активов)	1,55	1,13	15,12	22,41	9,28	6,90	9,85	8,08
1.3. Прочие платежи по текущей деятельности	79,23	70,22	56,32	49,39	56,54	58,18	53,74	57,92
1.4. Инвестиционных расходов	4,82	15,08	16,94	15,42	16,63	18,60	20,70	20,94
1.5. Иные платежи	1,29	2,19	3,01	2,63	0,66	0,75	2,32	0,36

Таблица 21

Динамика объема и структуры денежного притока в разрезе укрупненных его источников в рамках действующей модели формирования денежных потоков ОАО «РЖД» за 2006–2010 гг.

Наименование показателя	Годы							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<i>Сумма, млрд руб.</i>								
1. Денежный приток , в т. ч. по источникам:	1373,8	1571,2	2165,3	1896,6	1533,4	1770,8	1846,6	1834,8
1.1. Бюджетные средства всего, в т. ч.:	1,858	10,179	46,309	108,431	103,611	88,587	100,994	59,470
1.1.1. вклады в уставный капитал	-	0,003	24,575	28,243	103,611	88,587	100,994	59,470
1.1.2. субсидии	1,858	10,176	21,734	80,188	-	-	-	-
1.2. Кредиты, займы (включая облигационные)	9,998	33,402	508,736	422,121	86,951	160,539	201,630	293,808
1.3. Доходы от перевозочной и иной осн. деятельности	983,634	1152,475	1263,550	1199,874	1168,516	1180,566	1291,382	1281,153
1.4. Доходы от аренды и прочие поступления по текущей деятельности (исключая бюдж. ассигнование)	376,693	368,850	332,278	131,406	136,216	160,820	124,101	149,846
1.5. Иные поступления денежных средств	1,600	6,300	14,400	34,800	38,100	180,316	128,508	50,527
<i>Удельный вес, %</i>								
2. Денежный приток , в т. ч. по источникам:	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
2.1. Бюджетные средства всего, в т. ч.:	0,14	0,65	2,14	5,72	6,76	5,00	5,47	3,24
2.1.1. вклады в уставный капитал	-	0,03	53,07	26,05	100,00	100,00	100,00	100,00
2.1.2. субсидии	100,00	99,97	46,93	73,95	-	-	-	-
2.2. Кредиты, займы (включая облигационные)	0,73	2,13	23,50	22,26	5,67	9,07	10,92	16,01
2.3. Доходы от перевозочной и иной основной деятельности	71,60	73,35	58,36	63,26	76,20	66,67	69,93	69,83
2.4. Доходы от аренды и прочие поступления по текущей деятельности (искл. бюджетное ассигнование)	27,42	23,48	15,35	6,93	8,88	9,08	6,72	8,17
2.5. Иные поступления денежных средств	0,12	0,40	0,67	1,83	2,48	10,18	6,96	2,75

Анализируя показатели табл. 16, можно сделать один из следующих выводов: при сохранении доминирования доли денежных платежей ОАО «РЖД» на цели оплаты текущих расходов, связанных с оплатой труда и материальным обеспечением осуществления основной деятельности (чуть более 79 % от суммы всего денежного оттока в 2006 г. и почти 58 % в 2013 г.), сформировалась тенденция устойчивого роста доли денежных расходов на инвестиционные цели. Это связано с активизацией процесса инвестиционной деятельности ОАО «РЖД», в том числе в связи с его участием в реализации крупных инвестиционных проектов, реализуемых Правительством РФ.

Рассматриваемый показатель за период с 2006 по 2013 гг. вырос почти с 5 % до 21 %, т. е. в 4 раза и в среднем за исследуемые 8 лет составил 16,14 % (рис. 14).

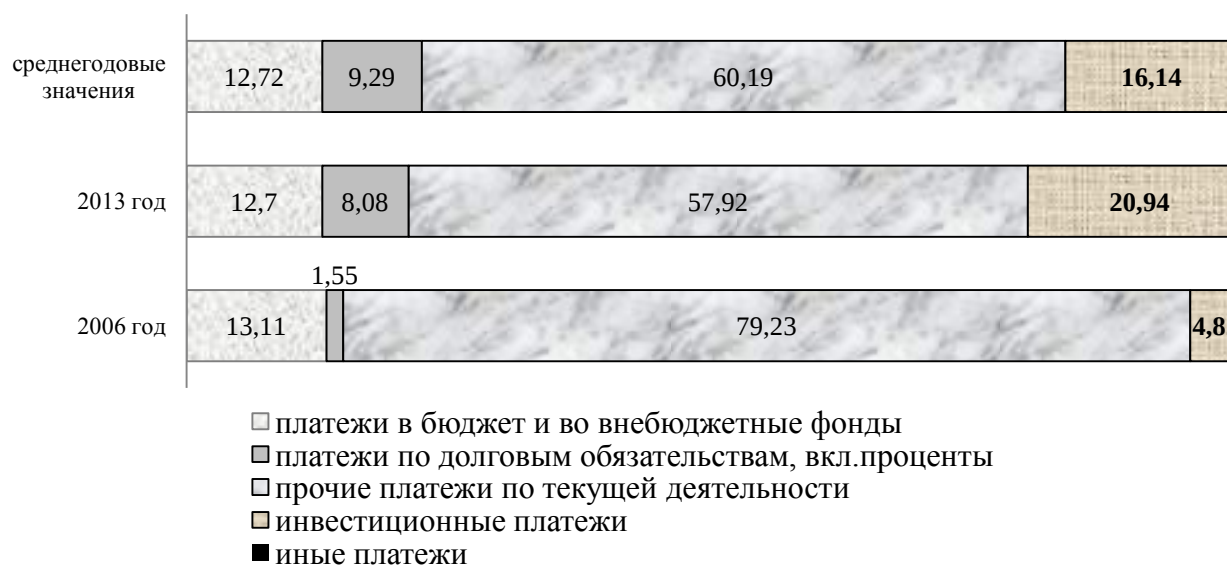


Рис. 14. Структура формирования денежного оттока ОАО «РЖД»
за 2006–2010 гг. (доля, %)

Как наглядно видно по данным рис. 14, если в 2006 г. денежные платежи на цели финансирования инвестиционных расходов были третьей по значимости статьей денежных расходов, то в 2013 году уже второй, усту-

пая только денежным платежам на финансирование материальных расходов и расходов на оплату труда (аналогичная пропорция сложилась и в среднем за анализируемые восемь лет деятельности ОАО «РЖД»).

Учитывая, что динамика инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» во многом определяется динамикой реализации государственной инвестиционной программы, можно предположить, что указанная тенденция роста увеличения доли инвестиционных платежей должна сопровождаться аналогичным увеличением бюджетного финансирования. Однако, как следует из показателей табл. 17, такой взаимосвязи не прослеживается, что дает нам основание утверждать о сложившихся предпосылках увеличения бюджетной нагрузки на денежные потоки ОАО «РЖД».

В частности, в составе общей совокупности денежного притока долевое участие поступления денежных средств из бюджета увеличивалось в период с 2006 г. по 2010 г. (с 0,14 % до 6,76 %), однако начиная с 2011 года наметилась тенденция сокращения данного показателя с 5,0 % до 3,24 %. При этом в среднем за 2006–2013 гг. среднегодовая доля поступившего бюджетного финансирования составила лишь 3,64 % (рис. 15).

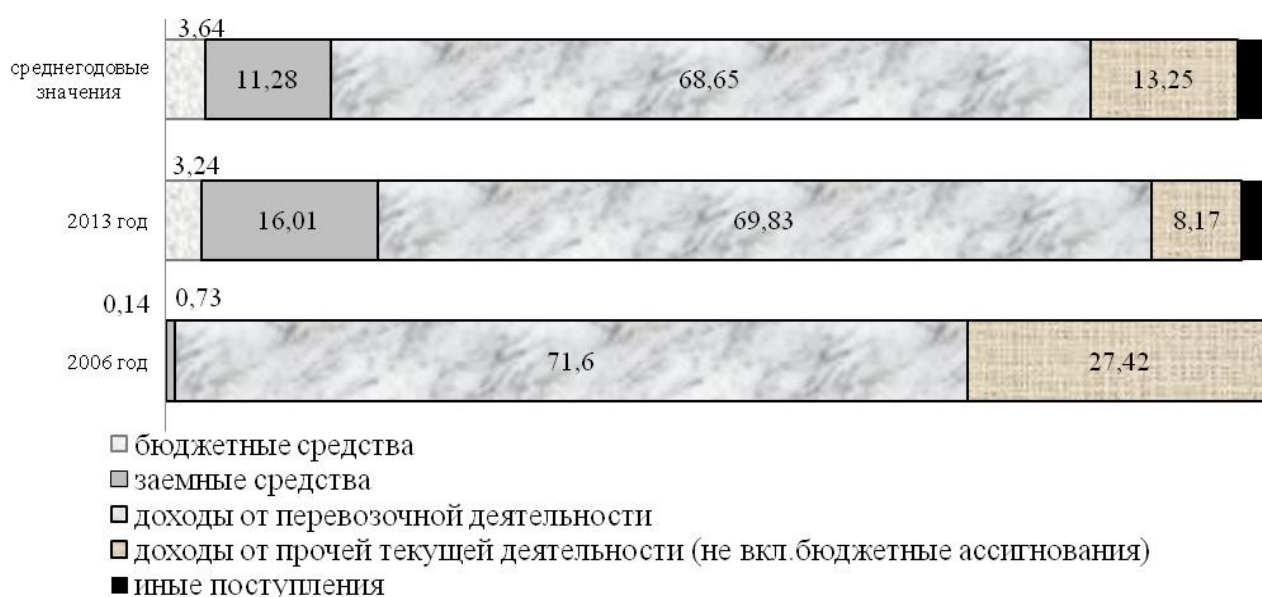


Рис. 15. Структура формирования денежного притока ОАО «РЖД»

за 2006–2010 гг. (доля, %)

Можно предположить, что основным источником финансирования инвестиционной деятельности являлись собственные средства ОАО «РЖД», формируемые доходами от перевозочной деятельности (на их долю в среднем за анализируемый период приходилось 68,65 %). Кроме того, в составе денежного притока выросла с 0,73 % до 16,01 %, т. е. почти в 22 раза, доля поступлений из заемных источников, сокращение которой фиксировалось только в 2010 г. по сравнению с 2009 г. с 22,26 % до 5,67 %. Данная тенденция в динамике структуры формирования денежного притока ОАО «РЖД» рассматривается в качестве негативной, учитывая, что она закономерно влечет за собой увеличение «финансовых» расходов корпорации (процентов по кредитам и займам) в составе долговых платежей, создавая тем самым предпосылки для роста дополнительной, долговой, нагрузки на денежные потоки ОАО «РЖД».

Характеризуя поступление денежных средств в ОАО «РЖД» в форме бюджетного финансирования и в форме заемных источников, следует помнить, что их структура по целевому назначению неоднородна: часть их направлялась на финансирование инвестиционной деятельности ОАО «РЖД», а часть – на финансирование текущей. Учитывая данное обстоятельство, в целях повышения обоснованности дальнейших доводов автора, данные источники денежных притоков следует дифференцировать по их составляющим.

С этой целью на основании данных табл. А.2 и табл. А.1 прил. А следует оценить структуру начисленного¹¹³ бюджетного финансирования ОАО «РЖД» (табл. 22), в соответствии с которой поступление бюджетных денежных средств будет разделено нами на две части по их целевому назначению (на финансирование инвестиционных проектов и на покрытие

¹¹³ В расчетах использованы сведения о начисленном бюджетном финансировании в силу того, что данные, детализирующие целевое назначение общей суммы поступивших бюджетных денежных средств, в открытом доступе на официальном сайте ОАО «РЖД» отсутствуют.

выпадающих доходов и компенсацию расходов по перевозочной деятельности) при составлении матричного баланса денежных потоков (табл. 23).

Последний позволит нам изучить и оценить:

- 1) структуру фактически сложившегося финансирования инвестиционной деятельности ОАО «РЖД»;
- 2) рассчитать сумму дефицита бюджетного финансирования и структуру денежных источников его покрытия;
- 3) определить уровень отягощения денежных потоков ОАО «РЖД» расходами, возникающими в связи с действующим налоговым законодательством РФ и в связи с использованием им заемных средств.

Показатели табл. 18 дают основание утверждать, что на протяжении всего анализируемого периода в составе общей суммы получаемых с 2007 г. ОАО «РЖД» средств из государственного бюджета РФ устойчиво преобладала та их часть, которая была предназначена для формирования инвестиционных финансовых ресурсов.

Ее доля увеличилась с почти 58 % до чуть более 69 % при ее существенном сокращении в 2009 г. по сравнению с предшествующим годом (с 53,11 % до 27,44 %) и при незначительном в 2011 г. (на 1,36 процентных пункта), а также в 2013 г. (на 11,95 процентных пункта). В среднем за год значение показателя составляло 55,15 %.

Остальная часть выделяемых бюджетных средств для ОАО «РЖД» была представлена средствами, направляемыми на компенсацию выпадающих доходов и компенсации расходов по перевозочной деятельности. Указанная выше динамика доли бюджетных инвестиционных ресурсов, получаемых ОАО «РЖД», в течение практически шести последних анализируемых лет (за исключением 2009 г.) более чем на половину определялась объемом бюджетного целевого финансирования на реализацию инве-

стиционных проектов Правительства РФ. Его доля составляла в 2008 г. 53,11 % и 68,51 % в 2013 г.

В соответствии с полученными аналитическими сведениями, отражающими сложившиеся пропорции целевого назначения бюджетного финансирования, в ходе дальнейших расчетов, при составлении матричного баланса денежных потоков (табл. 23), нами определялся объем денежного притока, приходящийся на цели финансирования инвестиционной деятельности.

Таблица 22

– Динамика и структура бюджетного финансирования ОАО «РЖД» по целевому назначению за 2006–2013 гг.

Наименование показателя	Годы							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<i>Сумма, млрд руб.</i>								
1. Бюджетное финансирование всего, в т. ч. на цели:	1,940	13,298	46,275	106,400	163,228	119,379	152,138	86,700
1.1. Компенсации выпадающих доходов и компенсации расходов по перевозочной деятельности	1,940	5,640	21,700	77,200	37,856	29,304	28,327	26,500
– из них – по грузовым перевозкам	1,112	3,591	2,100	40,900	25,420	3,887	3,135	-
1.2. Финансирование инвестиционной деятельности всего, в т. ч:	-	7,658	24,575	29,200	125,372	90,075	123,811	60,200
– на развитие/модернизацию инфраструктуры и прочее	-	7,658	0,000	12,300	41,760	19,246	22,817	0,800
– на реализацию инвестиционных проектов Правительства РФ	-	-	24,575	16,900	83,612	70,829	100,994	59,400
<i>Структура, %</i>								
Доля финансирования инвестиционной деятельности (в общей сумме начисленных средств государственного бюджета)	-	57,59	53,11	27,44	76,81	75,45	81,38	69,43
– среднегодовое значение	55,15							
Доля финансирования на цели реализации инвестиционных проектов Правительства (в сумме средств, предназначенных на финансирование инвестиционной деятельности ОАО «РЖД»)	-	-	53,11	15,88	51,22	59,33	66,38	68,51
– среднегодовое значение	39,31							

Формируя данные матричных балансов, мы исходили из следующих условий и допущений:

- вся сумма инвестиционных платежей, которые осуществлялись ОАО «РЖД», возникала в связи с реализацией как «правительственных», так и «собственных» инвестиционных проектов, но при этом, учитывая, что последние, как мы уже отмечали выше, по большей части все равно имели своей конечной целью повышение эффективности и качества государственных железнодорожных перевозок, а также создание условий для развития смежных отраслей экономики (в совокупности это решает общегосударственные социальные и экономические задачи), то в расчетах всю сумму платежей на инвестиционные цели мы считали обусловленной задачами, решаемыми Правительством РФ через деятельность ОАО «РЖД» (например, Зимняя Олимпиада 2014 года в г. Сочи);

- часть суммы бюджетного финансирования использовалась на покрытие инвестиционных платежей, а часть – на покрытие оттока по текущей деятельности (в части субсидий компенсационного характера);

- недостаток средств на инвестиционные цели покрывался за счет денежного притока из заемных источников;

- вся сумма налоговых расходов, включая оплату взносов во внебюджетные фонды и долговых обязательств, покрывалась за счет денежных доходов от текущей деятельности; они же (с учетом остатка денежных средств на начало года) являлись источником покрытия денежного оттока в связи с прочими платежами по текущей деятельности (оплата задолженности поставщикам, подрядчикам и т. д., выплата заработной платы персоналу);

- сумма поступивших заемных средств, в случае ее остатка после покрытия инвестиционных платежей, направлялась на компенсацию части денежного оттока по текущей деятельности по прочим платежам.

Стоимостные показатели сформированных матричных балансов денежных потоков ОАО «РЖД» служат массивом исходных данных для дальнейших финансовых обоснований.

В частности, аналитическая значимость полученных сведений определяется возможностью оценки сложившейся на их основе за 2006–2013 гг. структуры финансирования инвестиционных платежей ОАО «РЖД» и определение суммы дефицита средств их бюджетного финансирования.

Последний показатель считаем возможным рассматривать как «бюджетную инвестиционную нагрузку на денежные потоки» ОАО «РЖД».

Под данным показателем в работе будет пониматься сумма денежных инвестиционных расходов корпорации, остающаяся не подкрепленной бюджетным государственным финансированием и оплачиваемая за счет собственных и/или заемных средств субъекта.

Рост данного показателя увеличивает потребность корпорации либо в увеличении «платных», заемных, денежных поступлений, либо в отвлечении на эти цели собственных его средств. И та, и другая тенденция в составе денежных потоков влечет за собой формирование как прямых, так и альтернативных финансовых потерь.

Таблица 23

Матричный баланс денежных потоков ОАО «РЖД» в разрезе лет за 2006–2013 гг.

Источники поступления денежных средств Направления использования денежных средств	2006 год						2007 год					
	Остаток денежных средств	Бюджетное финансирование	Заемные средства	Поступления от текущей деятельности	Иные источники (от финансовой и инвестиционной деятельности)	ВСЕГО	Остаток денежных средств	Бюджетное финансирование	Заемные средства	Поступления от текущей деятельности	Иные источники (от финансовой и инвестиционной деятельности)	ВСЕГО
Инвестиционные платежи	-	-	9,998	56,39	-	66,388	-	5,862	33,402	198,190	-	237,454
Платежи по оплате долговых обязательств и процентов по ним (с учетом включенных в стоимость инвестиционных активов)	-	-	-	21,316	-	21,316	-	-	-	17,846	-	17,846
Прочие платежи по текущей деятельности	-	-	-	1091,096	-	1091,096	-	-	-	1105,754	-	1105,754
Оплата обязательств перед бюджетом и внебюджетными фондами	-	-	-	180,6	-	180,6	-	-	-	179,2	-	179,200
Иные цели	3,329	1,858	-	10,925	1,6	17,712	3,587	4,317	-	20,335	6,3	34,539
Остаток денежных средств	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ВСЕГО	3,329	1,858	9,998	1360,327	1,6	-	3,587	10,179	33,402	1521,325	6,3	-

Продолжение табл. 23

Источники поступления денежных средств Направления использования денежных средств	2008 год						2009 год					
	Остаток денежных средств	Бюджетное финансирование	Заемные средства	Поступления от текущей деятельности	Иные источники (от финансовой и инвестиционной деятельности)	ВСЕГО	Остаток денежных средств	Бюджетное финансирование	Заемные средства	Поступления от текущей деятельности	Иные источники (от финансовой и инвестиционной деятельности)	ВСЕГО
Инвестиционные платежи	-	24,59	338,567	-	-	363,16	-	29,200	266,105	-	-	295,305
Платежи по оплате долговых обязательств и процентов по ним (с учетом включенных в стоимость инвестиционных активов)	-	-	-	324,23	-	324,225	-	-	-	429,125	-	429,125
Прочие платежи по текущей деятельности	-	-	170,169	1037,114		1207,283	18,48	28,778	156,016	707,855	34,800	945,932
Оплата обязательств перед бюджетом и внебюджетными фондами	-	-	-	184,5	-	184,5	-	-	-	194,300	-	194,300
Иные цели	-	21,72	-	42,830	-	64,546	-	50,453	-	-	-	50,453
Остаток денежных средств	-	-	-	7,159	14,400	21,559	-	-	-	-	-	-
ВСЕГО	-	46,309	508,736	1595,828	14,400	-	18,483	108,431	422,121	1331,280	34,800	-

Продолжение табл. 23

Источники поступления денежных средств	2010 год						2011 год					
	Остаток денежных средств	Бюджетное финансирование	Заемные средства	Поступления от текущей деятельности	Иные источники (от финансовой и инвестиционной деятельности)	ВСЕГО	Остаток денежных средств	Бюджетное финансирование	Заемные средства	Поступления от текущей деятельности	Иные источники (от финансовой и инвестиционной деятельности)	ВСЕГО
Направления использования денежных средств												
Инвестиционные платежи	-	79,581	86,951	82,559	-	249,091	-	66,842	160,539	79,094	-	306,475
Платежи по оплате долговых обязательств и процентов по ним (с учетом включенных в стоимость инвестиционных активов)	-	-	-	139,044	-	139,044	-	-	-	113,76	-	113,76
Прочие платежи по текущей деятельности	-	14,096	-	830,129	-	844,225	-	9,425	-	891,932	57,557	958,914
Оплата обязательств перед бюджетом и внебюджетными фондами	-	-	-	253,000	-	253,000	-	-	-	256,6	-	256,6
Иные цели	-	9,934	-	-	-	9,934	-	12,320	-	-	-	12,320
Остаток денежных средств	-	-	-	-	35,223	35,223	-	-	-	-	122,759	122,759
ВСЕГО		103,611	86,951	1304,732	35,223	-	-	88,587	160,539	1341,386	180,316	-

Окончание табл. 23

Источники поступления денежных средств	2012 год						2013 год					
	Остаток денежных средств	Бюджетное финансирование	Заемные средства	Поступления от текущей деятельности	Иные источники (от финансовой и инвестиционной деятельности)	ВСЕГО	Остаток денежных средств	Бюджетное финансирование	Заемные средства	Поступления от текущей деятельности	Иные источники (от финансовой и инвестиционной деятельности)	ВСЕГО
Направления использования денежных средств												
Инвестиционные платежи	-	82,190	201,630	112,325	-	396,145	-	41,293	293,808	56,171	-	391,272
Платежи по оплате долговых обязательств и процентов по ним (с учетом включенных в стоимость инвестиционных активов)	-	-	-	188,62	-	188,62	-	-	-	151,033	-	151,033
Прочие платежи по текущей деятельности	41,753	-	-	858,238	128,508	1028,499	26,85	18,177	-	986,595	50,527	1082,148
Оплата обязательств перед бюджетом и внебюджетными фондами	-	-	-	256,3	-	256,3	-	-	-	237,200	-	237,200
Иные цели	25,620	18,804	-	-	-	44,424	6,730	-	-	-	-	6,730
Остаток денежных средств	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ВСЕГО	67,373	100,994	201,630	1415,483	128,508	-	33,579	59,470	293,808	1430,999	50,527	-

Первые представлены уплаченными процентами по привлеченным заемным финансовым ресурсам, а вторые – упущенными финансовыми возможностями будущего роста денежных поступлений через расширение основного вида деятельности за счет реинвестирования в оборот денежного притока от текущей деятельности в той его части, которая была отвлечена на покрытие инвестиционных платежей в связи с дефицитом бюджетного финансирования.

Расчет значения бюджетной инвестиционной нагрузки на денежные потоки корпорации, которое будет характеризовать собой сумму дефицита бюджетного финансирования его инвестиционной деятельности, осуществляется по формуле

$$H_{БИ} = ПЛ_{И} - БФ_{И}, \quad (1)$$

где $H_{БИ}$ – бюджетная инвестиционная нагрузка на денежные потоки;

$ПЛ_{И}$ – инвестиционные платежи (отток денежных средств на оплату инвестиционных расходов);

$БФ_{И}$ – бюджетное финансирование на цели инвестиционной деятельности ОАО «РЖД».

Анализируя значение и динамику данного показателя (табл. 24), следует констатировать, что на протяжении всего анализируемого периода бюджетная инвестиционная нагрузка на денежные потоки ОАО «РЖД» была существенной.

В частности, в разные года за период с 2006 г. по 2013 г. ее величина относительно суммы осуществляемых денежных инвестиционных платежей колебалась от 68,05 % (2010 г.) до 100 % (2006 г.). Фактически корпорация осуществляет инвестиционную деятельность в интересах государства, что зачастую исключает рентабельность и окупаемость инвестиций.

Таблица 24

Динамика бюджетной инвестиционной нагрузки на денежные потоки ОАО «РЖД» за 2006–2013 гг.

Наименование показателя	Годы							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Инвестиционные расходы всего, млрд руб.	66,388	237,454	363,160	295,305	249,091	306,475	396,145	391,272
2. В т. ч. покрываемые за счет денежных средств бюджетного финансирования, млрд руб.	-	5,86	24,59	29,20	79,58	66,84	82,19	41,29
– в % к сумме инвестиционных платежей	-	2,47	6,77	9,89	31,95	21,81	20,75	10,55
3. Сумма дефицита инвестиционных денежных ресурсов всего (бюджетная инвестиционная нагрузка на денежные потоки), млрд руб., в т. ч. покрывается за счет:								
	66,3880	231,5922	338,5669	266,1050	169,5096	239,6335	313,9554	349,9791
3.1. Кредитов, займов, облигаций, млрд руб.	9,9980	33,4020	338,5669	266,1050	86,9510	160,5390	201,6300	293,8080
3.2. Собственных средств, млрд руб.	56,3900	198,1902	-	-	82,5586	79,0945	112,3254	56,1711
4. Доля дефицита, %	100,00	97,53	93,23	90,11	68,05	78,19	79,25	89,45
5. Структура покрытия дефицита, %:	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
5.1. Доля покрытия за счет кредитных источников, %	15,06	14,42	100,00	100,00	51,30	66,99	64,22	83,95
5.2. Доля покрытия за счет собственных источников, %	84,94	85,58	-	-	48,70	33,01	35,78	16,05
из них – доля денежного притока от текущей деятельности, %	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

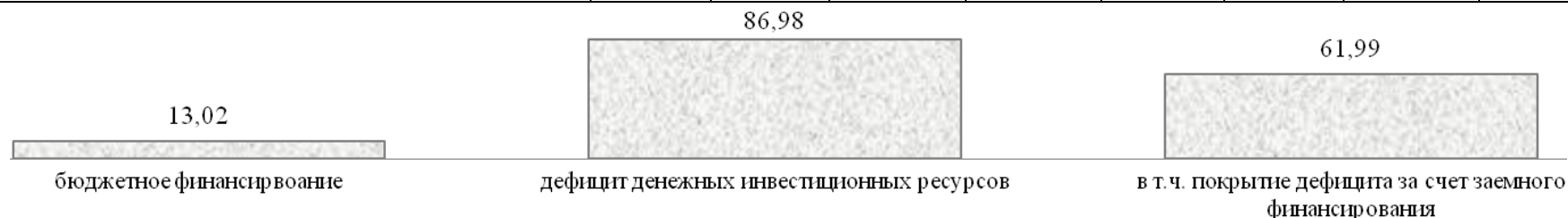


Рис. 16. Среднегодовое значение долевого участия бюджетного финансирования инвестиционных платежей ОАО «РЖД» и относительной величины его дефицита за 2006–2013 гг., %

Это означает, что доля бюджетного финансирования инвестиционной деятельности ОАО «РЖД», осуществляемой в целях реализации государственных задач, была крайне незначительной: в 2006 г. данного источника средств предприятие вообще не имело, в 2007 г. показатель составил 2,47 % при тенденции его роста почти до 32 % (2010 г.), но при дальнейшем сокращении до 10,6 % (2013 г.).

В среднем за каждый год лишь 13,02 % (рис. 16) осуществляемых инвестиционных платежей имели в качестве источника средств своего покрытия бюджетные средства, а оставшиеся 86,98 % являлись долей бюджетной инвестиционной нагрузкой ОАО «РЖД». Причем большая часть складывающегося дефицита восполнялась в среднем преимущественно (почти 62 %) за счет привлечения заемных источников, что дополнительно увеличивало финансовые расходы корпорации.

Вывод об использовании поступивших кредитов и займов, включая облигационные, на финансирование инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» подтверждается аналитической информацией табл. 25, данные которой сформированы на основании показателей матричного баланса денежных потоков (табл. 27).

Как следует из информации табл. 25, все привлеченные заемные денежные средства ОАО «РЖД» направлялись на восполнение дефицита источников финансирования инвестиционной деятельности, за исключением «кризисных» годов (2008 и 2009), в течение которых денежные поступления от основной деятельности не покрывали текущих затрат корпорации, в связи с чем ОАО «РЖД» восполняло их за счет кредитных линий финансирования. В остальные же годы заемные средства в полном объеме были источником средств финансирования бюджетной инвестиционной нагрузки корпорации.

Таблица 25

**Направления использования привлеченных заемных средств ОАО «РЖД»
за 2006–2013 гг.**

Наименование показателя	Годы							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Поступило денежных средств из заемных источников, млрд руб., в т. ч. использовано на цели:	9,998	33,402	508,736	422,121	86,951	160,539	201,630	293,808
2. Финансирование инвестиционной деятельности, млрд руб.	9,998	33,402	338,567	266,105	86,951	160,539	201,630	293,808
– в % к итогу	100,00	100,00	66,55	63,04	100,00	100,00	100,00	100,00
3. Финансирование текущей деятельности, млрд руб.	-	-	170,169	156,016	-	-	-	-
– в % к итогу	-	-	33,45	36,96	-	-	-	-

Данный вывод дает основание утверждать, что возникающие в этой связи финансовые расходы в составе денежных платежей (проценты к уплате по долговым обязательствам, в т. ч. включенные в стоимость инвестиционных активов) были обусловлены инвестиционной деятельностью и увеличивали совокупные денежные расходы ОАО «РЖД», а следовательно, формировали дополнительную нагрузку на предприятие, отвлекая на их финансирование часть денежных поступлений от текущей деятельности.

Проследить их динамику и оценить значимость величины таких расходов можно по данным табл. 26, в составе показателей которой нами предлагается рассматривать «уровень долговой нагрузки на денежные потоки» ОАО «РЖД».

В авторском понимании, уровень долговой нагрузки на денежные потоки – это относительная величина, показывающая ту часть денежного притока от текущей деятельности субъекта, которая отвлекается на оплату долговых обязательств, представленных оплатой суммы основного долга и

начисленных процентов по заемным ресурсам (включение в данную величину суммы основного долга исходит из понимания того, что необходимости в данных платежах у ОАО «РЖД» не возникало бы, если бы предприятие не испытывало потребности в их привлечении в качестве источника покрытия дефицита средств бюджетного финансирования инвестиционной деятельности, т. е. они рассматриваются в данном случае как вынужденный источник, который используется на решение инвестиционных государственных задач, вмененных в определенной степени в обязательства ОАО «РЖД»).

В формализованном виде расчет уровня долговой нагрузки на денежные потоки корпорации автор предлагает осуществлять по формуле

$$U_{ДН} = ПЛ_{Д} / ДП_{ТД \text{ без } БФк} \cdot 100 \%, \quad (2)$$

где $U_{ДН}$ – уровень долговой нагрузки на денежные потоки;

$ПЛ_{Д}$ – долговые платежи (оплата основного долга и уплаченные проценты по кредитам, займам и облигациям с учетом процентов, включенных в инвестиционный актив); иначе – абсолютная величина долговой нагрузки на денежные потоки ($H_{Д}$);

$ДП_{ТД \text{ без } БФк}$ – денежный приток по текущей деятельности, уменьшенный на сумму бюджетного финансирования на цели компенсационного характера (последние исключаются из состава денежных поступлений, т. к. они не могут рассматриваться в качестве источника средств покрытия долговых обязательств по причине их целевого назначения – восполнение оттока денежных средств от основной деятельности в связи с реализуемой государственной программой регулирования тарифов на отдельные виды железнодорожных перевозок).

Таблица 26

Динамика абсолютной и относительной величины долговой нагрузки на денежные потоки ОАО «РЖД»
за 2006–2013 гг.

Наименование показателя	Годы							
	2006г.	2007г.	2008г.	2009г.	2010г.	2011г.	2012г.	2013г.
1. Денежные платежи всего, млрд руб.	1377,112	1574,793	2143,714	1915,115	1498,171	1648,069	1913,988	1868,383
– в т. ч. по текущей деятельности, млрд руб.	1276,300	1288,800	1401,500	1167,000	1120,000	1234,000	1301,000	1342,000
2. Сумма долговой нагрузки на денежные потоки (долговые денежные расходы), млрд руб., в т. ч.:	21,316	17,846	324,225	429,125	139,044	113,760	188,620	151,033
2.1. Оплата основного долга, млрд руб.	16,712	14,000	314,508	402,357	109,632	85,646	163,181	118,422
2.2. Оплата процентов с учетом процентов, включенных в инвестиционный актив, млрд руб.	4,604	3,846	9,717	26,768	29,412	28,114	25,439	32,611
3. Денежные поступления по текущей деятельности (не включая бюджетные ассигнования), млрд руб.	1360,327	1521,325	1595,828	1331,28	1304,732	1341,386	1415,483	1430,999
4. Доля долговых расходов в денежных платежах, %	1,55	1,13	15,12	22,41	9,28	6,90	9,85	8,08
– в т. ч. в платежах по текущей деятельности	1,67	1,38	23,13	36,77	12,41	9,22	14,50	11,25
5. Доля оплаты процентов в платежах по текущей деятельности, %	0,36	0,30	0,69	2,29	2,63	2,28	1,96	2,43
6. Уровень долговой нагрузки на денежные потоки, %	1,57	1,17	20,32	32,23	10,66	8,48	13,33	10,55
– среднегодовое значение, %	12,29							
7. Прирост/снижение (цепное) уровня долговой нагрузки на денежные потоки, %	-	-0,39	+19,14	+11,92	-21,58	-2,18	+4,84	-2,77
– среднегодовое значение, %	+1,28							

Анализируя показатели табл. 26, можно говорить о том, что абсолютная величина долговой нагрузки на денежные потоки ОАО «РЖД» при разнонаправленной динамике внутри анализируемого периода выросла с 2006 г. по 2013 г. с 21,316 млрд руб. до 151,033 млрд руб., т. е. при среднем ежегодном приросте на 32,27 %. Долевое участие суммы долговых денежных расходов в совокупном объеме денежного оттока также при неравномерности своей динамики в целом за 2006–2013 гг. возросло с 1,55 % до 8,08 %, т. е. в 5,2 раза, при максимальном достижении своего значения на уровне 22,41 % в 2009 г. Как следует из данных сведений, в среднем доля уплаченных процентов и оплаченной суммы основного долга в общей величине денежных платежей ОАО «РЖД» составила 9,29 %.

Доля отвлечения поступлений от текущей деятельности на оплату долговых денежных расходов составляла в среднем за год 12,29 % (это почти 156 млрд руб.) при ежегодном приросте в среднем на 1,28 процентных пункта.

Помимо необходимости оплаты долговых денежных расходов, ОАО «РЖД», как и все субъекты предпринимательства, обязано начислять и уплачивать в бюджет и во внебюджетные фонды соответствующие налоги и взносы. Их совокупность будет рассматриваться нами как сумма налоговых обязательств (иначе – сумма налоговых расходов, абсолютная величина налоговой нагрузки) ОАО «РЖД», которая так же, как и долговая нагрузка, провоцирует отвлечение денежных средств от основной деятельности на их покрытие. Другими словами, налоговая нагрузка является тем фактором, который дополнительно отягощает денежные потоки ОАО «РЖД» при одновременной существенности бюджетной инвестиционной нагрузки на них, формирующейся, по сути, по инициативе государства.

При этом по данным табл. 27 можно сделать один из следующих основных выводов: денежные расходы такого рода по своей весомости явля-

ются более существенными, чем долговые расходы, как относительно всех денежных платежей корпорации, так и относительно той величины денежного притока, которая рассматривается в качестве источника денежных средств для оплаты налоговых расходов. Таковым мы рассматриваем денежный приток от текущей деятельности (без учета бюджетного ассигнования компенсационного характера), денежный приток от инвестиционной деятельности и прочие поступления по финансовой деятельности. Последние два участвуют в данном расчете по причине того, что начисленные доходы, касающиеся инвестиционной и частично финансовой деятельности (в части прочих доходов), участвуют в формировании налогооблагаемой базы по налогу на прибыль, увеличивая тем самым сумму налоговых платежей, следовательно, денежный приток по текущей и части финансовой деятельности участвует в формировании источника денежных средств для уплаты налога на прибыль в составе всех налоговых расходов. Данный показатель – сумма источников денежных средств для оплаты налоговых расходов – будет положен нами в основу оценки уровня налоговой нагрузки на денежные потоки ОАО «РЖД».

Уровень налоговой нагрузки на денежные потоки корпорации – это относительная величина, идентифицирующая долю отвлечения денежного притока субъекта на покрытие платежей, возникающих в связи с обязанностью уплаты начисленных налоговых расходов. Вводимый показатель рассматривается автором как фактор, усиливающий негативное влияние бюджетной налоговой нагрузки на денежные потоки ОАО «РЖД».

Уровень налоговой нагрузки на денежные потоки корпорации предлагается определять по формуле:

$$U_{HH} = ПЛ_H / (ДП_{ТД без БФк} + ДП_{ИД} + П_{ФДпроч}) \cdot 100 \%, \quad (3)$$

где U_{HH} – уровень налоговой нагрузки на денежные потоки;

$ПЛ_H$ – налоговые платежи (оплата начисленных налогов и взносов);
иначе – абсолютная величина налоговой нагрузки на денежные потоки (H_H);

$ДП_{ТД \text{ без БФк}}$ – то же, что в формуле (2);

$ДП_{ИД}$ – денежный приток по инвестиционной деятельности;

$П_{ФДпроч}$ – прочие денежные поступления по финансовой деятельности.

Как следует из данных табл. 23, абсолютная величина налоговых расходов ОАО «РЖД» ежегодно в среднем за 2006–2013 гг. на 12,72 % определяла сумму совокупного денежного притока и на 17,33 % сумму денежного притока по текущей деятельности.

При этом внутри рассматриваемого периода максимальное значение данного показателя сложилось в 2010 г. – 16,89 % и 22,59 % соответственно – при его дальнейшем ежегодном поступательном сокращении в период за 2011–2013 гг.

Несмотря на образование данной положительной тенденции, доля денежных платежей в рамках исполнения обязанностей ОАО «РЖД» перед государством по уплате налогов и взносов сохранила свое существенное значение, составив в 2013 г. почти 18 % от притока по текущей деятельности и почти 13 % от общего денежного притока, что в абсолютном выражении составляет 237,2 млрд руб.

Таблица 27

Динамика абсолютной и относительной величины налоговой нагрузки на денежные потоки ОАО «РЖД»
за 2006–2013 гг.

Наименование показателя	Годы							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Денежные платежи всего, млрд руб.	1377,112	1574,793	2143,714	1915,115	1498,171	1648,069	1913,988	1868,383
– в т. ч по текущей деятельности, млрд руб.	1276,300	1288,800	1401,500	1167,000	1120,000	1234,000	1301,000	1342,000
2. Сумма налоговой нагрузки на денежные притоки (налоговые денежные расходы), млрд руб.	180,600	179,200	184,500	194,300	253,000	256,600	256,300	237,200
– в % к сумме денежных платежей	13,11	11,38	8,61	10,15	16,89	15,57	13,39	12,70
– среднегодовое значение, %	12,72							
– в % к сумме денежных платежей по текущей деят-ти	14,15	13,90	13,16	16,65	22,59	20,79	19,70	17,68
– среднегодовое значение, %	17,33							
2.1. Налоги (с НДС), млрд руб.	127,600	116,800	110,900	119,700	171,200	145,000	153,000	123,900
– в % к сумме денежных платежей	9,27	7,42	5,17	6,25	11,43	8,80	7,99	6,63
– в % к сумме денежных платежей по текущей деятельности	10,00	9,06	7,91	10,26	15,29	11,75	11,76	9,23
2.2. Взносы во внебюджетные фонды, млрд руб.	53,000	62,400	73,600	74,700	81,800	111,600	103,300	113,300
– в % к сумме денежных платежей	3,85	3,96	3,43	3,90	5,46	6,77	5,40	6,06
– в % к сумме денежных платежей по текущей деятельности	4,15	4,84	5,25	6,40	7,30	9,04	7,94	8,44
3. Денежные поступления, являющиеся источником покрытия налоговых расходов, млрд руб.	1389,23	1527,625	1610,228	1366,080	1342,832	1521,702	1543,991	1481,526
4. Уровень налоговой нагрузки на денежные притоки, %	13,00	11,73	11,46	14,22	18,88	16,86	16,60	16,01
– среднегодовое значение, %	14,85							
5. Прирост/снижение (цепное) уровня долговой нагрузки на денежные притоки, %	-	-1,27	-0,27	+2,77	+4,66	-2,02	-0,26	-0,59
– среднегодовое значение, %	+0,43							

Причем, если сопоставить динамические ряды значений суммы уплаченных налогов и суммы уплаченных страховых взносов (до 2010г. – Единого социального налога), которые формируют в совокупности налоговые денежные расходы ОАО «РЖД», то можно увидеть, что в составе последнего показателя в целом за 2006–2013 гг. произошел следующий структурный сдвиг: выросло долевое участие уплаченных взносов во внебюджетные фонды. Наглядно данный вывод подтверждается данными рис. 17.

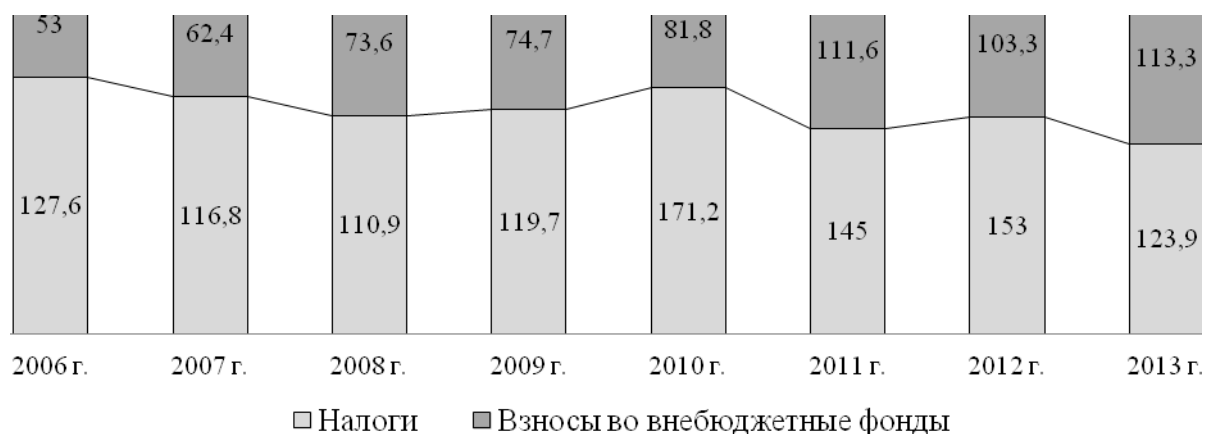


Рис. 17. Динамика соотношения уплаченных налогов и взносов во внебюджетные фонды в составе общей суммы денежных налоговых расходов ОАО «РЖД» за 2006–2013 гг., млрд руб.

Как видим, соотношение уплаченных налогов и уплаченных взносов во внебюджетные фонды в 2013 г. практически уравнилось, в то время как в 2006 г. сумма первых в 2,4 раза ($127,6 : 53,0$) превышала сумму вторых.

Таким образом, зависимость денежного оттока ОАО «РЖД» от величины начисляемых и уплачиваемых отчислений во внебюджетные фонды за 2006–2013 гг. явно усилилась, на основании чего можно утверждать, что данная составляющая налоговых расходов корпорации оказывает существенное влияние на уровень налоговой нагрузки ОАО «РЖД».

Данные табл. 27 также показывают, что доля отвлечения поступивших денежных средств в оборот корпорации на цели их перечисления в бюджет и во внебюджетные фонды государства составляла в среднем за каждый анализируемый год 14,85 % при ежегодном приросте в среднем на 0,43 процентных пункта. Принимая за основу вышеизложенные результаты аналитической оценки, считаем возможным утверждать, что долговые и налоговые расходы ОАО «РЖД» явились теми факторами, которые существенно отягощали денежные притоки корпорации, прежде всего в части основной деятельности. Для формирования обобщенной эмпирической базы доказательства достоверности данного вывода обратимся к показателям табл. 28 (ее данные сформированы нами на основе информации из табл. 23).

Анализируя приведенную информацию, следует акцентировать внимание на том факте, что в среднем ежегодно за 2006–2013 гг. почти 28 % денежного притока и чуть более 5 % от денежного притока по текущей деятельности предприятие вынужденно направляло на цели оплаты налогово-долговых расходов и инвестиционных расходов соответственно. Таким образом, дополнительно к сумме изъятия из денежного притока, формирующегося от основной деятельности, денежных средств на цели финансирования реализуемых государственных инвестиционных программ, ОАО «РЖД» дополнительно отвлекало из него денежные средства на:

- 1) уплату начисленных государству налогов и взносов;
- 2) возврат суммы основного долга по заемным средствам, которые вынужденно привлекались для покрытия дефицита средств бюджетного финансирования инвестиционной деятельности (ранее – в табл. 24 и 25 – нами было доказано, что потребности в них у ОАО «РЖД», а следовательно, и в их возврате, не было бы, если бы оно не имело бюджетной инвестиционной нагрузки);
- 3) оплату процентов по заемным источникам финансирования.

Таблица 28

Динамика направлений использования притока денежных средств от основной деятельности ОАО «РЖД»
за 2006–2013 гг.

Направления использования	Годы							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<i>Сумма, млрд руб.</i>								
1. Поступило денежных средств от основной деятельности (без учета бюджетных ассигнований компенсационного характера), в т. ч. использовано на цели финансирования:	1360,327	1521,325	1588,669	1331,280	1304,732	1341,386	1415,483	1430,999
1.1. Инвестиционных расходов	56,390	198,190	-	-	82,559	79,094	112,325	56,171
1.2. Долговых расходов всего, из них:	21,316	17,846	324,225	429,125	139,044	113,760	188,620	151,033
– суммы основного долга	16,712	14,000	314,508	402,357	109,632	85,646	163,181	118,422
– процентов (с учетом включенных в инв. активы)	4,604	3,846	9,717	26,768	29,412	28,114	25,439	32,611
1.3. Налоговых расходов	180,600	179,200	184,500	194,300	253,000	256,600	256,300	237,200
1.4. Расходов по основной деятельности	1091,096	1105,754	1037,114	707,855	830,129	891,932	858,238	986,595
1.5. Прочее	10,925	20,335	42,830	-	-	-	-	-
<i>Доля направлений использования, %</i>								
2. Поступило ден. средств от осн. деятельности (без учета бюдж. ассигнований компенсационного характера), в т. ч.:	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
2.1. Инвестиционных расходов	4,15	13,03	-	-	6,33	5,90	7,94	3,93
– среднегодовое значение	5,16							
2.2. Долговых расходов всего, из них:	1,57	1,17	20,41	32,23	10,66	8,48	13,33	10,55
– суммы основного долга	78,40	78,45	97,00	93,76	78,85	75,29	86,51	78,41
– процентов (с учетом включенных в инвестиционные активы)	21,60	21,55	3,00	6,24	21,15	24,71	13,49	21,59
2.3. Налоговых расходов	13,28	11,78	11,61	14,59	19,39	19,13	18,11	16,58
2.4. Расходов по основной деятельности	80,21	72,68	65,28	53,17	63,62	66,49	60,63	68,94
2.5. Прочее	0,80	1,34	2,70	-	-	-	-	-
3. Налоговые и долговые расходы в сумме притока денежных средств от основной деятельности	14,84	12,95	32,02	46,83	30,05	27,61	31,43	27,13
– среднегодовое значение	27,86							

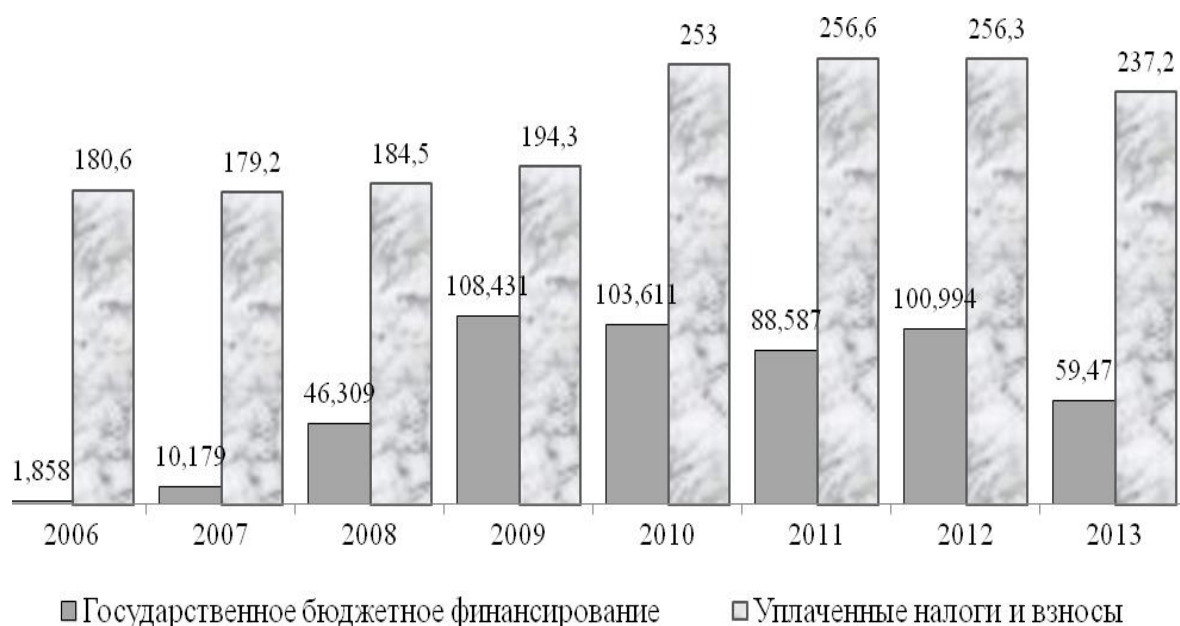


Рис. 18. Динамика денежных объемов бюджетного финансирования и перечисляемых в бюджет налогов и взносов ОАО «РЖД» за 2006–2013 гг., тыс. руб.

Сопоставляя по данным рис. 18 общую сумму поступающих в ОАО «РЖД» из государственного бюджета средств и сумму перечисляемых государству же налогов и взносов, можно предположить, что абсолютная величина последних существенно выше.

Следовательно, сумму денежных средств, направляемых ОАО «РЖД» на оплату налоговых расходов, можно рассматривать в качестве потенциального источника:

- 1) покрытия инвестиционных его расходов;
- 2) покрытия части расходов и выпадающих доходов по основной деятельности;
- 3) полного или частичного сокращения потребности в привлечении заемных средств.

3.2. Построение модели зависимости тарифов ОАО «РЖД» и налогово-долговой нагрузки на денежные притоки

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 притоков и оттоков, 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 денежные ресурсы на обеспечение реализации тактических и стратегических задач перспективного развития (или перечислять этот остаток начисленных налоговых платежей государству).

Визуализация изложенной авторской идеи приведена схематически на рис. 19, 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 ($ПЛ_H$), т. е. $НВ = ПЛ_H$.

Конкретная количественная версия предлагаемой схемы направления использования получаемого налогового высвобождения представлена

в табл. 29, данные которой формировались нами согласно методическому алгоритму, приведенному на рис. 19.

Давая оценку показателям табл. 29, следует отметить, что большая часть возможного налогового высвобождения направлялась на замещение средств, используемых на реализацию инвестиционных программ при росте доли данного направления в общей сумме замещения с 2006 г. по 2013 г. с 5,54 % до 92,34 %. Причем преимущественно это могло быть связано с возмещением заемного финансирования: его доля в составе налогового высвобождения 2013 г. достигла почти 75 %.

Характеризуя потенциально возможные изменения в составе денежных потоков ОАО «РЖД» в целом, следует отметить, что на протяжении всего анализируемого периода сокращение оттока денежных средств на цели перечисления государству налоговых платежей полностью компенсировало бы денежный приток, который складывался в результате прекращения практики бюджетного финансирования, а кроме того, денежный приток в результате полного исключения из состава источников финансовых ресурсов в 2006, 2007, 2009 и в 2010 гг. платных заемных средств. В 2008, 2009, 2012 и 2013 г. потребность в пополнении денежных средств из заемных источников сохранилась бы, но при ее существенном сокращении, что повлекло бы закономерное снижение финансовых расходов в части процентов к уплате. В этом можно убедиться на основании данных табл. 30.



Рис. 19. Структурно-логическая модель предлагаемого варианта реформирования бюджетно-налоговой системы взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства [составлено автором]



Рис. 20. Методический алгоритм количественной оценки направлений использования денежных средств налогового высвобождения [составлено автором]

Таблица 29

Направления использования денежных средств налогового высвобождения ОАО «РЖД» за 2006–2013 гг.

Наименование показателя	Годы							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Сумма налогового высвобождения, млрд руб.	180,600	179,200	184,500	194,300	253,000	256,600	256,300	237,200
<i>из нее использовано на замещение, млрд руб.:</i>								
1.1. Инвестиционных расходов, из них:	9,998	39,264	162,784	115,069	166,532	227,381	237,496	219,023
1.1.1. Замещение бюджетного финансирования инвестиционной деятельности	-	5,862	24,593	29,200	79,581	66,842	82,190	41,293
1.1.2. Замещение заемного финансирования инвестиционной деятельности	9,998	33,402	138,191	85,869	86,951	160,539	155,306	177,730
1.2. Бюджетного финансирования на цели компенсации выпадающих доходов и компенсации расходов по перевозочной деятельности	1,858	4,317	21,716	79,231	24,030	21,745	18,804	18,177
1.3. Остаток средств в обороте от налогового высвобождения (стр.1– стр.1.1– стр.1.2 = стр.1 – стр.1.1.1 – стр.1.1.2 – стр.1.2)	168,744	135,619	-	-	62,438	7,474	-	-
<i>в % к стр. 1:</i>								
2.1. Замещение инвестиционных расходов, в т. ч.:	5,54	21,91	88,23	59,22	65,82	88,61	92,66	92,34
2.1.1. Замещение бюджетного финансирования инвестиционной деятельности	-	3,27	13,33	15,03	31,46	26,05	32,07	17,41
2.1.2. Замещение заемного финансирования инвестиционной деятельности	5,54	18,64	74,90	44,19	34,37	62,56	60,60	74,93
2.2. Замещение бюджетного финансирования на цели компенсации выпадающих доходов и компенсации расходов по перевозочной деятельности	1,03	2,41	11,77	40,78	9,50	8,47	7,34	7,66
2.3. Остаток средств в обороте от налогового высвобождения	93,44	75,68	-	-	24,68	2,91	-	-

Таблица 30

Динамика величины и структуры остатка заемных средств в составе источников денежного притока ОАО «РЖД» за 2006–2013 гг., млрд руб.

Наименование показателя	Годы							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Поступило денежных средств из заемных источников всего, в т. ч.:	9,998	33,402	508,736	422,121	86,951	160,539	201,630	293,808
2. Замещено суммой налогового вывоза	9,998	33,402	138,19	85,87	86,951	160,539	155,31	177,73
3. Остаток заемных средств, привлечение которого сохраняется всего, из него на цели финансирования:	-	-	370,545	336,252	-	-	46,324	116,078
3.1. Инвестиционной деятельности	-	-	200,376	180,236	-	-	46,324	116,078
3.2. Текущей деятельности	-	-	170,169	156,016	-	-	-	-
4. Сумма процентов к уплате, приходящихся на остаток заемных денежных средств	-	-	7,078	21,323	-	-	5,845	12,884

Примечание: значение показателя стр. 4, ввиду отсутствия на официальном сайте ОАО «РЖД» сведений, раскрывающих структуру уплаченных процентов по долговым обязательствам, определялось расчетным путем: стоимость привлечения 1 ден. ед. заемных денежных средств (уплаченные проценты/поступившие кредиты, займы) умножалась на сумму остатка привлеченных заемных средств в составе денежного притока (стр. 3)

Возвращаясь к авторским комментариям структурно-логической модели предлагаемого варианта оптимизации финансовой системы взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства (рис. 19), считаем необходимым сделать акцент на следующем принципиальном обстоятельстве, определяющем научную идею, обоснование которой приводится в данной части работы. Учитывая, что и налоговые, и долговые расходы (в части начисляе-

мых процентов) помимо иных факторов в конечном итоге влекут за собой рост затрат ОАО «РЖД», а следовательно, в той или иной степени учитываются при формировании тарифов по железнодорожным перевозкам, можно предположить, что предложенный нами вариант реструктуризации денежных потоков в рамках системы взаимоотношений ОАО «РЖД» и государства позволит сдерживать рост тарифов. Доказательство данной гипотезы является следующей и приоритетной задачей данного этапа исследования.

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.

Вместе с тем, ввиду отсутствия статистических данных об индексе среднего тарифа ОАО «РЖД», мы будем отталкиваться от имеющихся на официальном сайте корпорации сведений об объемах отдельных видов операционной деятельности (табл. А.4 прил. А), 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.

Анализируя исходные данные о составе доходов от основной деятельности ОАО «РЖД» (табл. А.5 прил. А), а также принимая во внимание

полноту исходных данных об объемных показателях его операционной деятельности (табл. А.4 прил. А), мы можем утверждать, что указанным условиям удовлетворяет только такой вид перевозочной деятельности, как грузоперевозки (оказание услуг инфраструктуры, во-первых, не является доминирующим, а во-вторых, имело место в составе доходов только в период 2008–2013 гг.; пассажирские перевозки также не приносили доминирующего дохода и при этом обнаружили скачкообразное сокращение дохода по ним в 2010 г. вследствие произошедших реструктуризационных изменений в процессе осуществления перевозочной деятельности).

Также мы считаем, что при расчете суммы дохода по грузоперевозкам, положенной в основу расчета среднего тарифа по ним, следует учитывать наличие фактора сдерживания их роста государством с одновременным предоставлением ОАО «РЖД» бюджетных ассигнований компенсационного характера по выпадающим доходам в этой связи. С этой целью сумма получаемого дохода по грузоперевозкам в ходе расчетов увеличивалась нами на сумму последних.

Принимая за основу приведенные выше доводы, в табл. 31 проведен расчет среднего тарифа по грузоперевозкам ОАО «РЖД», который рассматривается нами в качестве результативного показателя. Выдвигаемую гипотезу, которая будет подлежать дальнейшему доказательству, сформулируем следующим образом: сокращение железнодорожного тарифа возможно обеспечить снижением налоговой и долговой нагрузки на денежные притоки ОАО «РЖД».

Таким образом, результативным показателем (y) будет в данном случае выступать средний тариф по грузоперевозкам, рассчитанный с учетом компенсации от государства, который предположительно испытывает на себе влияние таких факторов, как:

– уровень налоговой нагрузки на денежные притоки ОАО «РЖД» (x_1);

– уровень долговой нагрузки на денежные притоки ОАО «РЖД» (x_2).

Таблица 31

Расчет среднего тарифа по грузоперевозкам ОАО «РЖД» за 2006–2013 гг.

Наименование показателя	Годы							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Доход от грузоперевозок, млрд руб.	658,016	754,947	847,037	783,036	936,229	1003,113	1089,282	1088,187
2. Бюдж. ассигнования на цели компенсации потерь в доходах по грузоперевозкам (из табл. 18)	1,120	3,591	2,100	40,900	25,420	3,887	3,135	-
3. Доход по грузоперевозкам с учетом бюдж. ассигнования	659,136	758,538	849,137	823,936	961,649	1007,000	1092,417	1088,187
4. Грузооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» всего, млрд ткм	2148,000	2312,600	2423,800	2271,300	2501,800	2704,800	2782,600	2813,100
5. Средний тариф (с учетом компенсации от государства), руб. за 1 тыс. ткм (стр. 3: стр. 4)	306,860	328,002	350,333	362,760	384,382	372,301	392,589	386,828

В основе установления такой зависимости нами будет использоваться достаточно широко известный метод экономико-математического моделирования – метод многомерного корреляционно-регрессионного анализа.

В частности, на основе наблюдаемых за восемь лет значений всех признаков (табл. 32) 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 32

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) (из табл. 31)	Факторные признаки	
		уровень налоговой нагрузки на денежные потоки, % (x ₁) (из табл. 27)	уровень долговой нагрузки на денежные потоки, % (x ₂) (из табл. 26)
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

Такая математическая модель (формула (4)) должна позволить нам определить влияние на результативный показатель (средний тариф по грузоперевозкам) каждого из факторов в отдельности (уровни налоговой и долговой нагрузки на денежные притоки), а также совокупное их воздействие на него.

Решение данной задачи осуществляется с помощью функций табличного процессора *Excel* в соответствии со следующей последовательно-

стью общеизвестных этапов изучения множественной корреляционной связи (в указанной последовательности этап предварительного отбора факторов, включаемых в математическую модель, пропускается сознательно в силу того, что он был нами реализован в первой части данного раздела диссертации):

- предварительное описание связи;
- конкретизация модели на основе анализа корреляционной матрицы;
- определение тесноты связи;
- оценка надежности построенного уравнения регрессии (корреляционно-регрессионной модели).

В основе реализации данных этапов лежит расчет специальных статистических показателей, а также критерии их оценки, которые широко представлены в специальной литературе¹¹⁴, а поэтому опускаются нами. Далее приведены обобщенные результаты оценки.

В частности, учитывая линейную зависимость между факторными и результативным признаками, уравнение множественной линейной регрессии (формула (4)), через решение системы применения метода наименьших квадратов, приобрело следующий вид (именно данное уравнение рассматривается нами полученной математической моделью, описывающей зависимость снижения среднего тарифа по грузоперевозкам за счет снижения налоговой и долговой нагрузки на денежные притоки ОАО «РЖД»):

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

¹¹⁴ Елисеева И.И. Общая теория статистики: учебник / И.И. Елисеева, М.М. Юрбашев; под ред. чл.-корр. РАН И.И. Елисеевой. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Финансы и статистика, 2006. – 656 с.: ил.; Дягель О.Ю. Теория экономического анализа / О.Ю. Дягель; Краснояр. гос. торг.-кон. ин-т. – Красноярск, 2005. – 187 с.

где 215,6026 – свободный член, показывающий, чему будет равен 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 корпорации на 1 %;

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

Информация, дающая основание утверждать о надежности и достоверности данной математической модели, обобщена в табл. 33.

Таблица 33

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:	х
– 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 поло-

жительной 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 материала 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.

В частности, если принять уровень налоговой нагрузки на денежные притоки равным 0, а уровень долговой нагрузки с учетом сохранения в 2013 г. остатка привлеченного заемного финансирования в составе денежного притока и сумму процентов, который на него приходится после замещения его части налоговым высвобождением, равным 9,012 % $((116,078+12,884)/1430,999 \times 100 \%)$, то средний тариф по грузоперевозкам может составить уже 240,719 руб. в расчета за 1 тыс. ткм:

$$241,897 = 215,6026 + 8,842865 \cdot 0 + 1,1087576 \times 10,066.$$

Однако заметим, что в процессе математического моделирования нами приоритетно ставилась задача доказательства наличия зависимости снижения тарифов под влияниями налоговых и долговых расходов, которая успешно решена.

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».

Такое углубление рассматривается нами в качестве самостоятельной темы, реализация которой возможна только на основе внутренней информации ОАО «РЖД» о структуре и размере тарифов за ряд предшествующих лет на перевозки по всем видам грузов и по всем видам пассажирских перевозок, а также иных видов основной деятельности. Кроме того, уточнения будет требовать и сам механизм формирования тарифов.

В завершении настоящего исследования считаем более актуальным дать пояснения по предполагаемым изменениям в организации бухгалтерского учета в ОАО «РЖД» в связи с предложением о наделении его правом начисления, но не перечисления в бюджет и внебюджетные фонды налогов и взносов.

3.3. Финансовый механизм реализации бюджетно-налогового взаимодействия государства и ОАО «РЖД»

Изменения, произошедшие в 2014 году, и финансовые санкции, введенные против нашей страны, требуют применения новых подходов в финансовом механизме. Традиционно государство рассматривает поддержку малого и среднего бизнеса. Действительно, как показывает динамика количества действующих юридических лиц (рис. 21) и индивидуальных предпринимателей (рис. 22), в РФ ¹¹⁵ на протяжении 2010–2013 годов прироста предпринимательских структур, действующих в виде юридических лиц, не происходило.

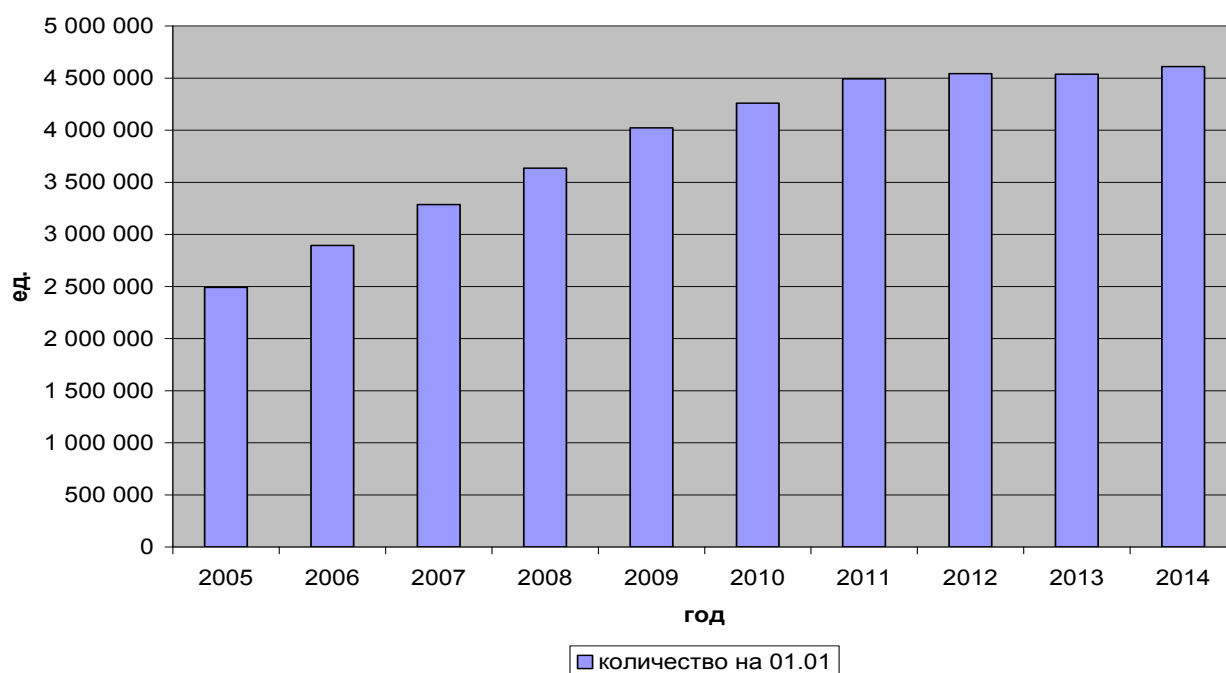


Рис. 21. Количество действующих юридических лиц в РФ

Количество индивидуальных предпринимателей и фермерских хозяйств (рис. 22) за аналогичный период стало снижаться, что свидетельствует об ухудшении условий ведения бизнеса.

¹¹⁵ Статистика по государственной регистрации ЮЛ и ИП в целом по Российской Федерации URL: http://www.nalog.ru/rn38/related_activities/statistics_and_analytics/regstats/.

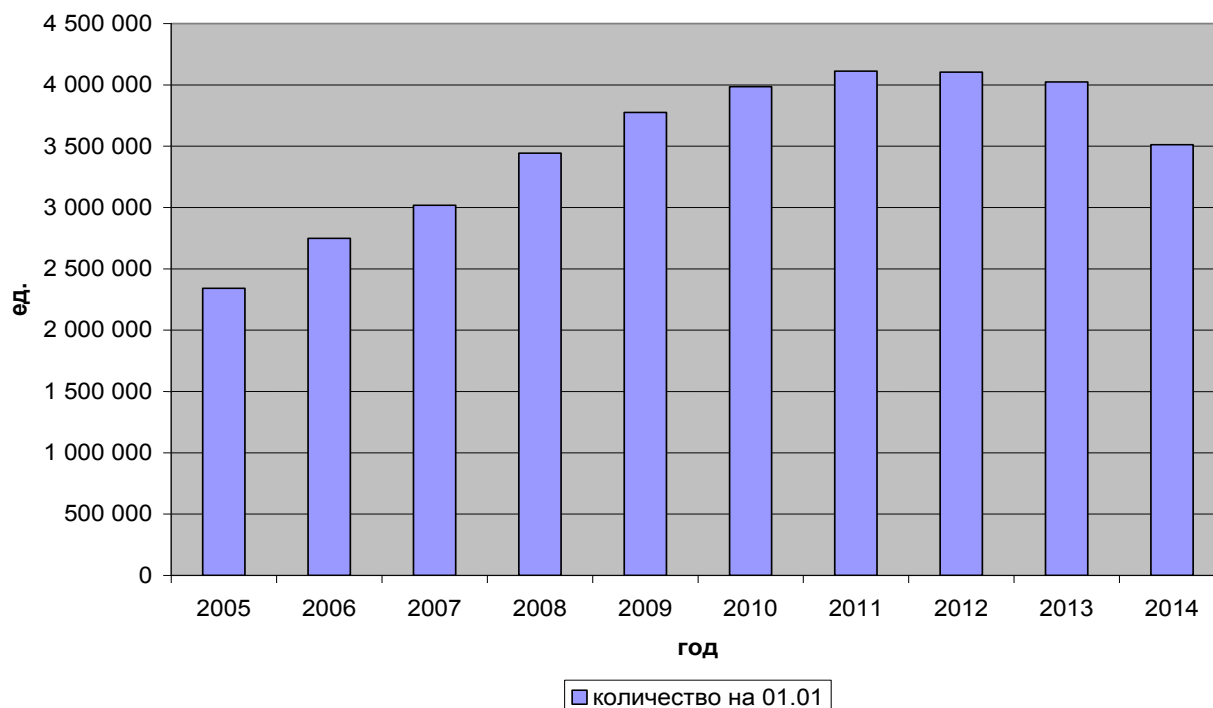


Рис. 22. Количество действующих индивидуальных предпринимателей и фермерских хозяйств в РФ

Следовательно, с нашей точки зрения, как показал проведенный анализ, динамика количества действующих предпринимательских структур в стране является индикатором, позволяющим прогнозировать уровень валового внутреннего продукта и как следствие темпы экономического роста или его снижение.

Вместе с тем, крупные корпорации являются локомотивом экономического роста, следовательно, в условиях экономического кризиса 2014–2015 годов в России необходимо ориентироваться на них. В начале 2015 года под председательством первого вице-премьера Игоря Шувалова утвердили список, в который включили 199 системообразующих организаций, которые могут рассчитывать на господдержку¹¹⁶. Необходимо отме-

¹¹⁶ Перечень системообразующих организаций. URL: <http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect>.

тить, что в этот перечень вошли все корпорации, рассмотренные нами в разделе 2.1 диссертационного исследования.

Выбранные системообразующие корпорации генерируют совокупную выручку примерно в 40 трлн руб. (около 60 % от ВВП России, 70 % от общего объема произведенной продукции). При подготовке перечня использовались такие количественные критерии, как численность персонала компании (не менее 4 тыс. человек), годовая выручка в 2013 г. (не менее 10 млрд руб.), налоговые отчисления за последние три года (не менее 5 млрд руб.).¹¹⁷

Господдержка этим корпорациям будет предоставляться в обмен на выполнение ими программ реструктуризации и повышения эффективности, а также иных обязательств, предусмотренных условиями господдержки. Будут образованы группы при Минэкономразвития и Минфине. Эти группы смогут принимать самостоятельные решения по предоставлению корпорациям госгарантий на сумму до 5 млрд руб. Решения о суммах свыше будут приниматься комиссией по экономическому развитию и интеграции.

Аналогичная работа была проведена в 2008 году при наступлении мирового финансового кризиса, когда внесли изменения в Налоговый кодекс РФ, направленные на поддержку крупных корпораций. Так, Федеральным законом от 26.11.2008 № 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 № 49-ФЗ).

¹¹⁷ МЭР опубликовал список системообразующих предприятий. URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/53025>.

В соответствии с ней отсрочка или рассрочка по уплате одного или нескольких федеральных налогов, а также пеней и штрафов по федеральным налогам может быть предоставлена по решению министра финансов РФ, если размер задолженности организации на 1-е число месяца подачи заявления о предоставлении отсрочки или рассрочки превышает 10 миллиардов рублей и ее единовременное погашение создает угрозу возникновения неблагоприятных социально-экономических последствий.

Данное положение касалось крупных корпораций. При этом организация, претендующая на получение отсрочки или рассрочки, обращалась в Министерство финансов РФ с заявлением, к которому прилагаются следующие документы:

- 1) справка налогового органа о состоянии расчетов по налогам, пеням и штрафам;
- 2) предполагаемый график погашения задолженности;
- 3) документы и сведения, свидетельствующие об угрозе возникновения неблагоприятных социально-экономических последствий в случае единовременного погашения задолженности;
- 4) письменное согласие организации на разглашение сведений, составляющих налоговую тайну, связанных с рассмотрением заявления организации.

Решение по заявлению организации принималось в течение одного месяца со дня его получения.

Решение об отсрочке или о рассрочке в части сумм, подлежащих зачислению в бюджеты субъектов РФ и (или) местные бюджеты, подлежало согласованию с финансовыми органами субъекта РФ и (или) муниципального образования.

На сумму задолженности, в отношении которой принято решение об отсрочке или о рассрочке, начислялись проценты по ставке, равной одной

второй ставки рефинансирования Центрального банка РФ, действовавшей за период отсрочки или рассрочки.

Отсрочка или рассрочка могла предоставляться без способов ее обеспечения.

Фактически был создан механизм кредитования крупных корпораций за счет средств консолидированного федерального бюджета. Повторимся, что в настоящее время данный финансовый механизм отменен.

С нашей точки зрения, его необходимо реанимировать в отношении ОАО «РЖД», которая является полисистемной монополией.

В настоящее время применяется инвестиционный налоговый кредит, который представляет собой такое изменение срока уплаты налога, при котором организации предоставляется возможность в течение определенного срока и в определенных пределах уменьшать свои платежи по налогу с последующей поэтапной уплатой суммы кредита и начисленных процентов.

Инвестиционный налоговый кредит может быть предоставлен по налогу на прибыль организации, а также по региональным и местным налогам.

Мы предлагаем внести изменения в Налоговый кодекс и назвать такое изменение срока уплаты налога «инфраструктурным налоговым кредитом». Условием его предоставления будет являться выполнение поручений Правительства РФ, связанных с инвестированием в объекты инфраструктуры.

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

В данном случае возникает опасность выпадения доходов из регионального и местного бюджетов. Для примера рассмотрим доходы консоли-

дированного бюджета субъекта Федерации на примере Иркутской области за период 2009–2013 года (см. табл. 34).

Таблица 34

Динамика доходов консолидированного бюджета Иркутской области
за период 2009–2012 (млрд руб)

ПОКАЗАТЕЛЬ	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	Абсолют- ный при- рост 2013 год к 2009 году	Относи- тельный прирост 2013 год к 2009 году
Налог на прибыль организации	15,66	17,48	30,06	39,96	29,13	13,47	86,0 %
НДФЛ	24,38	26,89	29,70	34,19	37,09	12,70	52,1 %
Акцизы	5,82	7,79	9,92	15,01	16,91	11,09	190,3 %
Налог на имущество физических лиц	0,43	0,40	0,14	0,42	0,58	0,14	32,8 %
Налог на имущество организаций	5,67	6,70	7,59	9,19	10,59	4,92	86,9 %
Транспортный налог	0,82	0,95	0,99	1,01	1,33	0,50	61,5 %
Земельный налог	1,99	2,19	2,16	2,42	2,63	0,64	32,3 %
НДПИ	0,69	0,92	1,20	1,42	1,45	0,76	110,7 %
Остальные налоги и сборы	2,66	3,14	3,73	4,73	4,99	2,33	87,7 %
Всего по админи- стрируемым дохо- дам	58,13	66,46	85,48	108,34	104,69	46,56	80,1 %

*Составлено автором на основе налоговых паспортов региона, размещенных на официа-
льном сайте Управления Федеральной налоговой службы по Иркутской области:*

URL: <http://www.r38.nalog.ru/statistic/npasport38>

В первую очередь нас интересуют региональные налоги:

1. Налог на имущество организаций – прирост составил 86,9 %;
2. Транспортный налог – прирост составил 61,5 %.

Во вторую очередь рассмотрим местные налоги:

1. Земельный налог – прирост составил 32,3 %;

2. Налог на имущество физических лиц – прирост составил 32,8 %.

Как видно из табл. 34, прирост только по одному из региональных налогов превысил относительный прирост в целом по администрируемым налогам – 80,1 %.

Причем данное увеличение поступлений налога на имущество организаций обусловлено внесенными изменениями в Налоговый кодекс РФ – отменой ряда льгот, в том числе по железнодорожным путям общего пользования.

Рассматривая структуру налоговых поступлений консолидированного бюджета (табл. 35), можно сделать вывод, что финансовая ситуация еще хуже, чем можно увидеть, анализируя абсолютные показатели.

Таблица 35

Структура налоговых поступлений консолидированного бюджета
Иркутской области за период 2009–2013

ПОКАЗАТЕЛЬ	2009	2010	2011	2012	2013	Абс. прирост 2013 год к 2009 году
Налог на прибыль организаций	26,9 %	26,3 %	35,2 %	36,9 %	27,8 %	0,9 %
НДФЛ	41,9 %	40,5 %	34,7 %	31,6 %	35,4 %	-6,5 %
Акцизы	10,0 %	11,7 %	11,6 %	13,9 %	16,2 %	6,1 %
Налог на имущество физических лиц	0,7 %	0,6 %	0,2 %	0,4 %	0,5 %	-0,2 %
Налог на имущество организаций	9,8 %	10,1 %	8,9 %	8,5 %	10,1 %	0,4 %
Транспортный налог	1,4 %	1,4 %	1,2 %	0,9 %	1,3 %	-0,1 %
Земельный налог	3,4 %	3,3 %	2,5 %	2,2 %	2,5 %	-0,9 %
НДПИ	1,2 %	1,4 %	1,4 %	1,3 %	1,4 %	0,2 %
Остальные налоги и сборы	4,6 %	4,7 %	4,4 %	4,4 %	4,8 %	0,2 %
Всего по администрируемым доходам	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	

Составлено автором на основе налоговых паспортов региона, размещенных на официальном сайте Управления Федеральной налоговой службы по Иркутской области:

URL: <http://www.r38.nalog.ru/statistic/npasport38>

Из четырех налогов, доля которых снизилась за период 2009–2013 гг., – это региональные и местные налоги (налог на имущество физических лиц, транспортный налог и земельный налог).

Как видно на рис. 23, доля закрепленных налогов (в соответствии с Налоговым кодексом РФ) снизилась с 15,3 % в 2009 году до 12 % в 2012 году – на 21,6 %.

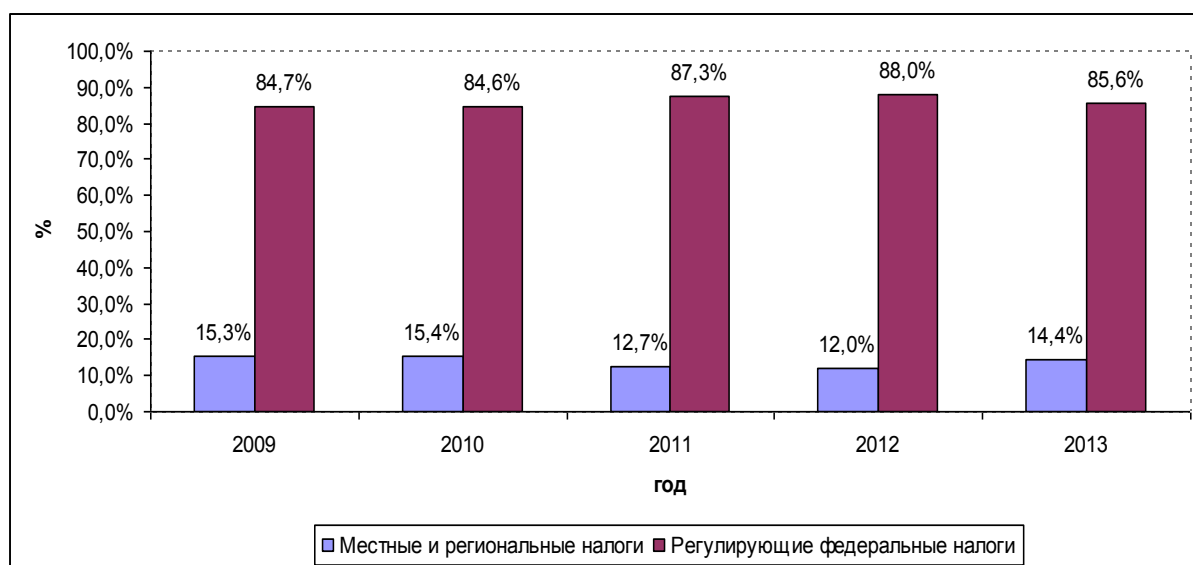


Рис. 23. Структура налоговых доходов консолидированного регионального бюджета Иркутской области за 2009–2013 года (в %)

Следовательно, федеральный уровень власти финансирует региональный и местный бюджеты, передавая им федеральные налоги.

Таким образом, наше предложение о введении инфраструктурного налогового кредита ситуацию для этих бюджетов не ухудшит, если выпадающие доходы будут компенсированы за счет государственных финансов.

В настоящее время существующий финансовый механизм взаимодействия ОАО «РЖД» и государства можно представить следующим образом (рис. 24).

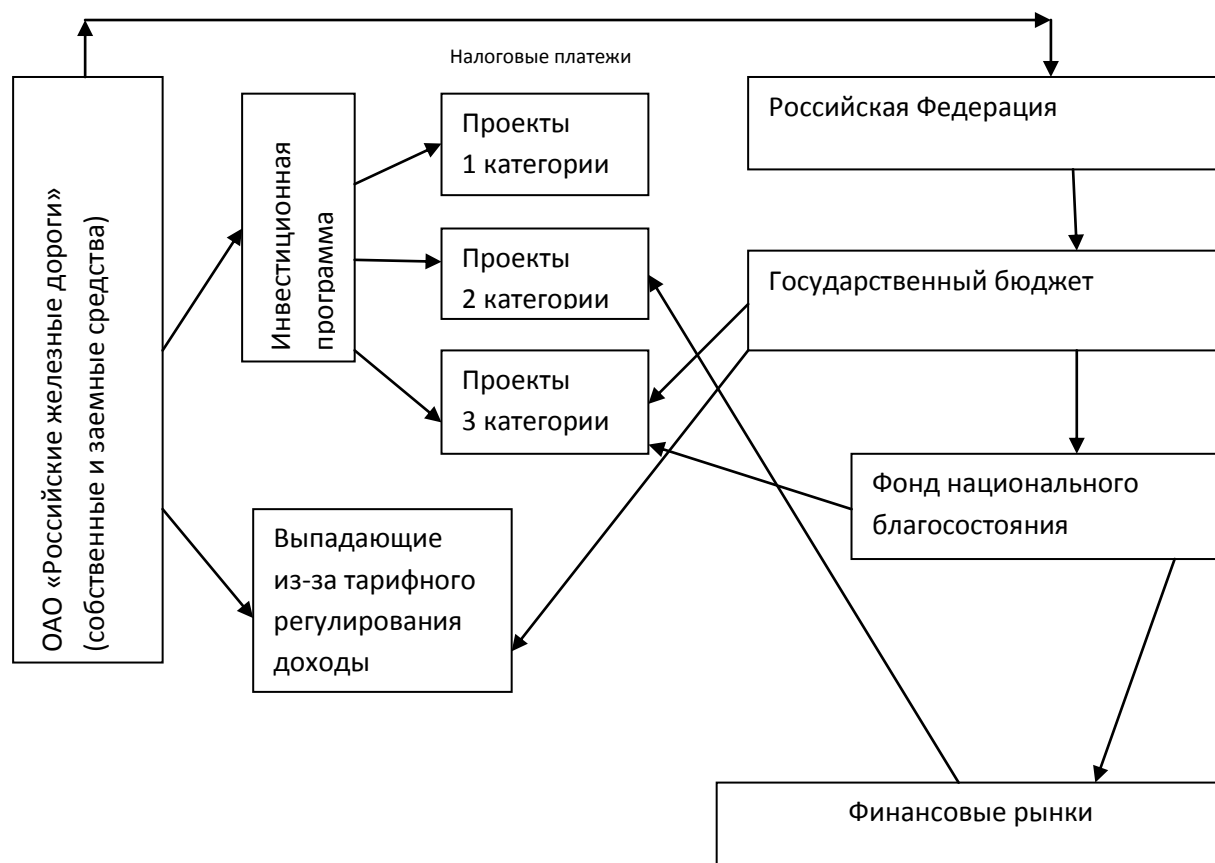


Рис. 24. Существующий финансовый механизм взаимодействия
ОАО «РЖД» и государства

В соответствии с инвестиционной программой ОАО «РЖД» к проектам первой категории относятся проекты, имеющие срок окупаемости в пределах 10–15 лет и финансируемые исключительно за счет собственных и заемных финансовых ресурсов корпорации; к проектам второй категории – проекты, имеющие срок окупаемости в пределах 15–30 лет и финансируемые за счет выпуска инфраструктурных облигаций с защитой от инфляции; к проектам третьей категории – потенциально некупаемые проекты, финансируемые за счет средств бюджета и суверенных фондов.

Для более подробного анализа данной схемы необходимо проанализировать принципы формирования указанных выше суверенных фондов. В

соответствии с бюджетным правилом доходы от экспорта сырьевых ресурсов поступают в Фонд национального благосостояния в объеме, превышающем утвержденный на соответствующий финансовый год объем нефтегазового трансферта (средств, необходимых для покрытия дефицита ненефтегазовых доходов бюджета), в случае если накопленный объем средств Резервного фонда достигает (превышает) его нормативную величину. Таким образом, в данной схеме можно наблюдать явно перераспределительный характер финансовых отношений между обозначенными на ней субъектами. Кроме того, следует отметить экзогенный характер движения денежных потоков, что создает барьеры нормальному воспроизводству общественного финансового капитала.

Государство и государственный бюджет в приведенном финансовом механизме оперирует с денежными потоками неодинаковой покупательной способности, чем усиливает дисбалансы, присущие системе.

Если проследить схему движения денежных потоков, то можно сделать вывод, что они, поступая в форме налоговых изъятий в бюджетную систему Российской Федерации, используются для финансирования расходов соответствующих бюджетов, в том числе для компенсации выпадающих расходов ОАО «РЖД», но за счет существования временного лага между этими процессами покупательная способность ОАО «РЖД» сокращается, как минимум, на уровень инфляции и упущенной выгоды.

С другой стороны, средства, поступающие за счет экспорта ресурсов в суверенные фонды, либо напрямую инвестируются в неокупаемые инвестиционные проекты, что повышает риск потери указанных средств для софинансирования деятельности Пенсионного фонда (основной цели создания Фонда), либо перераспределяются на финансирование инфраструктурных проектов посредством финансовых рынков, что создает дополни-

тельное давление на результаты окупаемости проектов посредством механизма финансовых издержек.

Данная схема, на наш взгляд, носит высокозатратный и инфляционный характер для всех участников (таблица 36).

Таблица 36

Распределение издержек между участниками финансового механизма

Участник	ОАО «РЖД»	Российская Федерация	Фонд национального благосостояния
Затраты на реализацию финансового механизма	Финансовые издержки, упущенная выгода, инфляционные убытки	Затраты на налоговое администрирование, выдача государственных гарантий по обязательствам. Прямые государственные расходы на субсидирование выпадающих доходов	Возможные убытки от инвестирования средств в некупаемые проекты, упущенная выгода, затраты на размещение средств фонда

Для сокращения указанных издержек, а также повышения экономического эффекта от взаимодействия государства и олистистемных монополий нами предлагается следующая трансформация финансового механизма такого взаимодействия:

1. Дополнение существующего бюджетного правила для формирования и использования средств Фонда национального благосостояния: установление зависимости объемов средств, направляемых на финансирование инфраструктурных проектов от мировых цен на энергоресурсы;

2. Введение инфраструктурных налоговых кредитов по принципу патентной системы налогообложения: выдача полисистемным монополиям патентов на отсрочку, либо зачет налоговых платежей в соответствии с объемами освоенной инвестиционной программы в соответствии с установленными категориями инвестиционных проектов:

а) проекты первой категории – установление отсрочки уплаты налогов в соответствии с установленным сроком окупаемости проектов,

б) проекты второй категории – установление отсрочки и частичного зачета налоговой задолженности в части финансирования вложений в инфраструктуру,

в) проекты третьей категории – зачет сумм налоговой задолженности средствами, направленными на финансирование проектов;

3. Установление поправочного коэффициента на размер сумм, под которые выдается патент, в зависимости от уровня цен на энергоресурсы и объемами Фонда национального благосостояния (необходимо для сокращения риска возрастания нефтегазового трансферта).

Предлагаемый финансовый механизм может быть схематично представлен следующим образом (рис. 25).

Очевидным преимуществом приведенной схемы является меньшая затратность ее реализации для всех участников проекта. Кроме того, главной движущей силой внедрения подобной трансформации должна являться возможность ускорения экономического роста российской экономики в целом.

Общеизвестно, что реализация инфраструктурных проектов приводит к мультипликации инвестиций во всех смежных отраслях экономики.

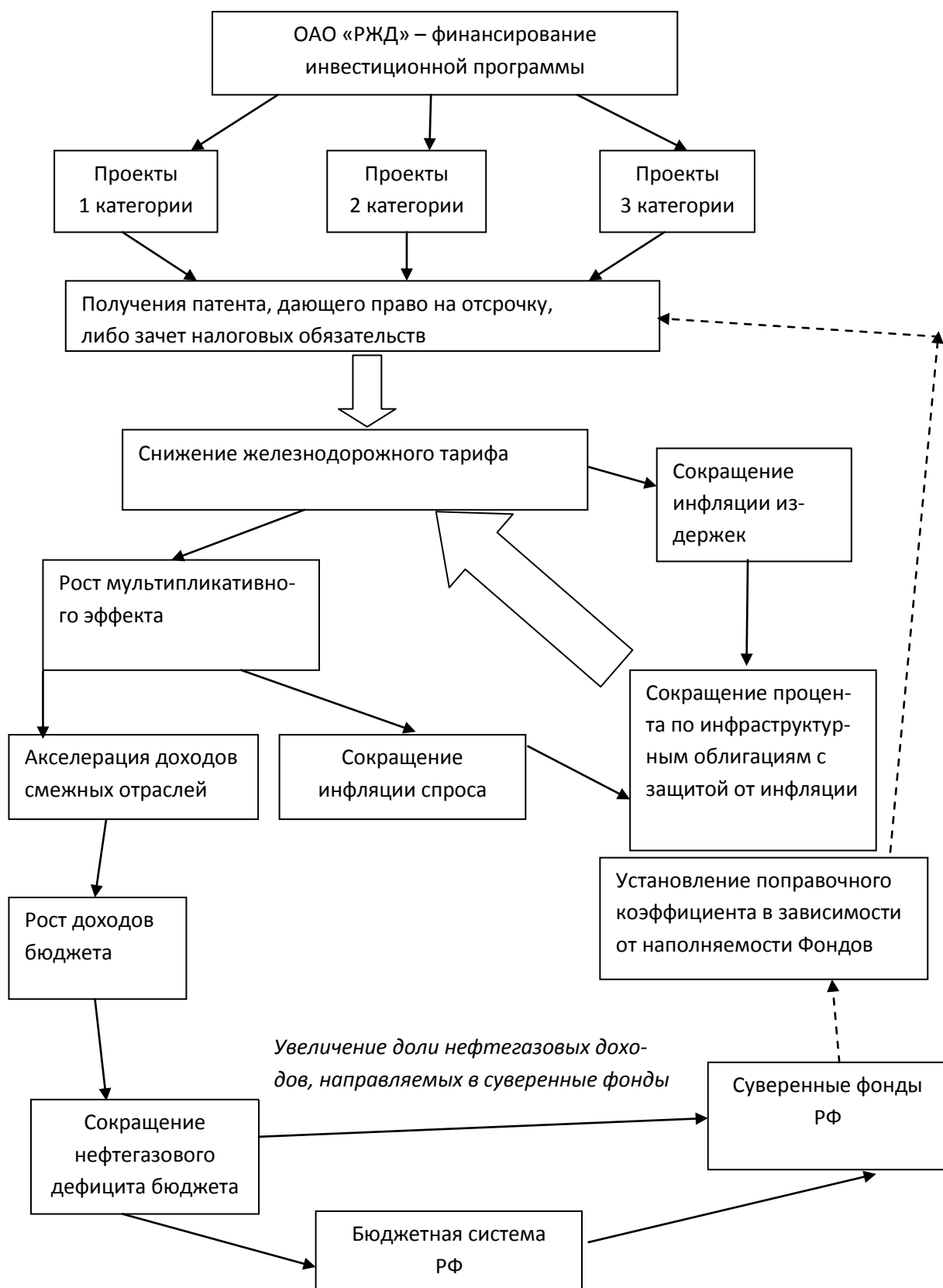


Рис. 25. Предлагаемый финансовый механизм реализации бюджетно-налогового взаимодействия государства и ОАО «РЖД»

Для иллюстрации данного положения приведем оценочные значения эффекта мультипликации инвестиций от реализации инвестиционного проекта «Москва – Казань», финансируемого частично за счет средств Фонда национального благосостояния.

Таблица 36

Мультипликативный эффект инвестиционного спроса на выпуск
в отраслях экономики¹¹⁸

Наименование отрасли	Влияние на валовой выпуск, млрд руб.
Сельское хозяйство	3,9
Добыча полезных ископаемых	62,6
Производство пищевых продуктов	3,1
Текстильное и швейное производство	1,4
Обработка древесины, целлюлозно-бумажное производство	42,6
Производство кокса и нефтепродуктов	43,7
Химическое производство	28,8
Производство прочих неметаллических продуктов	122,2
Металлургическое производство	116,8
Машиностроительные виды деятельности	43,1
Производство и распределение электроэнергии	47,6
Оптовая и розничная торговля	131,8
Транспорт и связь	77,2
Прочие услуги	95,0
Потребление домашних хозяйств	200,5
Инвестиции	200,5
Государственное потребление	38,0
Итого	1258,8

Приведенные данные не учитывают дополнительного эффекта от сокращения железнодорожного тарифа. То есть можно ожидать, что в результате реализации предлагаемого финансового механизма в долгосрочном периоде станет возможным сокращение зависимости бюджета от нефтегазовых доходов и выход на более интенсивный путь экономического развития.

¹¹⁸ <https://www.oprf.ru/files/MemoMoscow-KazanRU.pdf>.

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

В качестве таких источников можно предложить:

- 1) средства федерального бюджета;
- 2) средства Фонда национального благосостояния.

Таким образом, государственные средства, выделяемые для обеспечения экономического роста, будут использоваться для обеспечения деятельности крупной национальной корпорации – 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.

В случае невыполнения корпорацией принятых на себя обязательств налоги должны быть перечислены государству.

Предложенный финансовый механизм является эффективной формой взаимодействия, когда интересы государства и частного бизнеса совпадают, а средства, полученные в результате сверхдоходов от высоких цен на нефтегазовые ресурсы, используются не на текущее потребление, а инвестируются в будущее.

Заключение

Роль монополий для социально-экономического развития любой страны мира, в том числе и Российской Федерации, трудно переоценить. Либеральные взгляды 90-х годов XX века и неоклассическая экономика, рисовавшие монополии в качестве основного препятствия экономического роста, себя не оправдали. Достаточно вспомнить экономический кризис 90-х годов в нашей стране.

Глобализация мировой экономики требует формирования национальных лидеров (корпораций-лидеров, корпораций-чемпионов – их можно называть как угодно, главное – их суть), способных конкурировать на международном уровне. Это, в свою очередь, выдвигает особые условия для их финансирования.

Мировой экономический рынок всегда характеризовался наличием «Центра» и «Периферии». Как ни прискорбно писать об этом, но на современном этапе наша страна является классической «Периферией».

Вводя термин *периферийная монополия*, мы предполагаем, что данное понятие влечет за собой определенные особенности финансовых взаимоотношений между всеми участниками хозяйственного процесса.

На наш взгляд, ситуацию на «периферии» мирового хозяйства можно определить как процесс формирования и последующего развития периферийных монополий.

По нашему мнению, периферийная монополия – это монополия, создаваемая с целью экономического контроля над периферией мировой экономики. На примере ОАО «РЖД», которое является таковым, рассмотрены положительные и отрицательные стороны современного механизма финансирования и предложены новые подходы к таковой.

В условиях командно-административной системы управления экономикой, сложившейся в силу объективных причин в СССР, все предприятия и организации являлись в определенной степени монополистами, что делало конкуренцию невозможной. Во всяком случае, так представляли ситуацию ученые и практики, начавшие формирование рыночной экономики в 90-х годах XX века. В основе их рассуждений лежало блестящее исследование австрийского ученого Ф.А. фон Хайека «Дорога к рабству» (1944 год), которое проводило четкую грань между демократическими правительствами и тоталитарными режимами. Признаком первого является наличие конкуренции, а второго – вмешательство в рыночную экономику. В результате построение рыночной экономики в нашей стране сопровождалось повсеместной борьбой с монополиями, приобретающей формы «охоты на ведьм» и реализовывавшейся средневековыми методами. В течение последнего десятилетия XX века у нас шел процесс приватизации при одновременном раздроблении единого технологического процесса в собственность различных юридических лиц. С начала нынешнего столетия произошел обратный процесс – консолидация активов и формирование корпораций-лидеров. Их можно охарактеризовать следующим образом:

- 1) носят исторически сложившиеся российские технологические особенности;
- 2) обладают высокой фондоемкостью, трудоемкостью, капиталоемкостью, наукоемкостью (что предполагает особые условия финансирования, но об этом чуть позже);
- 3) выполняют связующую роль в пространственной экономике крупнейшей страны мира;
- 4) являются высокоэффективным инструментом государственного регулирования комплексного развития;

5) формируют конкурентоспособность страны на мировом уровне как с позиций потенциальных инвесторов, так и комфортности проживания населения;

6) являются крупнейшими налогоплательщиками в любой стране мира;

7) представляют собой отрасли экономики, востребованные при любом технологическом укладе (не важно, является ли общество индустриальным или постиндустриальным);

8) с точки зрения реальной экономики составляют ее базис (говоря словами Карла Маркса) или инфраструктуру (говоря современным экономическим языком).

Осуществленные расчеты и анализ позволяют сделать однозначный вывод – только в условиях сотрудничества государства и корпораций-лидеров возможно дальнейшее социально-экономическое развитие нашей страны.

Научная новизна заключается в следующем.

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 (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 и финансирования их деятельности. В отличие от существующего финансового подхода к деятельности монополий, выявленные особенности будут способствовать государственно-частному партнерству.

Выявлены финансовые особенности деятельности российских полисистемных 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 международной финансовой изоляции нашей страны.

Определено влияние и значение 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, к бюджетно-налоговой политике.

Финансовое взаимодействие государственных финансов и полисистемной монополии ОАО «РЖД» выражается в выполнении последней части государственных функций, что предполагает постоянные финансовые потоки между ними, обслуживание которых через железнодорожный тариф перекладывается на потребителей железнодорожных услуг.

Наложение налоговых обязательств на вынужденные инвестиции, осуществляемые по решению правительства РФ, приводит к возникновению дополнительных потребностей в финансовых ресурсах, препятствует развитию транспортной инфраструктуры, а также экономическому росту в стране, что требует внесения изменений в налоговый кодекс РФ и введения понятия «инфраструктурный налоговый кредит». Разработана математическая модель бюджетно-налогового взаимодействия государства и полисистемной монополии, отражающая финансовые и инвестиционные денежные потоки, апробация которой доказала экономическую эффективность прямой государственной поддержки.

Список использованной литературы

1. Конституция РФ (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ).
2. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая) : от 31.07.1998 № 146-ФЗ (ред. от 08.03.2015).
3. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) : от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. от 06.04.2015).
4. О Центральном банке РФ (Банке России) : федеральный закон от 10.07.2002 № 86-ФЗ (ред. от 29.12.2014) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2015).
5. О естественных монополиях : федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ (ред. от 30.12.2012) (с изм. и доп., вступающими в силу с 27.01.2013).
6. Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта : федеральный закон от 27.02.2003 № 29-ФЗ (ред. от 21.11.2011).
7. Об Основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий : указ Президента РФ от 28.04.1997 № 426 (с изм. от 23.07.2001).
8. О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» : постановление Правительства РФ от 18.05.2001 № 384 (ред. от 22.07.2009).
9. Об утверждении методики расчета величины совокупной налоговой нагрузки на день начала финансирования резидентом особой Экономической зоны в Калининградской области инвестиционного проекта и порядка установления (фиксации) факта увеличения этой

величины : постановление Правительства РФ от 23 июня 2006 г. № 391 (в ред. Постановления Правительства РФ от 30.07.2014 № 712).

10. О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года : распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008–2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года»).

11. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года : утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р.

12. Основные направления бюджетной политики на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов.

13. Основные направления единой государственной денежно-кредитной политики на 2015 год и период 2016 и 2017 годов : утв. Банком России.

14. Основные направления налоговой политики на 2015 год и плановый период 2016 и 2017 годов (одобрено Правительством РФ 01.07.2014).

15. Основные направления налоговой политики РФ на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов (одобрено Правительством РФ 25.05.2009).

16. Основные направления налоговой политики РФ на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов (одобрено Правительством РФ 20.05.2010).

17. Основные направления налоговой политики РФ на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов (одобрено Правительством РФ 07.07.2011).

18. Основные направления налоговой политики РФ на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов (одобreno Правительством РФ 30 мая 2013 года).

19. Основные направления налоговой политики РФ на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов (одобreno Правительством РФ 30.05.2013).

20. О постановке на учет ОАО «РЖД» по месту нахождения вновь созданных обособленных подразделений : письмо ФНС РФ от 10.08.2006 № ШТ-6-09/791@ (вместе с Письмом ФНС РФ от 03.08.2006 № 09-2-03/3794).

21. Об утверждении Концепции системы планирования выездных налоговых проверок : приказ Федеральной налоговой службы от 30 мая 2007 г. № мм-3-06/333@ (в ред. приказов ФНС России от 14.10.2008 № мм-3-2/467@, от 22.09.2010 № ммв-7-2/461@, от 08.04.2011 № ммв-7-2/258@, от 10.05.2012 № ммв-7-2/297@).

22. Ажогина Н.Н. Особенности бюджетно-налоговой политики России на современном этапе // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС. – 2014. – № 3. – С. 119–124.

23. Афонцев С., Ли Дж. Российский крупный бизнес в условиях глобального кризиса // Вопросы экономики. – 2013. – № 5. – С. 40–54.

24. Бадалян Л.Г., Криворотов В.Ф. Глобализация и закон убывающей отдачи Рикардо / Проекты и риски будущего: концепции, модели, инструменты, прогнозы / отв. ред. А.А. Акаев, А.В. Коротаев, Г.Г. Малинецкий, С.Ю. Малков. – М. : Красанд, 2011. – С. 83–288.

25. Барулин С.С. Финансовая политика и финансовый механизм развития железнодорожного транспорта в России / С.С. Барулин, Е.В. Барулина, В.И. Самаруха. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2013. – 162 с.

26. Белов И.В. Экономика железнодорожного транспорта : учебное пособие для студентов вузов железнодорожного транспорта / И.В. Белов, Н.П. Терешина, М.Ф. Трихунков, Б.М. Лapidус [и др.] ; под ред. Н.П. Терешиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М., 2001. – 346 с.

27. Березкин Ю.М. Проблемы и способы организации финансов. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2006. – 248 с.

28. Березкин Ю.М. Семь прикосновений к методологии / Ю.М. Березкин. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2010. – 257 с.

29. Большой экономический словарь / под ред. А.Н. Азрилияна. – М. : Институт новой экономики, 2007. – 620 с.

30. Борисов А.Б. Большой экономический словарь. – М. : Книжный мир, 2007. – 418 с.

31. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т. 3. Время мира / Фернан Бродель ; пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – 2-е изд. – М. : Весь Мир, 2007. – 732 с.

32. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т. 2. Игры обмена / Фернан Бродель ; пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – 2-е изд. – М. : Весь Мир, 2006. – 672 с.

33. Бубнов В.А. Влияние финансирования на трансформацию пространственной структуры России / В.А. Бубнов // European social science journal. – 2014. – Т. 2. – С. 354–361.

34. Бубнов В.А. Проблемы развития Сибирского федерального округа в условиях перехода к инновационному развитию российской экономики / В.А. Бубнов // Вестник Государственного университета управления. – 2011. – № 15. – С. 99–105.

35. Бубнов В.А. Реформирование налоговой системы на региональном уровне / В.А. Бубнов // Вестник Государственного университета управления. – 2011. – № 9. – С. 21–26.

36. Бубнов В.А. Влияние транспортной инфраструктуры на развитие Сибирского федерального округа : монография / В.А. Бубнов, Ю.Н. Гольская. – Иркутск : ИрГУПС, 2013. – 172 с.

37. Бубнов В.А. Опыт налогообложения в СССР / В.А. Бубнов, Е.А. Дорошенко // Современный этап развития российской экономики : сб. науч. тр. – Иркутск : ИрГУПС, 2014. – С. 29–41.

38. Бубнов В.А. Проблемы формирования Байкальского региона [Электронный ресурс] / В.А. Бубнов // Известия Иркутской государственной экономической академии (БГУЭП). – 2010. – № 5. – Режим доступа: <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=13918>.

39. Бубнов В.А. Проектное финансирование: исторический опыт применения в России на примере строительства Транссибирской магистрали / В.А. Бубнов // Финансовые аспекты структурных преобразований экономики : сб. науч. тр. – Иркутск : Изд-во ИрГУПС, 2014. – С. 64–68.

40. Бубнов В.А. Развитие транспортных систем в Сибирском федеральном округе / В.А. Бубнов // Проблемы и перспективы развития транспортных систем и строительного комплекса : материалы III Международной научно-практической конференции, Беларусь. – Гомель : Изд-во БелГУТ. – 2013. – С. 200–201.

41. Бубнов В.А. Реформирование финансового механизма естественной монополии в процессе преобразования в акционерное общество / В.А. Бубнов, С.А. Халетская // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2004. – № 1. – С. 153–159.

42. Бубнов В.А. Финансы как экономическая категория в современной экономике [Электронный ресурс] / В.А. Бубнов // Известия Иркутской государственной экономической академии (БГУЭП). – 2014. – № 1. – Режим доступа: <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=18726>.

43. Бубнов В.А., Хаустов Д.С., Хоменко Г.А. Полисистемная монополия: бюджетно-налоговый аспект. – Иркутск : ИрГУПС, 2015. – 224 с.
44. Вебер М. Избранное: Протестантская этика и дух капитализма. – 3-е изд., доп. и испр. – М. ; СПб. : Центр гуманитарных инициатив, 2013. – 656 с.
45. Верников А. «Национальные чемпионы» в структуре российского рынка банковских услуг // Вопросы экономики. – 2013. – № 3. – С. 94–108.
46. Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 годах / С.Ю. Витте; предисл. Мст. П. – М. : Издательство Юрайт, 2011. – 468 с.
47. Витте С.Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети. С. 49–59. В кн.: Леонтьев Р.Г. Инвестиционные процессы и железнодорожное строительство: российский опыт, региональные перспективы, оценка эффективности / Р.Г. Леонтьев, Н.В. Дербас, М.А. Немчанинова. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2004. – 371 с.
48. Выступление Министра экономического развития А.В. Улюкаева на Инвестиционном форуме ВТБ Капитал «Россия зовет!» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/economylib4/mer/press/news/doc20131001_2 (обращение на сайт 18.11.2013).
49. Годовой отчет компании ОАО «РЖД» за 2006 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32.

50. Годовой отчет компании ОАО «РЖД» за 2007 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32.

51. Годовой отчет компании ОАО «РЖД» за 2008 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32.

52. Годовой отчет компании ОАО «РЖД» за 2009 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32.

53. Годовой отчет компании ОАО «РЖД» за 2010 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32.

54. Годовой отчет компании ОАО «РЖД» за 2011 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32.

55. Годовой отчет компании ОАО «РЖД» за 2012 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32.

56. Годовой отчет компании ОАО «РЖД» за 2013 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32.

57. Годовой отчет компании ОАО «Газпром» за 2006 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gazprom.ru/investors/reports/2006>.

58. Годовой отчет компании ОАО «Газпром» за 2007 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gazprom.ru/investors/reports/2007>.

59. Годовой отчет компании ОАО «Газпром» за 2008 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gazprom.ru/investors/reports/2008>.

60. Годовой отчет компании ОАО «Газпром» за 2009 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gazprom.ru/investors/reports/2009>.
61. Годовой отчет компании ОАО «Газпром» за 2010 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gazprom.ru/investors/reports/2010>.
62. Годовой отчет компании ОАО «Газпром» за 2011 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gazprom.ru/investors/reports/2011>.
63. Годовой отчет компании ОАО «Газпром» за 2012 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gazprom.ru/investors/reports/2012>.
64. Годовой отчет компании ОАО «Газпром» за 2013 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gazprom.ru/investors/reports/2013>.
65. Годовой отчет компании ОАО «Лукойл» за 2006 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lukoil.ru/new/finreports/2006>.
66. Годовой отчет компании ОАО «Лукойл» за 2007 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lukoil.ru/new/finreports/2007>.
67. Годовой отчет компании ОАО «Лукойл» за 2008 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lukoil.ru/new/finreports/2008>.
68. Годовой отчет компании ОАО «Лукойл» за 2009 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lukoil.ru/new/finreports/2009>.
69. Годовой отчет компании ОАО «Лукойл» за 2010 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lukoil.ru/new/finreports/2010>.
70. Годовой отчет компании ОАО «Лукойл» за 2011 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lukoil.ru/new/finreports/2011>.
71. Годовой отчет компании ОАО «Лукойл» за 2012 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lukoil.ru/new/finreports/2012>.
72. Годовой отчет компании ОАО «Лукойл» за 2013 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lukoil.ru/new/finreports/2013>.

73. Годовой отчет компании ОАО «Роснефть» за 2006 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rosneft.ru/Investors/statements_and_presentations.

74. Годовой отчет компании ОАО «Роснефть» за 2007 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rosneft.ru/Investors/statements_and_presentations.

75. Годовой отчет компании ОАО «Роснефть» за 2008 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rosneft.ru/Investors/statements_and_presentations.

76. Годовой отчет компании ОАО «Роснефть» за 2009 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rosneft.ru/Investors/statements_and_presentations.

77. Годовой отчет компании ОАО «Роснефть» за 2010 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rosneft.ru/Investors/statements_and_presentations.

78. Годовой отчет компании ОАО «Роснефть» за 2011 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rosneft.ru/Investors/statements_and_presentations.

79. Годовой отчет компании ОАО «Роснефть» за 2012 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rosneft.ru/Investors/statements_and_presentations.

80. Годовой отчет компании ОАО «Роснефть» за 2013 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rosneft.ru/Investors/statements_and_presentations.

81. Годовой отчет компании ОАО «Сбербанк» за 2006 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://data.sberbank.ru/irkutsk/ru/investor_relations/accountability/annual_reports.

82. Годовой отчет компании ОАО «Сбербанк» за 2007 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://data.sberbank.ru/irkutsk/ru/investor_relations/accountability/annual_reports.

83. Годовой отчет компании ОАО «Сбербанк» за 2008 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://data.sberbank.ru/irkutsk/ru/investor_relations/accountability/annual_reports.

84. Годовой отчет компании ОАО «Сбербанк» за 2009 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://data.sberbank.ru/irkutsk/ru/investor_relations/accountability/annual_reports.

85. Годовой отчет компании ОАО «Сбербанк» за 2010 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://data.sberbank.ru/irkutsk/ru/investor_relations/accountability/annual_reports.

86. Годовой отчет компании ОАО «Сбербанк» за 2011 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://data.sberbank.ru/irkutsk/ru/investor_relations/accountability/annual_reports.

87. Годовой отчет компании ОАО «Сбербанк» за 2012 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://data.sberbank.ru/irkutsk/ru/investor_relations/accountability/annual_reports.

88. Годовой отчет компании ОАО «Сбербанк» за 2013 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://data.sberbank.ru/irkutsk/ru/investor_relations/accountability/annual_reports.

89. Годовой отчет компании ОАО «Сургутнефтегаз» за 2011 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.surgutneftegas.ru/ru/investors/reports/annual>.

90. Годовой отчет компании ОАО «Сургутнефтегаз» за 2012 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.surgutneftegas.ru/ru/investors/reports/annual>.

91. Годовой отчет компании ОАО «Сургутнефтегаз» за 2013 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.surgutneftegas.ru/ru/investors/reports/annual>.

92. Гольская Ю.Н., Кузнецова И.А. Оценка влияния транспорта на социально-экономическое развитие регионов // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2010. – № 5 (73). – С. 61–64.

93. Госдума поддержала законопроект о сокращении на 40,5 млрд рублей дефицита федерального бюджета в 2013 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.minfin.ru/ru/press/speech/index.php?id_4=20391 (обращение на сайт 20.11.2013).

94. Гринин Л.Е., Коротаев А.В. Глобальный кризис в ретроспективе. Краткая история подъемов и кризисов: от Ликурга до Алана Гринспена / отв. ред. С.Ю. Малков. – М. : Либроком, 2010. – 336 с.

95. Гуриев С. Мифы экономики. Заблуждения и стереотипы, которые распространяют СМИ и политики / Сергей Гуриев. – 4-е изд. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2012. – 312 с.

96. Дрожжина И.А. Практическая реализация методики расчета налоговой нагрузки экономического субъекта // Управленческий учет. – 2009. – № 11. – С. 69–75.

97. Елисеева И.И. Общая теория статистики : учебник / И.И. Елисеева, М.М. Юрбашев ; под ред. чл.-корр. РАН И.И. Елисеевой. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Финансы и статистика, 2006. – 656 с. : ил.

98. Дягель О.Ю. Теория экономического анализа / О.Ю. Дягель ; Краснояр. гос. торг.-экон. ин-т. – Красноярск, 2005. – 187 с.

99. Кагарлицкий Б.Ю. От империй – к империализму. Государство и возникновение буржуазной цивилизации / Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшей школы экономики, 2010. – 680 с.

100. Кагарлицкий Б.Ю. Периферийная империя: циклы русской истории / Б.Ю. Кагарлицкий. – М. : Алгоритм : Эксмо, 2009. – 576 с.

101. Калиновский И. РЖД помогут устоять [Электронный ресурс] // Эксперт. – Режим доступа: <http://expert.ru/2014/07/28/rzhd-pomogut-ustoyat/> (дата обращения: 01 февраля 2015 г.).

102. Камерон Р. Краткая экономическая история мира от палеолита до наших дней / Рондо Камерон ; пер. с англ. Е.Н. Шевцовой. – М. : РОССПЭН, 2001. – 544 с.

103. Кейнс Дж.М. Общая теория занятости, процента и денег / пер. с англ. проф. Н.Н. Любимова. – М. : Гелиос АРВ, 2012. – 352 с.

104. Киреенко А.П. Налоговая система: накопленный опыт и пути развития. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2004. – 242 с.

105. Киреенко А.П. К вопросу о понятии бюджетных инвестиций // Известия ИГЭА. – 2012. – № 4 (84). – С. 34–38.

106. Консолидированные группы налогоплательщиков. Кто они? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nalogkodeks.ru/konsolidirovannye-gruppy-nalogoplat/> (дата обращения: 09.11.2014).

107. Копылов Г. Регион-сеть и региональные программы // Федеральные и региональные программы России. – 2005. – № 41. – С. 82–95.

108. Кузнецова А.И. Инфраструктура: вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. – М. : КомКнига, 2006. – 456 с.

109. Лабыкин А. РЖД подправили инвестпрограмму [Электронный ресурс] // Эксперт. – Режим доступа: <http://expert.ru/2015/01/5/rzhd-podpravili-investprogrammu/> (дата обращения: 01 февраля 2015 г.).

110. Лapidус Б.М. Повышение эффективности основной деятельности холдинга «РЖД» // Железнодорожный транспорт. – 2010. – № 11. – С. 4–7.

111. Лapidус Б.М., Мачерет Д.А. Принципиальная модель спроса и предложения на рынке грузовых железнодорожных перевозок в условиях структурной реформы отрасли // Вестник научно-исследовательского института железнодорожного транспорта. – 2013. – № 1. – С. 3–8.

112. Лapidус Б.М. Экономика железнодорожного транспорта : учебник для студентов вузов железнодорожного транспорта / Б.М. Лapidус, Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда [и др.] ; под ред. Н.П. Терешиной, Б.М. Лapidуса. – М., 2011. – Сер. Высшее профессиональное образование.

113. Лapidус Б.М. Повышение эффективности основной деятельности холдинга «РЖД» // Железнодорожный транспорт. – 2010. – № 11. – С. 4–7.

114. Лapidус Б.М. Тарифная политика второго этапа реформы // Экономика железных дорог. – 2003. – № 3. – С. 9–16.

115. Лapidус Б.М. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений (системный анализ). – 2-е изд., перераб. и доп. – М., 2001. – 301 с.

116. Лapidус Б.М. Экономические проблемы железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. – 1999. – № 4. – С. 7–16.

117. Лapidус Б.М. Экономические процессы и информатизация // Железнодорожный транспорт. – 1999. – № 9. – С. 72–75.

118. Ле Гофф Ж. Средневековье и деньги: очерк исторической антропологии / пер. с фр. М.Ю. Некрасова. – СПб. : Евразия, 2014. – 224 с.

119. Левенсон Т. Ньютон и фальшивомонетчик. Как величайший ученый стал сыщиком / Томас Левенсон ; пер. с англ. К. Бандуровского. – М. : АСТ : Corpus, 2013. – 416 с.

120. Левин М., Сатаров Г. Рентоориентированная Россия // Вопросы экономики. – 2014. – № 1. – С. 60–77.

121. Ленин В.И. Наше внешнее и внутреннее положение и задачи партии. Речь 21 ноября: Московская губернская конференция РКП(б), 20-22 ноября 1920 г. [Электронный ресурс] // Полн. собр. соч. Т. 42. – Режим доступа: <http://media.samsu.ru/editions/history/uchebnie/nep/MainNEP/Literature/LeninWorks/LenLit.htm>.

122. Ливи Баччи М. Демографическая история Европы / пер. с итал. А. Миролюбовой. – СПб. : Александрия, 2010. – 304 с.

123. Майбуров И.А. Налоги и налогообложение : учеб. пособие. – М. : Юнити-Дана, 2011. – 558 с.

124. Майбуров И.А. Экономика налоговых реформ / И.А. Майбуров, Ю.Б. Иванов, Л.Л. Тарангул [и др.] ; под ред. И.А. Майбурова, Ю.Б. Иванова, Л.Л. Тарангул. – Киев, 2013. – 430 с.

125. Митрофанова И.А. Экономическая сущность, принципы, функции налога на прибыль: эволюционный подход // Международный бухгалтерский учет. – 2013. – № 45. – С. 42–55.

126. Молчанова М.Ю. Бюджетно-налоговое регулирование территориального развития : монография / М.Ю. Молчанова, Е.В. Петрова ; Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2013. – 230 с.

127. Мэнкью Н. Грегори. Макроэкономика. – СПб. : Питер, 2013. – 560 с.

128. Налоги и налогообложение в России : учебник / В.А. Парыгина, К. Браун, Дж. Масгрейф, А.А. Тедеев. – М. : Эксмо, 2006. – 123 с.

129. Островенко Т.К. Налоговая нагрузка на предприятие: обобщающие и частные показатели системы // Аудиторские ведомости. – 2001. – № 9.

130. Пансков В.Г. Налоги и налоговая система Российской Федерации. – М. : МЦФЭР, 2006. – 460 с.

131. Паскачев А.Б. Налоговый потенциал экономики России. – М. :

МЕЛАП, 2001. – 400 с.

132. Перес К. Технологические революции и финансовый капитал. Динамика пузырей и периодов процветания / Карлота Перес ; пер. с англ. Ф.В. Маевского. – М. : Дело РАНХиГС, 2011. – 232 с.

133. Пинская М.Р. К вопросу об отнесении налогов к соответствующим уровням бюджетной системы // Вестник финансового университета. – 2009. – № 3. – С. 57–62.

134. Покровский М. Русская история : в 3 т. Т. 1 / Михаил Покровский. – М. : АСТ, 2005. – 344 с.

135. Покровский М. Русская история : в 3 т. Т. 2 / Михаил Покровский. – М. : АСТ, 2005. – 381 с.

136. Пол А. Самуэльсон, Вильям Д. Нордхаус. Экономика : пер. с англ. – М. : Бином, 1997. – 800 с. : ил.

137. Попов С.В. Идут по России реформы... / С.В. Попов // Кентавр. – 1992. – № 2 (6). – С. 2–59.

138. Попов С.В. Лекции в Омске (3. О государственной реформе) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://berezkin.info/wp-content/uploads/2010/12/Popov-Lekcii-v-Omske.zip> (дата обращения: 21 сентября 2014 г.).

139. Потапова Ю.В. К вопросу о понятии бюджетных инвестиций // Известия ИГЭА. – 2002. – № 2 (32). – С. 61–66.

140. Предварительные итоги реализации IV этапа реформирования [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5103&.

141. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Инфра-М, 2006. – 494 с.

142. Райнерт Э.С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными / пер. с англ. Н. Автономовой ; под ред. В. Автономова ; Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Гос. ун-та – Высшей школы экономики, 2011. – 384 с.

143. Ружанская Л. Модель российской корпорации в условиях институциональных трансформаций // Журнал экономической теории. – 2011. – № 4. – С. 180–192.

144. Рыкалина О. Инфраструктура как фактор экономического роста и ее логистическая составляющая // Логистика. – 2012. – № 2. – С. 36–39.

145. Самаруха В.И. Влияние «голландской болезни» на развитие промышленности России // Известия ИГЭА. – 2012. – № 1 (81). – С. 68–72.

146. Самаруха В.И., Краснова Т.Г. Влияние налоговой системы на инвестиционную активность // Известия ИГЭА. – 2009. – № 4 (66). – С. 72–75.

147. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. Антология экономической классики. Предисловие И.А. Столярова. – М. : Эконов. – 1993. – Т. 1. – 475 с.

148. Сольская И.Ю. Управление инвестиционной деятельностью / И.Ю. Сольская, В.А. Бубнов, С.А. Халетская [и др.]. – Иркутск : Изд-во ИрГУПС, 2008. – 300 с.

149. Сольская И.Ю., Бубнов В.А., Иващук Е.В. Оценка удорожающего влияния удаленности Иркутской области от основных рынков сбыта и разработка мер по снижению транспортных издержек в ценах продукции ее товаропроизводителей. – Иркутск : Изд-во ИрГУПС, 2006. – 210 с.

150. Сорокина Т.В. Территориальные особенности бюджетной реформы в России / Т.В. Сорокина // Известия ИГЭА. – 2009. – № 6. – С. 35–39.

151. Сорокина Т.В. Финансовое обеспечение социально значимого бюджетного сектора субъекта Российской Федерации [Электронный ресурс] / Т.В. Сорокина // Известия Иркутской государственной экономической академии (БГУЭП). – 2013. – № 1. – Режим доступа: <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=17500>.

152. Сорокина Т.В. Основные направления межбюджетного регулирования в бюджетной системе региона / Т. В. Сорокина // Проблемы совершенствования бюджетной политики регионов и муниципалитетов : материалы Десятой науч.-практ. конф., 28–30 сент. 2011 г. – Петрозаводск : Изд-во ПетрГУ. – 2011. – С. 199–202.

153. Толпыго А. История Великой французской революции 1789 г. / А.К. Толпыго. – Харьков : Фолио, 2011. – 476 с.

154. Улыбина Т.П. Сущность методики управления развитием инфраструктуры внешней торговли региона // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2009. – № 1 (63). – С. 112–115.

155. Федотов Д.Ю. Особенности исполнения бюджетов субъектов Российской Федерации // Известия Иркутской государственной экономической академии (БГУЭП). – 2010. – № 4. – С. 14–27.

156. Федотов Д.Ю. Особенности формирования доходов бюджетов субъектов Российской Федерации // Финансы и кредит. – 2011. – № 8 (440). – С. 2–12.

157. Финансовая отчетность по российским стандартам ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#3 (дата обращения: 30.03.2015).

158. Флоринская М.В. Бюджетно-налоговое регулирование социально-экономического роста в территориальных системах // Вестник Адыгей-

ского государственного университета. Серия 5: Экономика. – 2013. – № 4 (131). – С. 131–135.

159. Хайек Ф.А. Дорога к рабству / пер. с англ. М. Гнедовского. – М. : АСТ-Астрель, 2012. – 317 с.

160. Хаустов Д.С. Глобализация: типичность и уникальность с позиций мир-системного анализа // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2010. – № 5 (73). – С. 127–130.

161. 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.

162. Хоменко Г.А. Взаимосвязь экономического развития РФ 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>.

163. 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, Иркутск, 31 марта – 4 апреля 2014 г. – Иркутск : ИрГУПС, 2014. – С. 169–174.

164. 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.

165. 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.

166. 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, Саратов, 28 марта 2014 г. / под общ. ред. Е.А. Ермаковой. – Саратов : Наука, 2014. – С. 437–443.

167. 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.

168. Цыгичко А.Н. Нормализация налоговой нагрузки. – М. : ИТРК, 2002. – 108 с.

169. Чащин В.В. Очерки теории и истории экономического оппортунизма : монография / В.В. Чащин. – М. : КноРус, 2014. – 320 с.

170. Чертков А. Выход на Большую землю [Электронный ресурс] // Эксперт. – Режим доступа: <http://expert.ru/expert/2013/25/vyihod-na-bolshuyu-zemlyu/> (дата обращения: 01 февраля 2015 г.).

171. Шумахер Э.Ф. Малое прекрасно. Экономика, в которой люди имеют значение / пер. с англ. Д.О. Аронсона ; Высшая школа экономики. – М. : Изд. дом Высшей школы экономики, 2012. – 352 с.

172. Шуплецов А.Ф. Инвестиции: основы выбора и принятия решений. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2003. – 334 с.

173. Щедровицкий Г.П. Категории сложности изыскательных работ как объект исследований с системодеятельностной точки зрения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.fondgp.ru/gp/biblio/rus/52> (дата обращения: 27 сентября 2014 г.).

174. Щербинин Ю.А. Некоторые проблемы развития железнодорожной инфраструктуры в России // Проблемы прогнозирования. – 2012. – № 1. – С. 49–62.

175. Эрс Ж. Рождение капитализма в средние века: менялы, ростовщики и крупные финансисты / пер. с фр. М.Ю. Некрасова. – СПб. : Евразия, 2014. – 320 с.

176. Янжул И.И. Основные начала финансовой науки. Учение о государственных доходах. – СПб., 1898. – 239 с.

.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Сведения об отдельных финансово-экономических показателях деятельности ОАО «РЖД» за 2006–2013 гг.¹¹⁹

Таблица А.1

Денежные потоки ОАО «РЖД» за 2006–2013 гг., млрд руб.

Наименование показателя	Усл.обоз.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Поступления от текущей деятельности	x1	1362,2	1531,5	1617,6	1411,5	1304,7	1341,4	1415,5	1431,0
поступления от продажи продукции, товаров, работ и услуг	x11	983,6	1152,5	1263,6	1199,9	1168,5	1180,6	1291,4	1281,2
поступления от арендных платежей, лицензионных платежей, роялти, комиссионных и иных аналогичных платежей	x12	-	-	-	-	15,9	38,9	61,1	56,4
прочие поступления	x14	376,7	368,9	332,3	131,4	120,3	121,9	63,0	93,5
бюджетные ассигнования	x15	1,9	10,2	21,7	80,2	-	-	-	-
Поступления от инвестиционных операций	x2	1,6	6,3	14,4	34,8	35,3	178,8	104,9	48,3
Поступления от финансовой деятельности	x3	10,0	33,4	533,3	450,4	193,3	250,7	326,3	355,6
получение кредитов и займов	x31	10,0	33,4	508,7	422,1	71,9	132,2	167,5	108,2
получение от выпуска акций, увеличения долей участия	x32	-	-	24,6	28,2	103,6	88,6	101,0	59,5
получения от выпуска облигаций, векселей и других долговых ценных бумаг	x33	-	-	-	-	15,1	28,3	34,1	185,6
прочие поступления	x34	-	-	-	-	2,8	1,6	23,6	2,3
ИТОГО ДЕНЕЖНЫЙ ПРИТОК	x	1373,8	1571,2	2165,3	1896,6	1533,4	1770,8	1846,6	1834,8
Платежи по текущей деятельности	y1	1276,3	1288,8	1401,5	1167,0	1120,0	1234,0	1301,0	1342,0

¹¹⁹ Составлено по данным, размещенным на официальном сайте ОАО «РЖД» (http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=31).

Продолжение приложения А

Окончание таблицы А.1

Наименование показателя	Усл.обоз.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
платежи с поставщиками за сырье, материалы, работы и услуги	y11	508,5	514,4	628,0	490,6	471,9	554,9	604,1	660,5
налоги и сборы	y12	180,6	179,2	184,5	194,3	253,0	256,6	256,3	237,2
платежи % по долговым обязательствам	y13	4,6	3,8	9,7	26,8	19,9	18,5	16,2	22,7
оплата труда работников	y14	582,6	591,3	579,3	455,3	375,2	404,0	424,4	421,7
Платежи по инвестиционным операциям	y2	69,2	241,2	404,8	326,0	264,8	323,9	444,9	407,5
платежи в связи с приобретением, созданием, модернизацией, реконструкцией и подготовкой к использованию внеоборотных активов	y21	66,4	237,5	363,2	295,3	249,1	306,5	396,1	391,3
платежи в связи с приобретением акций других организаций	y22	2,8	3,5	2,1	4,9	3,8	4,6	33,0	5,4
платежи в связи с приобретением долговых ценных бумаг, предоставление займов другим лицам	y23	-	0,2	39,5	25,8	2,3	3,1	4,0	0,6
платежи процентов по долговым обязательствам, включенным в стоимость инвестиционного актива	y24	-	-	-	-	9,5	9,6	9,2	10,0
прочие платежи	y25	-	-	-	-	-	0,1	2,5	0,4
Платежи по финансовой деятельности	y3	31,6	44,8	337,4	422,2	113,4	90,2	168,1	118,8
платежи в связи с погашением векселей и других долговых ценных бумаг, возврат кредитов и займов	y31	16,7	14,0	314,5	402,4	109,6	85,6	163,2	118,4
прочие платежи	y32	14,9	30,8	22,9	19,8	3,8	4,5	4,9	0,4
ИТОГО ДЕНЕЖНЫЙ ОТТОК	y	1377,1	1574,8	2143,7	1915,1	1498,2	1648,1	1914,0	1868,4
Сальдо (чистый денежный приток/отток)	-	-3,3	-3,6	21,6	-18,5	35,2	122,8	-67,4	-33,6

Таблица А.2

Бюджетное финансирование ОАО «РЖД» за 2006–2013 гг., млрд руб.

Наименование показателя	Сумма, млрд руб.
2013 год	
Реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД»	59,4
Реализация мероприятий по развитию транспортного комплекса Московского региона,	38,3
в том числе из бюджета г. Москвы	3,4
Мероприятия по развитию ж.-д. инфраструктуры на участке Междуреченск – Тайшет	16,2
Развитие и обновление Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей	4,6
Комплексная реконструкция участка М. Горький – Котельников – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла	0,3
Прямая поддержка ОАО «РЖД»	27,3
Компенсация потерь в доходах на услуги по использованию инфраструктуры при перевозке пассажиров в пригородном сообщении	25
Субсидия на компенсацию расходов, связанных с ликвидацией последствий крупномасштабного наводнения на территории ДФО	1,5
Субсидии на реализацию мероприятий в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте	0,4
Субсидии на компенсацию расходов на содержание автомобильной дороги Адлер – гоноклиматический курорт	0,4
ИТОГО	86,7
2012 год	
Государственная поддержка грузопроизводителей и граждан через бюджет ОАО «РЖД»	3,136
Перевозка железнодорожным транспортом новых автомобилей, произведенных на территории РФ, в Дальневосточный федеральный округ	2,775
Компенсация проезда школьников и студентов в дальнем следовании	0,001
Компенсация потерь в доходах от установления исключительных тарифов на перевозку зерна	0,36
Реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД»	100,994
Реализация мероприятий по развитию транспортного комплекса Московского региона,	43,245
в том числе из бюджета г. Москвы	
Строительство олимпийских объектов	49,423
Строительство вторых железнодорожных путей и электрификации участка Выборг – Приморск – Ермилово	7,5
Развитие инфраструктуры станции Гремячая	0,826
Прямая поддержка ОАО «РЖД»	48,008
Компенсация выпадающих доходов по пассажирским перевозкам в дальнем следовании	0,191
Проведение работ по модернизации объектов инфраструктуры	22,242
Защита инфраструктуры железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства	0,575

Продолжение таблицы А.2

Наименование показателя	Сумма, млрд руб.
Предоставление услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемых ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении	25
ИТОГО	152,138
2011 год	
Государственная поддержка грузоотправителей и граждан – получателей социальных льгот через бюджет ОАО «РЖД»	3,902
Перевозка нефелинового концентрата	0,252
Компенсация потерь в доходах, возникающих в результате осуществления перевозок ж. д. новых автомобилей, произведенных на территории РФ, в Дальневосточный федеральный округ	2,535
Компенсация проезда студентов и школьников	0,015
Компенсация потерь в доходах, связанных с установлением исключительных тарифов на перевозку зерна	1,1
Реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД»	70,829
Обеспечение объектов подвижной радиотелефонной связью автомобильной дороги федерального значения «Амур – Чита – Хабаровск»	0,683
На строительство олимпийских объектов	70,146
Прямая поддержка ОАО «РЖД»	44,648
Компенсация выпадающих доходов по пассажирским перевозкам в дальнем следовании	0,402
Модернизация, ремонт объектов инфраструктуры	17,758
Защита инфраструктуры железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства	1,488
Предоставление услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемых ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении	25
ИТОГО	119,379
2010 год	
Государственная поддержка грузоотправителей и граждан – получателей социальных льгот через бюджет ОАО «РЖД»	3,855
Перевозка нефелинового концентрата	0,25
Компенсация потерь в доходах, возникающих в результате осуществления перевозок ж. д. новых автомобилей, произведенных на территории РФ, в Дальневосточный федеральный округ	1,349
Компенсация проезда студентов и школьников	1,413
Компенсация потерь в доходах, связанных с установлением исключительных тарифов на перевозку зерна	0,821
Компенсация потерь в доходах от выравнивания тарифов при перевозке пассажиров в сообщении из (в) Калининградской области в (из) другие регионы РФ	0,022
Реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД»	83,612
Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток – аэропорт Кневици	3,612

Продолжение таблицы А.2

Наименование показателя	Сумма, млрд руб.
На строительство олимпийских объектов	80
Прямая поддержка ОАО «РЖД»	75,761
Компенсация выпадающих доходов по пассажирским перевозкам в дальнем следовании	9,068
Компенсация выпадающих доходов по грузовым перевозкам	23
Модернизация, ремонт объектов инфраструктуры	39,104
Защита инфраструктуры железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства	2,648
Компенсации выпадающих доходов о регулировании тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении	1,933
Прочие обычные виды деятельности	0,008
ИТОГО	163,228
2009 год	
Субсидии на компенсацию потерь в доходах от выравнивания тарифов при перевозке пассажиров в сообщении из (в) Калининградской области в (из) другие регионы РФ	0,3
Субсидии на компенсацию потерь в доходах, связанных с установлением исключительных тарифов на перевозку нефелинового концентрата по направлению ст. Апатиты – ст. Пикалево-2 Октябрьской железной дороги	0,1
Субсидии на перевозку железнодорожным транспортом новых легковых автомобилей, произведенных на территории РФ, на железнодорожные станции, расположенные на территории Дальневосточного федерального округа	0,1
Субсидии на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в дальнем следовании (в плацкартных и общих вагонах)	36
Субсидия на компенсацию потерь в доходах от снижения индексации тарифов на грузовые перевозки	40,7
Субсидия на реализацию мероприятий по защите инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на направлении Москва – Санкт-Петербург от актов незаконного вмешательства	1
Взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» (распоряжение Правительства РФ от 07.07.2009 г. № 918-р и постановления Правительства РФ от 07.07.2009 г. № 551, от 31.12.2009 г., № 1209 «О внесении изменений в устав ОАО «РЖД»	11,3
Взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» (Постановление Правительства РФ от 16.12.2008 г. № 1877-р «Об увеличении уставного капитала ОАО «РЖД») в целях реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» в части создания объектов транспортной инфраструктуры для Олимпиады-2014	16,9
ИТОГО	106,4
2008 год	
Реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД» (через Уставный капитал)	24,575

Окончание таблицы А.2

Наименование показателя	Сумма, млрд руб.
Государственная поддержка грузоотправителей и граждан – получателей социальных льгот через бюджет ОАО «РЖД»	0,2
Компенсация потерь в доходах от выравнивания тарифов при перевозке пассажиров в сообщении из (в) Калининградской области в (из) другие регионы РФ	0,2
Прямая поддержка ОАО «РЖД»	21,5
Субсидии на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в дальнем следовании (в плацкартных и общих вагонах)	19,4
прочее	2,1
ИТОГО	46,275
2007 год	
Прямая поддержка ОАО «РЖД»	13,298
ИТОГО	13,298
2006 год	
Прямая поддержка ОАО «РЖД»	1,940
ИТОГО	1,940

Продолжение приложения А

Таблица А.3

Исполненные (уплаченные) налоговые обязательства и взносы во внебюджетные фонды ОАО «РЖД»
за 2006–2013 гг., млрд руб.

Наименование показателя	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Всего по налогам, сборам и взносам, из них:	180,6	179,2	184,5	194,3	253	256,6	256,3	237,2
Федеральный бюджет	52,7	41	25	24,4	62,5	47,5	30,9	29,1
НДС	41,9	32,7	15,4	21	57,7	43,8	26,8	28,5
Налог на прибыль	10,7	8,3	9,5	3,3	4,6	3,5	4	0,5
Региональные и местные бюджеты	74,9	75,8	85,9	95,3	108,7	97,5	122,1	94,8
Налог на прибыль	28,8	22,5	24,7	30	41,2	27,3	48,1	11,4
Налог на доходы физических лиц	28,6	32,8	40,5	42	45,5	49	51,8	53,9
Налог на имущество	16,1	18,6	18,9	21	19,9	18,9	20,1	27,4
Земельный налог	1,1	1,5	1,7	2	1,8	1,8	1,8	1,7
Внебюджетные фонды	53	62,4	73,6	74,7	81,8	111,6	103,3	113,3
Страховые взносы/ЕСН	51,7	60,9	71,8	72,8	79,9	109,7	101,7	111,7
Фонд страхования от несчастных случаев	1,3	1,5	1,8	1,8	1,9	1,9	1,6	1,6

Таблица А.4

Объемные показатели операционной деятельности ОАО «РЖД» за 2006–2013 гг.

Наименование показателя	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Грузооборот, млрд ткм	2148,000	2312,600	2423,800	2271,300	2501,800	2704,800	2782,600	2813,100
Пассажиروоборот, млрд пасс.-км	177,800	174,100	175,900	151,500	138,900	139,800	144,600	138,500
Предоставления услуг инфраструктуры, млрд ваг-км	-	-	1,589	2,899	4,174	5,576	5,637	5,559

Таблица А.5

Финансовые результаты деятельности ОАО «РЖД» за 2006–2013 гг., млн руб.

Наименование показателя	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Выручка	848948	975590	1101710	1050158	1195144	1288337	1 366 015	1 376 582
в том числе: грузовые перевозки	658016	754947	847037	783036	936229	1003113	1 089 282	1 088 187
пассажирские перевозки в дальнем следовании	91993	109357	130730	132646	29065	7421	8 117	8 559
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	22002	20077	19676	18361	13799	12	4	62
предоставление услуг инфраструктуры	-	-	6443	11745	88406	87192	96 710	101 699
предоставление услуг локомотивной тяги	-	-	10581	11018	11809	11380	12 362	11 029
ремонт подвижного состава	-	-	19926	19436	27634	25130	14 003	18 870
строительство объектов инфраструктуры	-	-	287	7312	1183	1398	265	315
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	-	-	104	61	44	27	32	42
предоставление услуг социальной сферы	-	-	5900	7335	8045	8939	9 771	10 133
прочие виды деятельности	76938	91210	61025	59209	78929	143725	135 469	137 686
Себестоимость продаж	774920	895361	1035248	999854	1080495	1215403	1298480,00	1317718,00
в том числе: грузовые перевозки	552737	639413	722686	691136	793392	933251	1017382,00	1027572,00
пассажирские перевозки в дальнем следовании	113209	132150	162413	160137	52024	6914	6169,00	6742,00
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	43934	47802	54502	43151	42913	76	28,00	1080,00
предоставление услуг инфраструктуры	-	-	4699	11121	85932	102170	118796,00	122343,00
предоставление услуг локомотивной тяги	-	-	7838	8274	8748	8430	9157,00	8168,00
ремонт подвижного состава	-	-	17614	18825	27046	23753	12373,00	16475,00
строительство объектов инфраструктуры	-	-	267	7023	1161	2169	966,00	765,00
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	-	-	92	35	22	16	17,00	24,00

Окончание таблицы А.5

предоставление услуг социальной сферы	-	-	13619	13615	13222	13222	13505,00	14263,00
прочие виды деятельности	65040	75995	51518	46537	56034	125403	120087,00	120286,00
Валовая прибыль (убыток)	74027	80229	66463	50304	114649	72934	67 535	58 864
Коммерческие расходы	3230	3644	71	83	37	165	120,00	84,00
Управленческие расходы	-	-	-	-	-	-	-	-
Прибыль (убыток) от продаж	70798	76585	66392	50221	114612	72769	67415	58 780
в том числе: грузовые перевозки	105279	115534	124351	91900	142837	69862	71 900	60 615
пассажирские перевозки в дальнем следовании	21216	22794	31683	27491	22959	507	1 948	1 817
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	21933	27725	34826	24789	29114	64	24	1 018
предоставление услуг инфраструктуры	-	-	1744	624	2474	14978	22 086	20 644
предоставление услуг локомотивной тяги	-	-	2743	2744	3062	2950	3 205	2 861
ремонт подвижного состава	-	-	2312	611	588	1377	1 630	2 395
строительство объектов инфраструктуры	-	-	20	289	22	771	701	450
научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	-	-	12	26	22	11	15	18
предоставление услуг социальной сферы	-	-	7718	6280	5177	4283	3 734	4 130
прочие виды деятельности	8668	11571	9436	12589	22858	18157	15 262	17316
Доходы от участия в других организациях	159	373	1164	1573	2079	21347	9 826	23 018
Проценты к получению	1174	1579	1128	4038	3953	3521	5 667	3 718
Проценты к уплате	4212	3817	10739	18432	20156	17647	17 162	25 188
Прочие доходы	76027	147841	214291	177112	259251	290603	299 118	192 988
Прочие расходы	84784	93604	217460	154197	229379	294036	298 711	233 917
Прибыль (убыток) до налогообложения	59163	128957	54775	60315	130360	76556	66 153	19 399
Текущий налог на прибыль	30714	34962	30434	34823	45347	47352	40 643	6 373
Чистая прибыль (убыток)	26410	84495	13400	14447	74801	16822	14 110	740