

**НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ ПОЛИСИСТЕМНЫХ МОНОПОЛИЙ**

В. А. Бубнов, Д. С. Хаустов, Г. А. Хоменко

Иркутский государственный университет путей сообщения  
664074, Российская Федерация, г. Иркутск, ул. Чернышевского, 15  
E-mail: bubnov\_v@irgups.ru, dmitry.khaustov@rambler.ru, khomenko.gosha@mail.ru

*Международные финансовые санкции, введенные против нашей страны в 2014 г., 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» играет 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 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 традиционной инфраструктуры, так и наукоемкой – аэрокосмической. Это привело к существенному снижению темпов экономического роста за период 2011–2014 гг., а в 2015–2016 гг. 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.*

*Ключевые слова: полисистемная монополия, налоги, налогообложение, социально-экономическое развитие, корпорация.*

Vestnik SibGAU  
2014, No. 5(57), P. 245–252**TAXATION POLYSYSTEMIC MONOPOLIES**

V. A. Bubnov, D. S. Khaustov, G. A. Khomenko

Irkutsk State University of Railway Transport  
15, Chernyshevsky Str., Irkutsk, 664074, Russian Federation  
E-mail: bubnov\_v@irgups.ru, dmitry.khaustov@rambler.ru, khomenko.gosha@mail.ru

*International financial sanctions imposed against our country in 2014, and outlined the recession put before the Russian economic science, the problem of finding ways of further development of the country. Infrastructure projects, as international experience shows, has always been a powerful tool to stimulate economic growth. For the Russian Federation – the largest country in the world is the greatest relevance transport infrastructure, in which JSC “Russian Railways” play a decisive role. Rail transport, since its inception, has traditionally been a powerful engine of social and economic development of the country. Russian system of taxation of corporations is defined in separate articles of the Tax Code, which makes it difficult to understand the impact of taxes on the financial and economic results of their activities. As statistics show, large corporations are taxpayers, form the basic income of the consolidated federal budget. Individual corporations can be attributed to polysystemic monopolies, including JSC “Russian Railways”. Polysystemic monopolies have a significant multiplier effect for economic growth and development. Consequently, the tax policy in respect thereof shall be taken into account these features. Implemented analysis allows a comprehensive*

*look at tax policy of the Russian state in relation to the largest corporations, which has obviously expressed fiscal nature. In resulting in the withdrawal of financial resources in central government funds to the detriment of corporate finance. There is a tendency of decrease in investment activity on the part of big business. This applies to both traditional infrastructure and knowledge-based – aerospace. This has led to a significant reduction in the rate of economic growth for the period 2011–2014 year, and in 2015–2016 is expected recession. Worded provisions allow the use of fiscal policy for the expanded reproduction through the use of potential polysystemic monopolies. This could have a significant multiplicative effect on the Russian economy, which ultimately will contribute to accelerate the pace of socio-economic development of our country and the growth of tax revenues at all levels of the budget and state funds.*

*Keywords: polysystem monopoly, taxes, taxation, socio-economic development corporation.*

**Введение.** 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 «Транснефть», ОАО «Сбербанк», ОАО «Газпром», Роскосмос, 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.

**Экономическая сущность инфраструктуры.** 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» [1].

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» [2]. Среди регионов с сильной корреляционной связью присутствует также и Иркутская область.

**Налоговое регулирование деятельности полисистемных монополий.** Уровень развития экономики прямо влияет на бюджетно-налоговую политику.

Следовательно, важным вопросом является выявление особенности налогообложения крупнейших корпораций, которые можно рассматривать в качестве полисистемных. В части первой НК РФ [3; 4] 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).

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 млрд руб.* и ее единовременное погашение создает угрозу возникновения неблагоприятных социально-экономических последствий.

Статья 64.1 НК РФ была введена Федеральным законом от 26.11.2008 г. № 224-ФЗ. Очевидно, что включение указанной статьи в текст НК РФ было связано с попытками нивелировать негативные последствия мирового финансового кризиса 2008–2010 гг., как раз в то время докатившегося до России. У многих крупнейших 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 целесообразно [5]. 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 % 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 (подп. 4.2 п. 2 ст. 146 НК РФ);

- оказание 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 проезд, установленным органами местного самоуправления, в том числе с предоставлением всех льгот на проезд, утвержденных в установленном порядке (абзац 1-й и 2-й подп. 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 подп. 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 принципам [6]:

- 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 впоследствии – 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 полисистеме [7]. По нашему мнению, к полисистемным монополиям можно, в частности, отнести услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении (так называемые 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 локален 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 %, можно отметить следующие (подп. 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;

- 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;

– услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров, а также транспортно-экспедиционные услуги, оказываемые 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 таможенной 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 (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 работы (услуги), непосредственно связанные 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 последней [8].

2. Значительное число дополнительных подпунктов (подп. 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 инфраструктур, 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», т. е. того процесса, что сейчас принято называть глобализацией [9].

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 г. в форме дефицита ликвидности в отечественной экономике, является введенный Федеральным законом от 17.12.2009 г. № 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 сумм налогов, уплаченных в связи с перемещением товаров через границу РФ и в качестве налогового агента, составляет *не менее 10 млрд руб.* Указанные налогоплательщики вправе применить заявительный порядок возмещения налога, если со дня создания соответствующей организации до дня подачи налоговой декларации прошло *не менее трех лет* (подп. 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, т. е. пополнения оборотных средств крупнейших российских компаний, ряд из которых представляет собой полисистемные монополии.

На момент написания статьи 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 налогового 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 НДСПИ, 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 млн руб.*;

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 млрд руб.*;

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 млрд руб.*

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

**Консолидированная группа налогоплательщиков.** В то же время такая законодательная новация, как консолидированная группа налогоплательщиков (гл. 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 образованиями. 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 организаций» [10].

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 (подп. 5 и 6 п. 4 ст. 374 НК РФ):

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

- космические объекты.

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 г. 0,4 %, в 2014 г. – 0,7 %, в 2015 г. – 1,0 %, в 2016 г. – 1,3 %, в 2017 г. – 1,6 %, в 2018 г. – 1,9 %. Это происходит на фоне снижения рентабельности деятельности ОАО «РЖД» в течение ряда последних лет [11].

**Результаты проведенного анализа налогообложения.** 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 г. № 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... более 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...» [12]. 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. Форд [13], 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” [14]. При этом «российское правительство использовало собственные ресурсы для снабжения экономики кредитными средствами. <...> чтобы позволить крупным российским компаниям реструктурировать свои долговые обязательства и не допустить перехода пакетов акций, заложенных в обеспечение внешних займов, в собственность зарубежных кредиторов» [14]. Это, в свою очередь, будет способствовать росту инвестиционной активности реального сектора экономики в целом и полисистемных монополий в частности [15].

**Заключение.** 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.

## Библиографические ссылки

1. Рыкалина О. Инфраструктура как фактор экономического роста и ее логистическая составляющая // *Логистика*. 2012. № 2. С. 36–39.
2. 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.
3. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая) от 31.07.1998 г. № 146-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: [http://бюджет-сервис.рф/doc/fz/fz\\_146\\_nalog\\_kodeks\\_1.htm](http://бюджет-сервис.рф/doc/fz/fz_146_nalog_kodeks_1.htm) (дата обращения: 01.09.2014).
4. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 г. № 117-ФЗ. [Электронный ресурс]. URL: [http://бюджет-сервис.рф/doc/fz/fz\\_117\\_nalog\\_kodeks\\_2.htm](http://бюджет-сервис.рф/doc/fz/fz_117_nalog_kodeks_2.htm) (дата обращения: 01.09.2014).
5. Киреенко А. П. Налоговая система: накопленный опыт и пути развития. Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2004. 242 с.
6. Копылов Г. Регион-сеть и региональные программы // *Федеральные и региональные программы России*. 2005. № 41. С. 82–95.
7. Бубнов В. А., Хаустов Д. С., Хоменко Г. А. Полисистемная монополия: бюджетно-налоговый аспект. Новосибирск : Наука, 2015. 224 с.
8. Улыбина Т. П. Сущность методики управления развитием инфраструктуры внешней торговли региона // *Известия Иркутской государственной экономической академии*. 2009. № 1(63). С. 112–115.
9. Хаустов Д. С. Глобализация: типичность и уникальность с позиций мир-системного анализа // *Известия Иркутской государственной экономической академии*. 2010. № 5 (73). С. 127–130.
10. Консолидированные группы налогоплательщиков. Кто они? [Электронный ресурс]. URL: <http://nalogkodeks.ru/konsolidirovannye-gruppy-nalogoplat/> (дата обращения: 09.11.2014).
11. Финансовая отчетность по российским стандартам ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. URL: [http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=32#3](http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#3) (дата обращения: 30.09.2014).
12. Кейнс Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег / пер. с англ. проф. Н. Н. Любимова. М. : Гелиос АРВ, 2012. 352 с.
13. Форд Г. Сегодня и завтра. М. : Финансы и статистика, 1992. 240 с.
14. Афонцев С., Ли Дж. Российский крупный бизнес в условиях глобального кризиса // *Вопросы экономики*. 2013. № 5. С. 40–55.
15. Шуплецов А. Ф. Инвестиции: основы выбора и принятия решений. Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2003. 334 с.

## References

1. Rykalin A. [Infrastructure as a factor of economic growth and its logistic component]. *Logistika*. 2012, No. 2, P. 36–39 (In Russ.).
2. Gol Y. N., Kuznetsova I. A. [Assessing the impact of transport on the socio-economic development of regions]. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy*

*ekonomicheskoy akademii*. 2010, No. 5 (73), P. 61–64 (In Russ.).

3. *Nalogovyy kodeks Rossiyskoy Federatsii (chast' pervaya) ot 31.07.1998 № 146-FZ*. [Tax Code of the Russian Federation (part one) from 31.07.1998 № 146-FZ. Available at: [http://бюджет-сервис.рф/doc/fz/fz\\_146\\_nalog\\_kodeks\\_1.htm](http://бюджет-сервис.рф/doc/fz/fz_146_nalog_kodeks_1.htm) (accessed: 01.09.2014).

4. Tax Code of the Russian Federation (Part Two) from 05.08.2000 № 117-FZ. Available at: [http://бюджет-сервис.рф/doc/fz/fz\\_117\\_nalog\\_kodeks\\_2.htm](http://бюджет-сервис.рф/doc/fz/fz_117_nalog_kodeks_2.htm) (accessed: 01.09.2014).

5. Kireenko A. P. *Nalogovaya sistema: nakoplennyy opyt i puti razvitiya* [The tax system: lessons learned and the way forward]. Irkutsk, Izd. BGUEP Publ., 2004, 242 p.

6. Kopylov G. [Area Network and regional programs]. *Federal'nye i regional'nye programmy Rossii*. 2005, No. 41, P. 82–95 (In Russ.).

7. Bubnov V. A., Khaustov D. S., Khomenko G. A. *Polisistemnaya monopoliya: byudzheto-nalogovyy aspekt* [Polysystem monopoly: the budget and tax aspect]. Novosibirsk, Nauka Publ., 2015, 224 p.

8. Ulybina T. P. [The essence of the method of management of the development of foreign trade infrastructure in the region]. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii*. 2009, No. 1 (63), P. 112–115 (In Russ.).

9. Khaustov D. S. [Globalization: typical and unique from the standpoint of world-systems analysis]. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii*. 2010, No. 5(73), P. 127–130 (In Russ.).

10. *Konsolidirovannye gruppy nalogoplatel'shchikov. Kto oni?* [Consolidated group of taxpayers. Who are they?]. Available at: <http://nalogkodeks.ru/konsolidirovannye-gruppy-nalogoplat> (accessed: 09.11.2014).

11. *Finansovaya otchetnost' po rossiyskim standartam OAO "RZhD"* [The financial statements according to Russian standards of JSC "Russian Railways"]. Available at: [http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=32#3](http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#3) (accessed: 30.09.2014).

12. Keynes J. *Obshchaya teoriya zanyatosti, protsenta i deneg* [General Theory of Employment, Interest and Money]. Trans. from English. prof. N. N. Lyubimov. Moscow, Gelios ARV Publ., 2012, 352 p.

13. Ford G. *Segodnya i zavtra*. [Today and tomorrow]. Moscow, Finansy i statistika Publ., 1992, 240 p.

14. Afontsev S., Lee J. [Russian big business in the global crisis]. *Voprosy ekonomiki*. 2013, No. 5, P. 40–55 (In Russ.).

15. Shupletsov A. F. *Investitsii: osnovy vybora i prinyatiya resheniy*. [Investing: Fundamentals of choice and decision-making]. Irkutsk, Izd-vo BGUEP Publ., 2003, 334 p.