

### 3.7. ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ГАЗОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЕЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ НАЛОГОВОЙ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВА

Лейберт Т.Б., д.э.н., доцент кафедры «Бухгалтерский учет и аудит»; Сиразетдинова Б.Р., соискатель

*Уфимский государственный нефтяной технический университет*

В статье рассмотрены особенности газовой отрасли. Определена важность задачи разработки и практического применения инструментов и показателей экономической устойчивости развития газотранспортных предприятий. Выявлена взаимосвязь государственного налогового регулирования и экономической устойчивости газотранспортного предприятия. Также рассмотрено влияние государственного регулирования на экономическую устойчивость газотранспортного предприятия. Разработаны налоговые инструменты и показатели управления экономической устойчивости газотранспортного предприятия в условиях реформирования государственной налоговой системы.

В современных условиях развития рыночных отношений и усиления конкуренции на внутренних и внешних рынках проблемы обеспечения и поиска источников поддержания экономической устойчивости, в первую очередь, предприятий реального сектора, таких как газотранспортный комплекс выходят на первый план.

Важность задачи разработки и практического применения инструментов и показателей экономической устойчивости развития газотранспортных предприятий определена значимостью в социально-экономической структуре общества:

- с одной стороны, они являются неотъемлемой частью существования людей, выступая источником производства электроэнергии, тепла, топлива, сырья для нефтехимии;
- с другой стороны, взаимосвязаны с государством, являясь источником отчислений средств в виде налоговых платежей для формирования государственных бюджетов.

Рассмотрим особенности газовой отрасли, современные тенденции развития газового рынка в Российской Федерации, место газотранспортных предприятий и особенности функционирования данной отрасли.

Газоснабжение – одна из форм энергоснабжения по обеспечению потребителей газом [1]. На сегодняшний день наиболее экологически чистым источником энергии, радикально изменившим быт, условия существования людей, является природный газ, что позволяет называть природный газ «голубым топливом XXI в.».

В настоящее время по объемам разведанных месторождений газа РФ занимает первое место в мире. На ее долю приходится 30% всего природного газа планеты. В ближайшее десятилетие ожидается рост спроса на газ, превосходящий рост спроса на другие источники энергии. Добываемый в РФ природный газ поступает в магистральные газопроводы, объединенные в Единую систему газоснабжения РФ (ЕСГ).

ЕСГ является крупнейшей в мире системой транспортировки газа и представляет собой уникальный технологический комплекс, включающий в себя объекты добычи, переработки, транспортировки, хранения и распределения газа. ЕСГ обеспечивает непрерывный цикл поставки газа от скважины до конечного потребителя.

В состав ЕСГ входят 155 тыс. км магистральных газопроводов и отводов, 268 компрессорных станций с общей мощностью газоперекачивающих агрегатов в 44,8 млн. кВт, 6 комплексов по переработке газа и газового конденсата, 24 объекта подземного хранения газа. Благодаря централизованному управлению, большой разветвленности и наличию параллельных маршрутов транспортировки ЕСГ обладает существенным запасом надежности и способна обеспечивать бесперебойные поставки газа даже при пиковых сезонных нагрузках.

ЕСГ РФ принадлежит открытому акционерному обществу (ОАО) «Газпром». Что касается Концепции доступа независимых производителей газа к газотранспортной системе исходя из принципов, основанных на требованиях законодательства РФ о ее неделимости, ОАО «Газпром» заинтересовано в расширении и реконструкции мощностей для транспортировки газа с участием независимых производителей газа. Основные показатели доступа независимых производителей газа к ЕСГ представлены в табл. 1.

Таблица 1

#### ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДОСТУПА НЕЗАВИСИМЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ГАЗА К ЕДИНОЙ ГАЗОТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ (ПО ДАННЫМ ОАО «ГАЗПРОМ» И ГП ЦДУ ТЭК)

Показатели	Год					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Количество газотранспортных компаний, ед.	31	31	33	31	31	31
Объем транспортировки, млрд. куб. м	114,9	115,0	119,8	111,2	60	89,3

Вместе с тем, до настоящего времени не был сформирован финансово-юридический механизм, позволяющий обеспечить привлечение средств независимых производителей газа в расширение и модернизацию ЕСГ. При транспортировке газа независимых производителей единственным источником возврата инвестиций в строительство, реконструкцию и модернизацию ЕСГ являются средства от оплаты тарифа на транспортировку газа по магистральным трубопроводам, который регулируется Федеральной службой по тарифам (ФТС). Газоснабжение – одна из форм энергоснабжения, представляющая собой контролируемую уполномоченными органами государственной власти в порядке, установленном законодательством РФ и законодательством субъектов РФ, деятельность по обеспечению потребителей газом, в том числе деятельность по формированию фонда разведанных месторождений газа, добыче, транспортировке, хранению и поставкам газа.

Основными проблемами экономической устойчивости газотранспортного комплекса, сдерживающими развитие и функционирования данной отрасли, в современных условиях выступают:

- высокая степень износа основных фондов и дефицит инвестиционных ресурсов;
- повышенная налоговая нагрузка и дисфункции ценовой политики;

- деформация ценовых макропропорций на взаимозаменяемые энергоресурсы в направлении чрезмерной ориентации потребителей на газ;
- высокая энергоёмкость экономических систем, в несколько раз превышающая удельную энергоёмкость экономики развитых стран;
- отсутствие развитого и стабильного законодательства, адаптированного к условиям и специфике функционирования предприятий газовой сферы.

Проблемы экономической устойчивости функционирования газотранспортного комплекса, с одной стороны, и недостаточная разработанность, с другой – актуализируют проблемы исследования экономической устойчивости газотранспортной отрасли и государственной роли в ее обеспечении в современных условиях.

Вопросы обеспечения экономической устойчивости предприятий получили определенную разработку, как в отечественной, так и в зарубежной литературе.

Сам термин «экономическая устойчивость» возник в связи с рассмотрением проблемы ограниченности ресурсов, которая стала следствием глобальных энергетических кризисов 1973 и 1979 гг. Затем это направление экономической мысли превращается в отдельную дисциплину – *ecosestat* (*economic security of state*), которая стала рассматривать вопросы устойчивого экономического развития в основном на уровне страны или региона [14].

Чтобы сформулировать понятие «экономическая устойчивость газотранспортного предприятия» рассмотрим основные составляющие этого термина и оказывающие на нее воздействие факторы окружающей среды.

На экономическую устойчивость предприятия оказывают воздействие факторы внутренней и внешней среды. К внешним факторам экономической устойчивости предприятия относятся:

- инфляция, обесценивающая оборотные активы;
- продолжительность периода платежей поставщикам;
- замедление оборачиваемости средств;
- несовершенная налоговая система.

Внутренними факторами выступают:

- низкая рентабельность;
- недостаточно эффективное управление оборотным капиталом;
- необоснованная кредитная политика предприятия и др.

Таким образом, разделение факторов на внешние и внутренние позволяют выделить соответствующие им понятия внутренней и внешней устойчивости. Внутренняя устойчивость предприятия – это такое состояние материально-вещественной и стоимостной структуры производства и реализации продукции и такая ее динамика, при котором обеспечивается стабильно высокий результат функционирования предприятия, а внешняя устойчивость предприятия определяется стабильностью экономической среды, в рамках которой осуществляется деятельность предприятия [10].

Отнесение газотранспортной отрасли к капиталоемким (фондоемким) отраслям связано с особенностью газотранспортных предприятий, выражающейся в отсутствии материально-вещественной формы продукции.

Структура производственных ресурсов (средств, предметов труда, фонда оплаты труда) используемых в газотранспортной промышленности приведена в табл. 2.

Как видно из таблицы, удельный вес основных фондов газотранспортной промышленности, где сырье практически отсутствует, за исключением вспомогательных материалов, топлива и энергии, занимает более 70%, а в структуре затрат газотранспортного предприятия наибольший удельный вес занимает амортизация, отчисления средств на капитальный ремонт, также инвестиции в капитальное строительство, реконструкцию, модернизацию и техническое перевооружение основных фондов (капитальными вложения в воспроизводство основных средств) в рамках текущей деятельности.

В качестве удельных показателей себестоимости транспортной продукции принято использовать себестоимость передачи газа на единицу натуральных показателей. К таким натуральным показателям, в соответствии с [3, 11], относятся на газопроводном транспорте – объем передаваемого по магистральным газопроводам газа (1 000 м<sup>3</sup>) и объем транспортной работы – 1 000 м<sup>3</sup> на 100 км.

Так, в трубопроводном транспорте, в том числе в газотранспортном, перемещение газа осуществляется трубопроводом, т.е. на сооружениях, которые в сочетании с машинами, оборудованием, и зданиями производственного назначения образуют активную часть, превышающую 90%. Для газотранспортных предприятий особенно характерны риски возникновения аварийных ситуаций при эксплуатации магистральных трубопроводов в связи с высокой степенью износа основных фондов.

Таким образом, в качестве основного показателя внутренней устойчивости выступает инвестиционная устойчивость предприятия во взаимосвязи с производственной устойчивостью, определяемая в аспекте данной работы уровнем расширенного воспроизводства основных производственных фондов (ОПФ), обеспечиваемый собственными инвестициями в основной капитал (капитальными вложениями в воспроизводство основных средств). Так, под воспроизводственной структурой капитальных вложений понимается их распределение и соотношение в общей сметной стоимости по формам воспроизводства основных производственных фондов. Можно определить, какая доля капитальных вложений в их общей величине направляется на новое строительство, реконструкцию и техническое перевооружение действующего производства, расширение действующего производства, модернизацию.

Таблица 2

### СТРУКТУРА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ РЕСУРСОВ В ГАЗОТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Отрасль	Факторы производства				Итого
	Оборотные фонды (предметы труда)		Фонд оплаты труда	Основные фонды (средства труда)	
	Сырье, материалы	Вспомогательные материалы, топливо, энергия	Оплата труда производственных работников	Амортизационные расходы, расходы на капитальный ремонт	
Газотранспортный комплекс, %, приблизительно	-	5 – материалы. 20 – электроэнергетика и топливо	10	60-70	100

В современных условиях усилилось понимание значения внешнего окружения. Это особенно актуально для РФ в период экономических преобразований, поскольку сегодня внешние факторы оказывают гораздо более значительное влияние на поведение предприятий. Условия внешней среды сегодня настолько жестки, что предприятие не в силах изменить их, но должно учитывать, поскольку они оказывают влияние на состояние дел предприятия и на уровень экономической устойчивости. Практически невозможно определить, какие из внешних факторов имеют первостепенное значение, так как они тесно связаны друг с другом: изменение одного фактора может вызвать изменение других, и, следовательно, их влияние на уровень экономической устойчивости взаимосвязано [16].

Поэтому вполне логичным является разделение внешних факторов экономической устойчивости газотранспортного предприятия на две группы:

- факторы прямого воздействия (ближнее окружение);
- факторы косвенного воздействия (общее окружение).

Факторы прямого воздействия непосредственно влияют на уровень экономической устойчивости. К этой группе относятся:

- изменение законодательства, регулирующего предпринимательскую деятельность;
- принципы государственного регулирования экономики (его запретительный или стимулирующий характер);
- отношение собственности;
- принципы рыночного положения;
- меры по защите потребителей и предпринимателей;
- конкуренция;
- взаимоотношения с хозяйствующими партнерами.

К факторам косвенного воздействия относятся те, которые могут не оказывать прямого немедленного воздействия на уровень риска, но способны его изменить. Это политическая обстановка, международные события, экономическая неустойчивость страны, стихийные бедствия.

Значительное влияние на уровень экономической устойчивости оказывает налоговая система. В соответствии с концепцией фискальной кривой А. Лаффера, устанавливающей математическую зависимость доходов бюджета и налоговой ставки, существует предельная налоговая нагрузка, превышение которой приводит к спаду производства, и при увеличении налогов за счет повышения их ставок на определенном этапе приводит не к увеличению, а к сокращению поступлений в бюджет. Так, экономическая практика говорит о том, что изъятие у налогоплательщика части его прибыли, равной предельной налоговой нагрузке – тот рубеж, за которым начинается процесс сокращения инвестиций из экономики. Если же налоги превышают предельную нагрузку, в структуре прибыли – это ведет к практической ликвидации стимулов для предпринимательской инициативы и расширения производства. То есть уровень налогообложения должен быть таким, чтобы он не приводил к стагнации российского рынка, а обеспечивал бы оптимальные условия развития российских предприятий и экономики в целом [9].

Рассматривая газотранспортный комплекс, несомненно, монополистическое положение ОАО «Газпром» в ЕСГ, как газотранспортного предприятия, обеспечивает поддержание конкурентоспособности на рынке в современных рыночных условиях.

Среди внешних факторов по степени влияния на экономическую устойчивость газотранспортного предпри-

ятия, основными являются факторы прямого воздействия государственного регулирования ценовой политики, посредством установления цен на транспорт газа независимых поставщиков, и налогового регулирования газотранспортного комплекса. В настоящее время тариф, на транспортировку газа по магистральным газопроводам, устанавливаемый государством, не окупает затраты на поддержание работы ЕСГ – не покрывает расходы на воспроизводство газотранспортной системы, а газотранспортное предприятие, в условиях единых установленных тарифов, не может самостоятельно регулировать ценовую политику и регулируется только извне. Таким образом ценовая устойчивость, не обладая свойствами обратной связи, не способна полностью обеспечивать экономическую устойчивость газотранспортных предприятий, так как не является гибким инструментом внутреннего реагирования предприятия на внешние экономические изменения.

Таким образом наиболее важным представляется выделение факторов встречного компенсирующего действия, которые оказывают влияние на экономическую устойчивость предприятия как извне, так и изнутри. К этим факторам относится в первую очередь законодательство, регулирующее предпринимательскую деятельность в стране, налоговую, валютную и кредитную системы. Обеспечение экономической устойчивости имеет целью выделение и регулирование следующих видов экономической устойчивости газотранспортного предприятия:

- производственной;
- инвестиционной и финансовой;
- управленческой и кадровой;
- рыночной и деловой;
- ценовой и налоговой.

Структура экономической устойчивости газотранспортного предприятия представлена на рис. 1.

Так как экономическая устойчивость предприятия определяется главным образом объемом собственного капитала предприятия, который в значительной степени зависит от величины обязательных платежей, то среди приведенных выше видов экономической устойчивости необходимо выделить налоговую устойчивость, которая базируется на ретроспективном анализе, способном выявлять изменения в пространственно-временном разрезе государственного налогового регулирования, оказывающего влияние на налоговую нагрузку газотранспортного предприятия, как основного показателя налоговой устойчивости, планирование обязательных платежей на текущий период и прогнозирование в обеспечении перспективных стратегий развития предприятия [4].

Так, изменения в государственной налоговой системе влияют на экономическую устойчивость предприятий посредством увеличения либо уменьшения налоговой устойчивости предприятий, при этом между экономической устойчивостью и налоговой существует прямая пропорциональная зависимость. Основным индикатором налоговой устойчивости при изменении в государственной налоговой системе является уровень изменения показателей налоговой нагрузки, при этом налоговая устойчивость находится в обратной зависимости от снижения либо роста налоговой нагрузки.

Экономическая устойчивость газотранспортного предприятия – это такое состояние его основных и оборотных средств, достигаемое их эффективным использованием, а также инвестированием средств в пополне-

ние оборотных средств и в воспроизводство основных фондов, при котором обеспечивается равновесие газотранспортного предприятия, свободный оборот его денежных потоков и эффективное функционирование в период постоянно меняющейся законодательной базы и условий налогообложения.



**Рис. 1. Система экономической устойчивости газотранспортного предприятия**

Эффективным инструментом обеспечения налоговой устойчивости выступает учетная налоговая политика, оперативно реагирующая на изменения в государственной налоговой системе. Встречное компенсирующее воздействие налоговой системы, как фактора экономической устойчивости газотранспортного предприятия, заключается в том, что изменения извне нарушают равновесие экономической системы. В ответ на это возмущение, на основе общего анализа рыночной ситуации и изменений законодательной базы, выявляются внутренние ресурсы, и разрабатывается система мероприятий для управления этим фактором. Управление имеет своей целью стабилизировать экономическую устойчивость газотранспортного предприятия, компенсировать возможные потери, а также формирует основные цели в

соответствии со стратегией предприятия на планируемый период.

Совокупное устойчивое (равновесное) состояние вышеназванных видов экономической устойчивости с учетом встречного компенсирующего влияния налоговой устойчивости, будет способствовать установлению экономической устойчивости газотранспортного предприятия. На основании вышеизложенного можно дать следующему определению экономической устойчивости газотранспортного предприятия.

Взаимосвязь государственного налогового регулирования и экономической устойчивости газотранспортного предприятия представлена на рис. 2.

Таким образом, из анализа рис. 2 видно, что влияние государственного налогового регулирования на деятельность газотранспортного предприятия проявляется двояко:

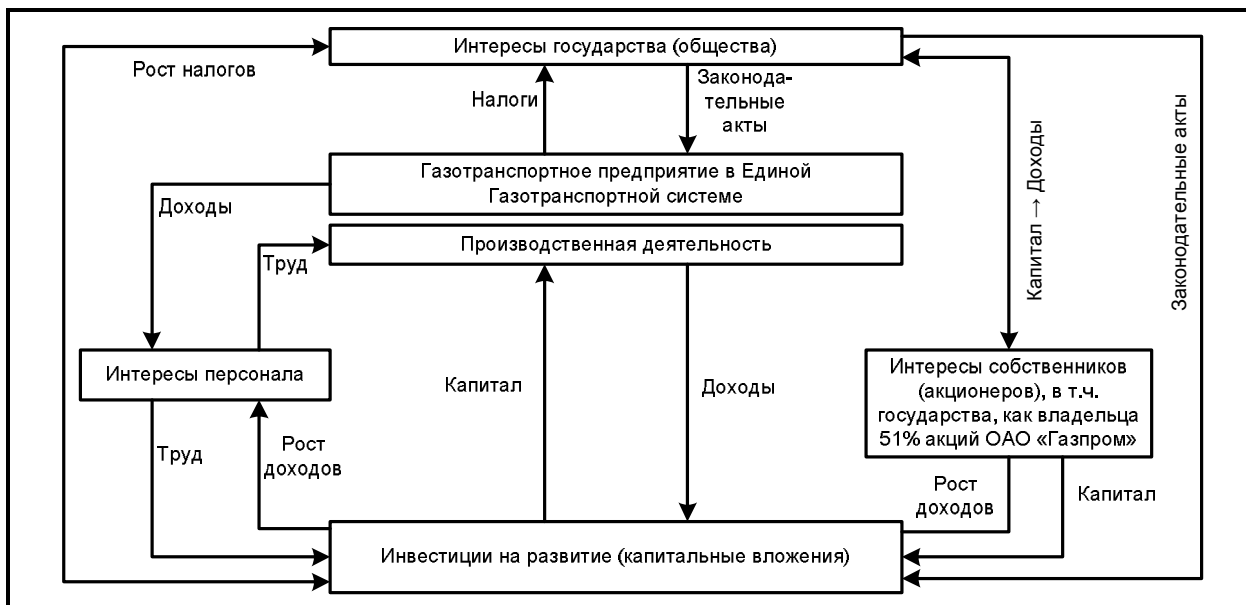
- с одной стороны, как внешний фактор, который воздействует через постоянное совершенствование законодательства органами государственной власти и на который предприятие бессильно повлиять;
- с другой стороны, мощным внутренним фактором является система обязательных платежей, управление им позволяет значительно повысить экономическую устойчивость газотранспортного предприятия и минимизировать их выплаты.

Т.е. фактически, государство, регулируя налоговую нагрузку, например, снижая ее, или увеличивая, вводя, либо отменяя льготы, дифференцируя ставки налогов, в зависимости от экономического положения страны, тем самым влияет на увеличение экономической устойчивости предприятий [17].

Таким образом, налоги являются инструментом государственной политики в структуре управления экономической устойчивости газотранспортного предприятия, являющегося одним из инструментов преодоления кризисных ситуаций, что обосновывает необходимость рассмотрения учет и мониторинга системы налогообложения, определения методов влияния и государственного налогового регулирования в структуре управления экономической устойчивости газотранспортного предприятия.

Особенностью современной российской налоговой системы является то, что первостепенную значимость по своему воздействию на национальную экономику приобретает объективно присущая налогам регулирующая функция (вторичной выступает фискальная функция) и важной задачей становится ее практическая реализация, полноценное использование налогов как инструмента экономического регулирования и обеспечения экономической устойчивости предприятий, в частности газотранспортных и иных капиталоемких отраслей [19].

Газовый комплекс, наряду с нефтяным, является одним из основных источников формирования денежных сбережений экономики, более 20% налоговых доходов бюджета страны. При этом налоговые поступления в бюджетную систему от газового сектора приобрели ярко выраженную тенденцию роста, основанную на благоприятной конъюнктуре цен мирового рынка на энергоносители. В настоящее время немалая доля налоговых отчислений газотранспортных предприятий приходится на страховые взносы, косвенные налоги, не включаемые в себестоимость продукции – налог на добавленную стоимость (НДС) (долгое время в составе косвенных налогов газотранспортных предприятий значительный удельный вес занимал отмененный с 1 января 2002 г. акциз на газ).



**Рис. 2. Взаимосвязь государственного налогового регулирования и экономической устойчивости газотранспортного предприятия**

Однако пока не все налоги и налоговая система в целом не реализовали свои возможности как инструмент налогового стимулирования и регулирования. В частности, не удалось запустить механизм перетока финансовых ресурсов из экспортно-сырьевого сектора экономики в газотранспортный и сектор перерабатывающих отраслей, прежде всего высокотехнологичных.

В РФ постепенно складывается принципиально новая для страны приближающая к мировым стандартам налоговая система. В то же время налоговой системе необходим системный, а не фрагментарный подход к налогообложению газотранспортных компаний, который подразумевает более тесное взаимодействие ценовой и налоговой политики, ценовых и налоговых инструментов и, в частности оценки влияния налоговых изменений на издержки, цены и доходы и других капиталоемких отраслей, и, в конечном итоге, на совокупный объем налоговых поступлений [18].

Налоговое регулирование, как один из основных финансовых методов воздействия на экономику и социальные процессы, использует меры обеспечения функционирования налоговой системы, такие как изменение состава налогов, налоговых ставок, налогооблагаемых баз, состава налогоплательщиков, льгот и санкций по налогам, уплачиваемых физическими и юридическими лицами и другие меры.

Так в условиях выхода из экономического спада, государственные меры налогового регулирования заключаются в стабилизации экономического состояния страны, создании благоприятных условий для повышения производительности – хозяйственной, инвестиционной, финансовой деятельности предприятий, в частности газотранспортного комплекса и иных капиталоемких предприятий, и выражаются в снижении налоговой нагрузки, увеличении количества льгот, изменения сроков уплаты налогов и др. В условиях экономического роста, государственные меры налогового регулирования заключаются в увеличении государственных доходов, и выражаются в повышении налоговой нагрузки, путем отмены некоторых налоговых льгот, увеличения ставок налогов, введении новых

налогов и применения других мер налогового регулирования [17].

Оценка эффективности налоговой политики, выступающей составным элементом общей финансовой и экономической политики предприятия, должна основываться на методике, учитывающей взаимосвязь налоговой устойчивости с экономической устойчивостью. Показателем налоговой устойчивости предприятия является налоговая нагрузка, представляющая собой отношение фактической суммы налогов предприятия к выручке за период.

В целях расчета налоговой нагрузки газотранспортного предприятия фактическая сумма налогов за рассчитываемый период включает в себя виды налогов газотранспортных предприятий, уплачиваемыми в бюджеты и государственные внебюджетные фонды, действующие на анализируемый период. Так снижение налоговой нагрузки газотранспортного комплекса свидетельствует о повышении налоговой устойчивости предприятий, и, как следствие, характеризуется повышением экономической устойчивости предприятий. В результате налоговая устойчивость, связанная с управлением налоговыми платежами, как подвид в структуре экономической устойчивости газотранспортного предприятия, выступает эффективным инструментом реагирования на внешние изменения налоговой системы государства, путем разработки оптимального варианта налоговой политики предприятия [6].

Рассмотрим на примере учетной политики в целях налогообложения на 2011 г. газотранспортного предприятия, представленной в табл. 3, влияние государственного регулирования на экономическую устойчивость предприятия, а именно распределение некоторых выбранных элементов учетной политики в интересах, характеризующих повышение, либо снижение экономической устойчивости газотранспортного предприятия.

Как видно из табл. 3 порядок выбора альтернативных методов учетной политики в целях налогообложения влияет на экономическую устойчивость газотранспортного предприятия в целом.

Принятая Правительством РФ в августе 2003 г. Энергетическая стратегия России на период до 2020 г. [2] – это в значительной мере стратегия использования углеводородных и иных топливно-энергетических ресурсов. Она предопределяет формирование общепромышленных стратегий топливно-энергетического комплекса, промышленности которые в свою очередь предопределяют стратегии отдельных предприятий, в частности газотранспортного комплекса [13].

Газовая промышленность в годы проведения радикальных экономических, в том числе налоговых, реформ, сохранив свою целостность, проявила себя наиболее устойчивой и эффективной отраслью топливно-энергетического комплекса. Обеспечивая более 45% внутреннего энергопотребления, она создает более четверти валютной выручки и около 20% налоговых поступлений в доходную часть государственного бюджета (табл. 3).

Таблица 3

### ВЛИЯНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ УСТОЙЧИВОСТЬ ГАЗОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Государственное налоговое регулирование	Способ ведения налогового учета газотранспортного предприятия на 2011 год	Обоснование +/- экономической устойчивости
<b>1. Налог на добавленную стоимость, налог на доходы физических лиц, транспортный налог, налог на имущество</b>		
п. 6 ст. 169 Налогового кодекса РФ (НК РФ) п. 4 ст. 149 НК РФ п. 4 ст. 170 НК РФ ст. 363 НК РФ ст. 376 НК РФ ст. 384 НК РФ ст. 385 НК РФ	1.1 Порядок формирования налоговой базы. Налогооблагаемая база по налогу на добавленную стоимость формируется в соответствии с главой 21 НК РФ. 1.2. Раздельный учет. 1.2.1. В Обществе ведется раздельный учет доходов и расходов по видам деятельности, подлежащих налогообложению, и видам деятельности, не подлежащих налогообложению. 1.2.2. Раздельный учет входного НДС по товарам (работам, услугам), а также основным средствам и нематериальным активам, используемым в видах деятельности, подлежащих налогообложению, осуществляется посредством отнесения сумм налога на соответствующий субсчет счета 19 по кодам налогов	Увеличивает экономическую устойчивость предприятия
<b>2. Налог на прибыль</b>		
ст. 271 НК РФ	2.1. Порядок формирования налоговой базы. Налогооблагаемая база по налогу на прибыль определяется в соответствии с главой 25 НК РФ. 2.2. Признание доходов. 2.2.1. Доходы при исчислении налога на прибыль определяются методом начисления: доходы признаются в том отчетном (налоговом) периоде, в котором они имели место, независимо от фактического поступления денежных средств, иного имущества (работ, услуг) и (или) имущественных прав: • по доходам, относящимся к нескольким отчетным (налоговым) периодам, и в случае, если связь между доходами и расходами не может быть определена четко, доходы распределяются с учетом принципа равномерности признания доходов и расходов; • доходы от выполнения работ с длительным технологическим циклом определяются по завершению выполнения работ в целом	Увеличивает экономическую устойчивость предприятия
ст. 272 НК РФ	2.3. Признание расходов. 2.3.1. Расходы при исчислении налога на прибыль определяются методом начисления: 2.3.2. Расходы на ремонт основных средств признаются в качестве расхода в периоде их осуществления. 2.3.3. Расходы в виде сумм налогов (авансовых платежей), сборов и иных обязательных платежей признаются на дату начисления	Увеличивает экономическую устойчивость предприятия
ст. 272 НК РФ	2.3.4. Расходы на оплату услуг сторонних организаций, расходы в виде лизинговых платежей признаются на дату предъявления документов, служащих основанием для произведения расчетов	Увеличивает экономическую устойчивость предприятия
ст. 256 НК РФ	2.4. Материальные расходы. Оценка материальных расходов при списании сырья и материалов в производство производится по средней стоимости	(+/-) Нейтрально влияет на экономическую устойчивость предприятия
ст. 257 НК РФ	2.5. Амортизируемое имущество и начисление амортизации. 2.5.1. Амортизируемым имуществом признается имущество со сроком полезного использования более 12 месяцев и первоначальной стоимостью более 40 тыс. руб.	Увеличивает экономическую устойчивость предприятия
ст. 257 НК РФ	2.5.2. Первоначальная стоимость основных средств изменяется в случаях достройки, дооборудования, реконструкции, модернизации, технического перевооружения, частичной ликвидации соответствующих объектов	Увеличивает экономическую устойчивость предприятия <sup>1</sup>
ст. 259, 259.1 НК РФ	2.5.3 Амортизация начисляется линейным способом	Уменьшает экономическую устойчивость предприятия <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Амортизация является одним из основных источников капитальных вложений в воспроизводство основных средств. Предприятия, в том числе газотранспортные, осуществляющие свою деятельность на условиях аренды, по элементу «Амортизация основных средств» отражают амортизационные отчисления на полное восстановление, как по собственным, так и по арендованным основным средствам.

Государственное налоговое регулирование	Способ ведения налогового учета газотранспортного предприятия на 2011 год	Обоснование +/- экономической устойчивости
ст. 262 НК РФ	2.6. Расходы на НИОКР. 2.6.1. Расходы на НИОКР равномерно включаются в состав прочих расходов в течение одного года при условии использования указанных исследований и разработок в производстве и (или) при реализации товаров (выполнении работ, оказании услуг) с 1-го числа месяца, следующего за месяцем, в котором завершены такие исследования (отдельные этапы исследований). 2.6.2. Расходы на НИОКР, которые не дали положительного результата, включаются в состав прочих расходов равномерно в течение одного года в размере фактически осуществленных расходов	Увеличивает экономическую устойчивость предприятия
п.3 ст. 266 НК РФ ст. 324.1 НК РФ	2.7. Резервы. 2.7.1. Резервы по сомнительным долгам не создаются. 2.7.2. Резерв на предстоящую оплату отпусков работникам не создается. 2.7.3. Резерв на выплату ежегодного вознаграждения за выслугу лет и вознаграждения по итогам работы за год не создается	Увеличивает экономическую устойчивость предприятия

Таблица 4

**ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ НАЛОГОВОЙ СИСТЕМЫ РФ ЗА ПЕРИОД 1990-2011 ГГ.**

Год	Основные этапы реформирования налоговой системы РФ в 1990-2002 гг.
1990-1991	Данный период характеризуется спадом производства, необходимостью налоговых, бюджетных, денежно-кредитных реформ
1992	Принятие Закон «Об основах налоговой системы РФ» от 27 декабря 1991 г. №2118-1, характеризующий переход с планово-административной экономики на рыночные принципы и начало реформирования налоговой системы РФ. Данный закон первоначально предусматривал 15 федеральных налогов; четыре налога республик в составе РФ и налоги краев, областей, автономной области, автономных округов; 21 местный налог и сбор. Введен акциз (в том числе на природный газ) в 1992 г. ФЗ в РФ от 6 декабря 1991 г. №1993-1 «Об акцизах»
1993-1997	Вносятся изменения в законодательство, устанавливающие новый порядок налогообложения физических лиц, принимается целый ряд законов, касающихся земельного, дорожного налога. Данный период характеризуется неопределенностью и большим постоянно изменяющимся количеством налогов и сборов, отрицательно влияющих на экономическую устойчивость предприятия и экономический рост в целом
1998	Формируется Государственная налоговая служба (с 1998 г. – Министерство РФ по налогам и сборам). Введен региональный налог с продаж с 31 июля 1998 г. в размере 5% от оборота
1999	Принимается первая часть НК РФ ФЗ от 31 июля 1998 г. №147-ФЗ, в соответствии с которым ст. 1-17 Закона утратили силу с 1 января 1999 г.
2000	С 1 января 2000 г. принимается вторая часть НК РФ. На 1 января 2000 г. федеральными налогами являются НДС (20%), акцизы (подакцизным минеральным сырьем признается природный газ – 15%), налог на доходы физических лиц (НДФЛ) (30%), налог на прибыль организаций (35%): • начиная с 2000 г. были приняты решения об отмене большинства налогов с оборота, таких как налог на содержание жилищного фонда и социально-культурной сферы, налог на пользователей автомобильных дорог и др. (региональные: плата за воду, забираемую промышленными предприятиями из водохозяйственных систем, сбор на нужды образовательных учреждений, взимаемый с юридических лиц); • введены новые федеральные налоги и сборы: плата за пользование водными объектами; сборы за выдачу лицензий и право на производство и оборот этилового спирта, спиртосодержащей и алкогольной продукции (ФЗ от 17 июня 1999 г. №112-ФЗ)
2001	В рамках реформы 1 января 2001 г. была введена единая 13%-ная ставка НДФЛ и единый социальный налог (ЕСН) (35,6%), отменен налог на реализацию горюче-смазочных материалов (ГСМ) (ФЗ от 5 августа 2000 г. №118-ФЗ)
2002	С 1 января 2002 г.: • снижен налог на прибыль предприятий с 35% до 24%; • введен налог на добычу полезных ископаемых (НДПИ), заменяющий налог на воспроизводство минерально-сырьевой базы, роялти, объемы налоговых обязательств определяются двумя параметрами: объемом добычи и мировыми ценами на нефть; • введено лицензирование ВТЭК и магистрального трубопровода; • установлено, что совокупная сумма переносимого на текущий налоговый период убытка прошлых лет не должна превышать 30% от налоговой базы по налогу на прибыль; • отмена инвестиционной льготы по налогу на прибыль
2003	С 1 января 2003 г. введены региональные налоги: • налог на имущество организаций введен от 27 декабря 2002 г. №182-ФЗ; • транспортный налог (введен ФЗ от 24 июля 2002 г. №110-ФЗ). С введением транспортного налога из числа налогов, взимаемых на территории РФ, исключаются: налог на пользователей автодорог; налог с владельцев транспортных средств; акцизы с продажи легковых автомобилей в личное пользование граждан (ст. 2 и 9 Закона №110-ФЗ); налог на водно-воздушные транспортные средства, ранее уплачиваемый физическими лицами в соответствии с Законом РФ от 19 декабря 1991 г. №2003-1 «О налогах на имущество физических лиц» (ст. 3 Закона №110-ФЗ). В соответствии с ФЗ от 7 июля 2003 г. №117-ФЗ утратили силу многие местные налоги на строительство объектов производственного назначения в курортной зоне, налог на перепродажу автомобилей, вычислительной техники и персональных компьютеров и 17 видов местных сборов. С 1 января 2003 г. введена упрощенная система налогообложения (УСН), снижающая налоговую нагрузку на малые предприятия

<sup>2</sup> Так в соответствии с НК РФ с учетом изменений от 1 января 2009 г. нелинейная амортизация позволяет в первые годы отнести на себестоимость большую стоимость основных фондов, тем самым, уменьшая налог на прибыль и увеличивая чистую прибыль предприятия.

Год	Основные этапы реформирования налоговой системы РФ в 1990-2002 гг.
2004	<p>Преобразование Министерства РФ по налогам и сборам в Федеральную налоговую службу (Указ Президента РФ от 9 марта 2004 г. №314).</p> <p>Создание Стабилизационного фонда, образующегося за счет превышения цены на нефть над базовой ценой на нефть (нефтегазового трансферта в процентах от валового внутреннего продукта).</p> <p>С 1 января 2004 г.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• снижается основная ставка НДС с 20% до 18% (в соответствии с изменениями, внесенными Федеральным законом от 7 июля 2003 г. №117-ФЗ;</li> <li>• отменены акцизы на природный газ, одновременно вывозная таможенная пошлина была повышена с 5% до 30%;</li> <li>• введена в действие гл. 30 «Налог на имущество организаций» НК РФ (затраты, учтенные на счете 08 «Вложения во внеоборотные активы», больше не участвуют в расчете налогооблагаемой базы)</li> <li>• отменен налог с продаж (Федеральный закон от 27 ноября 2001 г. №148-ФЗ);</li> <li>• налог на имущество предприятий становится местным налогом (ранее относившийся к региональным) от 11 ноября 2003 г. №139-ФЗ</li> </ul>
2005	<p>С 1 января 2005 г. вступили в силу законы, которые внесли существенные изменения в части первую и вторую НК РФ. Самые важные поправки в часть первую НК РФ касаются перечня налогов и сборов, действующих на территории РФ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• сокращен ЕСН с 35,6% до 26%;</li> <li>• введена новая глава НК РФ – гл. 25.2 «Водный налог», заменяющая плату за пользование водными объектами;</li> <li>• полностью утратил силу Закон РФ от 27 декабря 1991 г. №2118-1 «Об основах налоговой системы в РФ» (п. 1 ст. 6 Федерального закона от 29 июля 2004 г. №95-ФЗ).</li> </ul> <p>Осталось: десять федеральных налогов – НДС, акцизы, НДФЛ, ЕСН, налог на прибыль, НДСПИ, налог на наследование и дарение, водный налог, сборы за пользование объектами животного мира и за пользование объектами водных биологических ресурсов, государственная пошлина; три региональных налога – налог на имущество организаций, на игорный бизнес, транспортный налог; два местных налога – земельный налог и налог на имущество физических лиц.</p> <p>Перечень специальных налоговых режимов остался прежним: ЕСХН, УСН, ЕНВД, СРП.</p> <p>Гл. 25 «Налог на прибыль организаций» НК РФ дополнена положением, устанавливающим, что амортизируемое имущество, полученное от собственника организацией-инвестором в соответствии с законодательством об инвестированных соглашениях в сфере оказания коммунальных услуг, подлежит амортизации у данной организации в течении срока действия инвестиционного соглашения (ФЗ от 20 августа 2004 г. №110-ФЗ)</p>
2006	<p>С 1 января 2006 г. утратил силу налог на наследование и дарение.</p> <p>Федеральным законом от 29 ноября 2004 г. №141-ФЗ в НК РФ введена новая «Глава 31. Земельный налог», вступившая в силу с 1 января 2006 г.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• сумма переносимого на текущий налоговый период убытка прошлых лет увеличена до 50% от налоговой базы по налогу на прибыль;</li> <li>• введение «инвестиционной премии» (возможности отнесения на расходы отчетного (налогового) периода расходов на капитальные вложения в размере до 10%);</li> <li>• переход на общий порядок применения налоговых вычетов при осуществлении капитального строительства, при котором в текущем налоговом периоде принимаются к вычету не только суммы НДС по полученным товарам (работ, услугам) капитального характера за прошедший налоговый период, но и определенная доля НДС, уплаченного поставщикам капитальных товаров (работ, услуг).</li> <li>• освобождение от налогообложения налогом на добавленную стоимость сумм авансовых платежей при осуществлении экспортных операций;</li> <li>• осуществлен переход к единой декларации по налогу на добавленную стоимость;- введение для всех налогоплательщиков единого момента определения налоговой базы (наиболее ранней из дат: день отгрузки (передачи) или день оплаты, частичной оплаты в счет предстоящих поставок (передачи) товаров(выполнения работ, оказания услуг), имущественных прав)</li> </ul>
2007	<p>С 1 января 2007 г. вступил в силу новый Водный кодекс РФ, водный налог будет постепенно заменяться неналоговой платой за пользование водными объектами.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• введены дифференцированные ставки НДСПИ;</li> <li>• принят комплекс мер направленных на совершенствование законодательства в области налогового администрирования (ФЗ от 27 июля 2006 г. №137-ФЗ);</li> <li>• с 1 января 2007 г. изменен порядок возмещения НДС, в т.ч. уплаченного экспортерами, при налогообложении по нулевой ставке;</li> <li>• с 2007 г. утверждено право организации в полном размере уменьшать налоговую базу текущего года на сумму убытков, полученных в предыдущем году;</li> <li>• введение возможности с 2007 г. равномерного, в течение одного года, отнесения на расходы затрат на осуществление любых научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) (в том числе не давшие положительного результата)</li> </ul>
2008	<p>С 1 февраля 2008 г. Стабилизационный фонд был разделен на две части: Резервный фонд и Фонд национального благосостояния.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• увеличена до одного квартала продолжительность налогового периода по НДС;</li> <li>• введение нулевой ставки по налогу на прибыль организаций дивидендов, при выполнении критерия стратегического участия</li> </ul>



Год	Основные этапы реформирования налоговой системы РФ в 1990-2002 гг.
2009	<p>С 1 января 2009 г. ведение института консолидированной налоговой отчетности при исчислении налога на прибыль организаций;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• принят комплекс изменений, вносимых в часть первую НК РФ в целях совершенствования администрирования налогов, в частности досудебных урегулирований налоговых споров, проведении налоговых проверок (ФЗ от 26 ноября 2008 г. №224-ФЗ);</li> <li>• принят комплекс изменений, вносимых во вторую часть НК РФ, касающихся совершенствования исчисления и уплаты практически всех налогов и сборов, в т.ч. влияющие на газотранспортный комплекс:</li> <li>• по НДС при предоплате, подтверждению ставки 0%, установлено что при выполнении строительно-монтажных работ (СМР) для собственного потребления, можно принимать к вычету НДС на момент определения налоговой базы по этим работам;</li> <li>• введены льготы по НДФЛ и ЕСН, касающиеся стоимости образования, уплаты процентов при строительстве (покупке) жилья, в частности увеличены вычеты из налоговой базы, не облагаемой НДФЛ;</li> <li>• индексация акцизов в отношении нефтепродуктов на 2009-2010 гг.</li> </ul> <p>По налогу на прибыль организаций:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• снижена ставка налога на прибыль до 20% (в ФБ – 2,5%);</li> </ul>
2009	<p>В состав доходов, не учитываемых при налогообложении прибыли, включены:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• доходы в виде капитальных вложений, при признании их амортизируемым имуществом, в предоставленные по договору безвозмездного пользования объекты основных средств в форме неотделимых улучшений, произведенных организацией-судополучателем с согласия ссудодателя (абз. 4 п. 1);</li> <li>• список материальных расходов дополнен расходами на производство и (или) приобретение мощности (подп. 5 п. 1 ст. 254);</li> <li>• с 10% до 30% увеличен предельный размер амортизационной премии, которую налогоплательщик вправе применить при приобретении или создании основных средств, относящихся к третьей – седьмой амортизационной группам (п. 9).</li> <li>• введены изменения в порядок определения нелинейной амортизации, в т.ч. установлено, что амортизацию при нелинейном методе рассчитывают в целом по амортизационной группе. Установлено, что к зданиям, сооружениям, передаточным устройствам, нематериальным активам, входящим в восьмую – десятую амортизационные группы, применяется только линейный метод начисления амортизации</li> </ul>
2010	<p>С 1 января 2010 г. вступил в силу ФЗ от 24 июля 2009 г. №212-ФЗ, который регулирует отношения, связанные с исчислением и уплатой страховых взносов, а гл. 24 «Единый социальный налог» НК РФ утратила силу (ч. 2 ст. 24 ФЗ от 24 июля 2009 г. №213-ФЗ). Страховые взносы должны перечисляться отдельно в Пенсионный фонд РФ (ПФ РФ), Фонд социального страхования РФ (ФСС РФ) и Федеральный фонд обязательного медицинского страхования (ФФОМС); в 2010 г. тарифы страховых взносов сохранены на уровне 2009 года (26%);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• по НДФЛ с 1 января 2010 г. при приобретении жилого дома с земельным участком имущественный налоговый вычет может быть заявлен не только на стоимость жилого дома, но и на стоимость земельного участка;</li> <li>• по НДС: с 1-го квартала 2010 г. налогоплательщики вместе с отчетностью по НДС могут подать заявление о возврате суммы налога к возмещению до окончания камеральной проверки; дополнен перечень операций, не облагаемых НДС (п. 2 ст. 146 и п. 3 ст. 149 НК РФ);</li> <li>• по акцизам: возросли ставки по акцизам (п. 1 ст. 193 НК РФ);</li> <li>• по НДФЛ: не удерживается НДФЛ с единовременной матпомощи при рождении (усыновлении) ребенка, если она выплачена нанимателем в течение первого года после рождения (усыновления); увеличился вычет до 250 тыс. руб., предоставляемый при продаже объектов (кроме недвижимости), которыми владели менее трех лет (подп. 1 п. 1 ст. 220 НК РФ);</li> <li>• по налогу на прибыль: изменен порядок налогового учета валютных авансов (п. 11 ст. 250 и подп. 5 п. 1 ст. 265 НК РФ); упрощен порядок налогового учета материальных излишков (п. 2 ст. 254 НК РФ); компании могут амортизировать капвложения в арендованное имущество по нормам, не зависящим от срока полезного использования этого имущества. (п. 1 ст. 258 НК РФ); в налоговые расходы компании включают страховые взносы в каждый из внебюджетных фондов; закончился период, когда действовал льготный порядок налогового учета процентов (п. 1 ст. 269 НК РФ, ст. 4 и 5 ФЗ от 19 июля 2009 г. №202-ФЗ.);</li> <li>• изменены минимальные и максимальные ставки транспортного налога (п. 2 ст. 361 НК РФ);</li> <li>• увеличен размер лимита доходов до 60 млн. руб., позволяющий оставаться на УСН (п. 4.1 ст. 346.13 НК РФ)</li> </ul>
2011	<p>С 1 декабря 2010 г. внесен ряд поправок в часть первую НК РФ, в т.ч. за незаконную блокировку счета начисляются проценты в пользу налогоплательщика-организации, также установлен новый порядок взыскания с граждан налоговой недоимки;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• по страховым взносам в ПФ РФ, ФСС РФ и ФФОМС:</li> <li>• с 2011 года ставка страховых взносов возросла до 34%: в ПФ РФ – 26 %, ФСС РФ – 2,9%, ФФОМС – 3,1%, территориальный фонд обязательного медицинского страхования (ТФОМС) – 2%, предусмотрены льготы;</li> <li>• предельная величина доходов физического лица для начисления страховых взносов составляет 463 000 руб.;</li> <li>• если численность сотрудников страхователя превышает 50 чел., то расчеты в ПФР и ФСС РФ представляются только в электронной форме;</li> <li>• по налогу на прибыль организаций:</li> <li>• с 1 января 2011 г. к амортизируемому имуществу относится имущество со сроком полезного использования более 12 мес. и первоначальной стоимостью более 40 тыс. руб. (приобретенным с 1 января 2011 г.);</li> <li>• организация может уплачивать только квартальные авансовые платежи по налогу на прибыль, если доходы от реализации за предыдущие четыре квартала не превышают в среднем 10 млн. руб. за каждый квартал (п. 3 ст. 286 НК РФ).</li> <li>• по транспортному налогу:</li> <li>• базовая ставка транспортного налога уменьшена вдвое. Субъектам РФ предоставлено право устанавливать пониженные ставки транспортного налога;</li> <li>• организациям необходимо представлять декларацию по транспортному налогу один раз в год – не позднее 1 февраля года, следующего за истекшим налоговым периодом (ст. 363.1 НК РФ); данные плательщики не должны подавать расчеты по авансовым платежам;</li> </ul> <p>По земельному налогу:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• с 2011 г. физические лица, не являющиеся индивидуальными предпринимателями, не будут уплачивать авансовые платежи по земельному налогу;</li> <li>• организациям, ИП необходимо представлять декларацию по транспортному налогу один раз в год – не позднее 1 февраля года, следующего за истекшим налоговым периодом; данные плательщики не должны подавать расчеты по авансовым платежам</li> </ul>

(Продолжение в следующем номере журнала)

## Литература

1. О газоснабжении в РФ [Электронный ресурс] : федер. закон от 31 марта 1999 г. №69-ФЗ (с изм. от 30 дек. 2008 г. №313-ФЗ). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Энергетическая стратегия России на период до 2020 г. [Электронный ресурс] : утв. распоряжением Правительства РФ от 28 авг. 2003 г. №1234-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Об оптовых ценах на газ, добываемый ОАО «Газпром» и его аффилированными лицами, реализуемый потребителям РФ [Электронный ресурс] : приказ ФСТ от 24 дек. 2008 г. №413-э/11. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Афонина С.А. Резервы повышения экономической устойчивости промышленного предприятия [Текст] / С.А. Афонина // Российский экономический журнал. – 2006. – №5. – С. 13-14.
5. Балацкий Е.В. Анализ влияния налоговой нагрузки на экономический рост с помощью производственно-институциональных функций [Текст] / Е.В. Балацкий // Проблемы прогнозирования. – 2003. – №2. – С. 88-107.
6. Балацкий Е.В. Оценка влияния фискальных инструментов на экономический рост [Текст] / Е.В. Балацкий // Проблемы прогнозирования. – 2004. – №4. – С. 124-135.
7. Балацкий Е.В. Стабильность налоговой системы как фактор экономического роста [Текст] / Е.В. Балацкий // Общество и экономика. – 2005. – №2. – С. 100-119.
8. Балацкий Е.В. Факторы формирования задолженности по налоговым платежам [Текст] / Е.В. Балацкий // Общество и экономика. – 2004. – №92. – С. 29-47.
9. Балацкий Е.В. Эффективность фискальной политики государства [Текст] / Е.В. Балацкий // Проблемы прогнозирования. – 2000. – №5. – С. 32-40.
10. Ваниева Э.А. О концепции экономической устойчивости строительного предприятия [Текст] / Э.А. Ваниева // Экономика строительства. – 2005. – №8. – С. 13-18.
11. Внутренние расчетные (оптовые) цены на газ и внутренние расчетные тарифы на услуги по транспортировке и хранению газа для организаций ООО «Газпром» [Электронный ресурс] : преискурант №04-03-28-2009/2, утв. 6 апр. 2009 г. №01-30. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
12. Жидкова Е.Ю. Налоговое планирование и совершенствование системы налогообложения как составляющие развития предпринимательского сектора РФ [Текст] / Е.Ю. Жидкова // Экономический анализ: теория и практика. – 2008. – №3. – С. 33-37.
13. Зубарева В. Моделирование финансового состояния нефтегазовых компании [Текст] / В. Зубарева, Д. Мурадов // Финансовый менеджмент. – 2007. – №6. – С. 10-16.
14. Кузнецов А.И. Принципы и подходы к формированию устойчивости предприятия к рыночной среде [Текст] / А.И. Кузнецов // Вестник машиностроения. – 1997. – №2. – С. 39-41.
15. Родионова В.М. Финансовая устойчивость предприятия в условиях инфляции [Текст] / В.М. Родионова, М.А. Федотова. – М. : Перспектива, 1995. – С. 45-48.
16. Сумин В.А. Устойчивость системы управления предприятием в условиях экономической безопасности [Текст] / В.А. Сумин // Мат-лы междунар. науч. конф. – Донецк, 2001. – С. 13-16.
17. Финансы [Текст] : учеб. / под ред. Грязновой А.Г., Маркиной Е.В. – М. : Финансы и статистика, 2007. – 165 с.
18. Церенова К.Н. Налоговая составляющая инновационной деятельности [Текст] / К.Н. Церенова // Налоги и налогообложение. – 2008. – №5. – С. 15-20.
19. Шередеко Е.В. Общие тенденции современного развития национальных налоговых систем [Текст] / Е.В. Шередеко // Налоги и налогообложение. – 2008. – №4.

## Ключевые слова

Экономическая устойчивость; налоговая устойчивость; налоговое бремя; газотранспортное предприятие; государственное налоговое регулирование; налоговая система; реформирование; налоговая нагрузка; фискальная система; налог.

*Лейберт Татьяна Борисовна*

*E-mail: Lejjbert@mail.ru*

*Сиразетдинова Белла Рустамовна*

*E-mail: s\_bella\_87@mail.ru*

## РЕЦЕНЗИЯ

Экономическая и политическая нестабильность в российской экономике в условиях становления и развития рыночных механизмов выдвигает новые задачи разработки и практического применения инструментов и показателей устойчивого развития предприятий, которые являются источником производства товаров и оказания услуг, средств для формирования федерального и территориального бюджетов, занимают особое место в социально-экономической структуре общества. Однако, в настоящее время большинство предприятий Российской Федерации функционируют неустойчиво, у них стабильно сокращается объем производства, неэффективно используется имеющийся потенциал. В этих условиях необходимо решение проблем экономической устойчивости функционирования и развития предприятий, в том числе газотранспортных.

Поставленная в рецензированной статье цель актуальна и исследует одну из важнейших проблем обеспечения экономической устойчивости функционирования газотранспортного комплекса и актуализирует проблемы исследования государственной роли в обеспечении экономической устойчивости в современных условиях.

Высказанные в статье идеи представляют научный интерес и содержат новый взгляд на роль налоговой нагрузки, который реализуется с помощью классического макроэкономического инструментария производственно – институциональных функций. Поднятые в статье вопросы требуют дальнейшей разработки.

Заслугой авторов является то, что на основе проведенного исследования основных этапов реформирования налоговой системы РФ за период 1990-2011 гг. определено их влияние, определяемое изменением совокупной налоговой нагрузки, на экономический рост и фискальные поступления в бюджеты РФ, и как основа реализации стратегии экономической устойчивости газотранспортного предприятия газотранспортный комплекс в частности.

Усовершенствованы существующие методики оценки и обеспечения экономической устойчивости газотранспортного предприятия в условиях реформирования налоговой системы государства с учетом особенностей деятельности газотранспортного комплекса.

Особенностью предложенных в статье методик является предположение о высокой взаимозависимости показателя основных фондов и показателя капитальных вложений в основные фонды предприятий реального сектора, газотранспортного комплекса в частности.

Проведенные исследования могут быть использованы для определения направлений и возможностей применения предложенного инструментария при прогнозировании результатов налоговой политики государства, а также поиска оптимальных методов налогового регулирования и стимулирования приоритетного направления в структуре экономической устойчивости газотранспортных предприятий.

В представленном на рецензию варианте, статья соответствует требованиям, предъявляемым к подобным изданиям, и может быть рекомендована к опубликованию.

*Ванчухина Л.И., д.э.н., профессор, зав. кафедрой «Бухгалтерский учет и аудит» Уфимского государственного нефтяного технического университета*

### 3.7. PROBLEMS OF ECONOMIC SUSTAINABILITY OF THE DEVELOPMENT AND GAS TRANSPORTATION COMPANY AND METHODOLOGICAL FOUNDATIONS OF ITS SECURITY IN TERMS OF REFORMING THE TAX SYSTEM OF THE STATE

T.B. Leibert, Assistant Professor of «Accounting and Audit» Chair, Doctor of Economics;  
B.R. Sirazetdinova, Competitor

*Ufa State Petroleum Technological University*

#### Keywords

Economic sustainability; fiscal sustainability; tax burden; gas transportation company; state tax regulation; tax system; reforming; tax burden; fiscal system.

#### Literature

1. Federal Law «On gas supply in the Russian Federation» of March 31, 1999 №69-FZ (as with the ambassador. rev. from 30.12.2008 №313-FZ).
2. A.I. Kuznetsov. Principles and approaches to the formation ustochivosti companies to the market environment // Bulletin mashinostroeniya. – 1997. – №2. – p.39-41.
3. E.A. Vanieva. On the concept of economic sustainability of a construction company Ekon stroitelstva. - 2005. – №8. – p. 13-18.
4. Order FTS from 24.12.08 №413-e/11 «On the wholesale prices for gas produced by Gazprom and its affiliates sold to consumers of the Russian Federation».
5. Pricelist №04-03-28-2009 2 «Internal Settlement (wholesale) prices for natural gas and domestic payment tariffs for gas transportation and storage for organizations Gazprom», approved. April 6, 2009 Mr. №01-30.
6. V.A. Sumin. Stability control system now in terms of economic security: Proceedings of the International Conference. – Donetsk. – 2001. – p. 13-16.
7. E.V. Balatsky The effectiveness of fiscal policy of the state// Probl. – 2000. – №5. – p. 32-40.
8. Afonin S.A. Provisions to increase economic sustainability of industrial enterprises//Russian Economic zhurnal.- 2006.- №5. – p. 13-14.
9. Finance. Textbook, ed. A.G. Gryaznova, E.V. Markina. – M: Finance and Statistics, 2007. – 165 sec.
10. E.V. Sheredeko. General trends of modern development of national tax systems, taxes and nalogooblozhenie. – 2008. – №4. – p. 12.
11. K.N. Tserenova. The tax component of the innovation /Taxes and Taxation. – 2008. – №5-p. 15-20.
12. E.V. Balatsky. Assessing the impact of fiscal instruments for economic growth. Probl. – 2004. – №4, p. 124-135.
13. Energy Strategy of Russia until 2020, approved. Russian Government on August 28, 2003 №1234-p.
14. V.V. Zubarev, A.D. Muradov. Modeling financial state oil company // Financial menedzhment.-2007. – №6.-p. 10-16.
15. E.V. Balatsky. Stability of the tax system as a factor in economic growth // Society and ekonomika.-2005. – №2. – p. 100-119.
16. E.V. Balatsky. Factors of formation of tax arrears // Society and ekonomika. - 2004. – №92. – p. 29-47.
17. E.V. Balatsky. Analysis of the impact of the tax burden on economic growth through industrial and institutional functions, Probl. – 2003 – №2. – p. 88-107.
18. V.M. Rodionov, M.A. Fedotov. Financial sustainability of the enterprise in an inflationary environment. – M.: Perspective, 1995. – p. 45-48.
19. E.Y. Zhidkova. Tax Planning and improvement of the tax system as a component of the business sector of the Russian Federation // Economic Analysis: Theory and Practice. – 2008. – №3. – p. 33-37.