

3.12. 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.

(Окончание, начало в №2 за 2011 г.)

Итак, определим миссию и стратегическую цель любого газотранспортного предприятия в ЕСГ.

Газотранспортное предприятие в ЕСГ видит свою миссию в максимально эффективном и сбалансированном газоснабжении потребителей РФ, выполнении с высокой степенью надежности долгосрочных контрактов по экспорту газа, внесение значительного вклада в стабилизацию и обеспечение принятой Энергетической стратегии РФ и глобальной энергетической безопасности. Стратегической целью газотранспортного предприятия является достижение комплексной экономической устойчивости и эффективного функционирования в ЕСГ РФ, осуществление независимого доступа к мировому энергетическому рынку, посредством освоения новых рынков, диверсификации видов деятельности, обеспечения надежности поставок.

Принципами обеспечения стратегии экономической устойчивости газотранспортного предприятия являются:

- повышение производительности в звеньях цепочки сбыта природного газа, и продуктов переработки;
- проведение эффективной инвестиционно-инновационной стратегии;
- расширение транспортных мощностей и диверсификация маршрутов транспортировки газа за счет проектов, обеспечивающих создание продуктов с высокой добавленной стоимостью;
- соблюдение интересов государства, акционеров, персонала;
- совершенствование корпоративного управления, деловой устойчивости, повышение прозрачности финансово-хозяйственной деятельности;
- персональная ответственность руководителей за принятые управленческие решения, повышение управленческой устойчивости;
- формирование эффективной ценовой, учетной налоговой политики.

Рассмотрим основные этапы реформирования налоговой системы и их влияние, определяемое, как правило, изменением совокупной налоговой нагрузки, на экономический рост и фискальные поступления в бюджеты РФ, и газотранспортный комплекс в частности в 1990-2011 гг., представленные в табл. 4.

Важным является рассмотрение влияния основных этапов реформирования налоговой системы, с выделением понятия состояния стабильности налоговой системы, на экономическую устойчивость газотранспортных предприятий.

Методической базой проводимого анализа являются производственно-институциональные функции (ПИФ) в виде нахождения регрессионной зависимости между производственными функциями и налоговой нагрузкой с выделением точек стабильности налоговой системы, в первом случае при использовании точек Лаффера [15].

Первичным элементом фискальной системы является экономическая устойчивость предприятий, реагирующая на рост налоговой нагрузки как индикатор налоговой устойчивости, находящийся в обратной зависимости от снижения либо роста налоговой нагрузки. Зависимость между объемом производства и налоговой нагрузкой задается так называемой производственной кривой, которая в большинстве случаев должна иметь параболическую форму с соответствующей точкой максимума, которую будем идентифицировать как точку Лаффера первого рода. Величина же фискальных поступлений является ничем иным, как производением объема производства на налоговую нагрузку и, следовательно, фискальная кривая выступает в качестве своеобразного следствия сложившейся производственной кривой. Точкой Лаффера второго рода будем называть такую точку, при которой фискальная кривая достигает локального максимума. Иными словами, экономический рост страны зависит от функционирования и развития экономической устойчивости предприятий, а пополнение бюджета – это чисто технический процесс.

Экономически точка Лаффера первого рода означает тот предел налогового бремени, который может выдержать производственная система, не срываясь в режим рецессии. Точка Лаффера второго рода показывает величину налогового бремени, за пределами которой увеличение массы налоговых поступлений становится невозможным. Логика, заложенная в таких зависимостях примерно такова. По мере увеличения налогового бремени производитель увеличивает свою активность и наращивает выпуск продукции, однако по достижении некоторого критического уровня налоговой нагрузки происходит снижение производственной активности и начинается рецессия. Если падение производства будет слишком большим, то это приведет к тому, что и бюджетные поступления прекратят свой рост и начнут постепенно сокращаться. Схематично данный процесс показан на рис. 3.

Расхождение между двумя точками Лаффера и является тем новым элементом, который отсутствует в классической теории Лаффера. (на рис. 3 этот интервал помечен штриховкой).

В этой фискальной зоне проявляется глубинное противоречие между двумя функциями налоговой политики: стимулирующей и фискальной. Первая направлена на поддержку и стимулирование производителя, вторая – на пополнение бюджета.

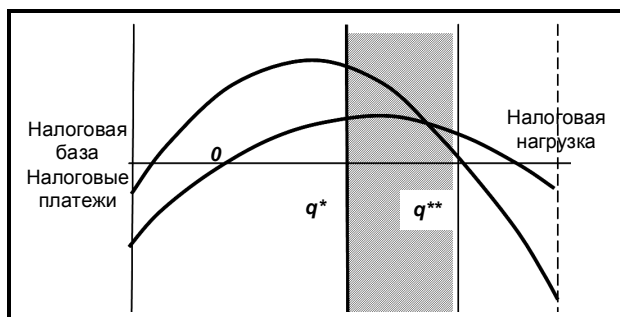


Рис. 3. Взаимное расположение производственной и фискальной кривых (q^* и q^{} – точки Лаффера 1-го и 2-го рода)**

На практике новый взгляд на роль налоговой нагрузки реализуем с помощью классического макроэкономического инструментария производственно-институциональных функций (ПИФ). Особенностью подхода является введение в состав факторов, влияющих на ВВП страны Y , уровня фискального бремени, представляющего собой элемент «тонкой настройки» системы в виде доли фискальных платежей в ВВП. Помимо уровня налогового бремени в экономический анализ целесообразно ввести и показатель стабильности налоговой системы V , в качестве которого может выступать коэффициент разброса величины налогового бремени [7].

Если следовать традиционной схеме анализа финансовых рисков, то показатель стабильности государственной налоговой системы должен представлять собой некое отклонение в данный момент времени от математического ожидания (средней величины). Однако в данных исследованиях средняя величина рассчитывается за весь период исследования и для конкретного экономического агента остается за рамками наблюдения. Тогда коэффициент стабильности фискальной системы может оцениваться по следующей простой формуле:

$$V(t) = |q(t) - q(t-1)|, \tag{1}$$

где $|q(t) - q(t-1)|$ – отклонение величины налогового бремени текущего года от аналогичной величины за предыдущий год (диапазон произошедших изменений).

Чтобы количественно оценить влияние фактора нестабильности фискальной системы на динамику роста производства, следует найти соответствующую зависимость между ВВП Y и параметром стабильности налоговой системы V . Одновременно с этим будем предполагать, что ВВП зависит также от традиционных макрофакторов (труда L и капитала K) и уровня налогового бремени q . Переменные Y , K , L и q берутся за соответствующие годы t . Тогда искомая функция в общем виде будет выглядеть следующим образом:

$$Y(t) = Y[K(t), L(t), V(t), q(t)], \tag{2}$$

где t – время (год);

Y – выпуск (объем ВВП страны);

K – капитал (инвестиции в основные средства);

L – труд (численность основного производственного персонала);

q – налоговая нагрузка (относительное налоговое бремя, вычисляемое как доля налоговых поступлений T в ВВП ($q = T / Y$);

V – параметр стабильности налоговой системы.

При использовании зависимости (2) учитывается не только точечное значение состояния институционального элемента (в данном случае фискальной системы), но и интервальная характеристика, улавливающая степень его динамичности и изменяемости.

Данные ВВП, занятости, налоговой нагрузки по РФ для регрессионного анализа за период 1989-2003 гг. приведены в табл. 5.

Особенность регрессионной зависимости (2) для РФ на основании данных, представленных в табл. 5, состоит в том, что макропродукт страны (ВВП) в переходный период 1990-2003 г. содержал в себе больше элементы плановой экономики, и поэтому зависел в большей степени от таких факторов как труд и налоговое бремя (преобладание затрат на ФЗП над производственными затратами характерно для экономики развивающихся стран). Причем влияние труда и капитала на экономический рост само зависит от фискального климата. В связи с этим для экономики РФ мы остановились на функции следующего вида:

$$Y = q^H \sqrt{Ae^{aV(1+V)} L^{bV} V^{cL}}, \tag{3}$$

где A , a , b и c – параметры эконометрической модели, подлежащие оценке на основе ретроспективных динамических рядов;

H – параметр определяется путем подбора в результате итеративных расчетов таким образом, чтобы обеспечить максимальную точность модели;

Введенный показатель V требует определенных комментариев. Дело в том, что изменения в государственной налоговой системе так или иначе приводят к изменению совокупного налогового бремени. Моделируя реакцию производителя, можно исходить из понимания налоговой реформы, которая воспринимается в качестве таковой только при изменении величины налогового бремени; в противном случае производитель остается индифферентным к происходящим изменениям, так как они для него не имеют большого значения.

В соответствии с проведенными расчетами, представленными в табл. 6-9 регрессионная зависимость ВВП РФ от выбранных нами переменных на временном интервале 1990-2003 гг. имеет следующий специфический вид:

$$q^{0,01} \ln Y = 11,34 - 113,68(V + V^2) + 31,85V \ln L - 0,0038 L \ln V, \tag{4}$$

$$N = 14; R2 = 0,825; DW = 1,315.$$

В скобках под коэффициентами регрессии даны значения их стандартной ошибки;

N – число наблюдений;

$R2$ – коэффициент детерминации;

DW – статистика Дарбина-Уотсона.

Зависимость (4) проходит все основные статистические тесты, включая t -статистики коэффициентов регрессии при уровне значимости в 99% [7].

Специфика государственного налогового регулирования в период 1990-2001 гг. реформирования налоговой системы РФ, в соответствии с рассмотренными факторами в модели регрессии (4), отражает среднюю совокупную налоговую нагрузку, в связи с чем целесообразным является рассмотрение в сравнении влияния налогового реформирования на уровень налоговой нагрузки газотранспортного комплекса, на примере газотранспортного предприятия.

Таблица 5

ДАнные ВВП, ЗАНЯТОСТИ, НАЛОГОВОЙ НАГРУЗКИ ПО РФ ДЛЯ РЕГРЕССИОННОГО АНАЛИЗА ЗА ПЕРИОД 1989-2003 гг. [7]

Год	ВВП в текущих ценах, млн. руб. (до 1998 г. – млрд. руб.)	ВВП (в сопоставимых ценах), в долях единицы к предыдущему году	ВВП в ценах 1989 года, млрд. руб.	Занятость, млн. чел.	Фискальная нагрузка, в долях единицы, в % ВВП
			Y	L	q
1989	573,00		573,00	75,600	0,3158
1990	644,20	0,970	555,81	75,300	0,3564
1991	1 398,50	0,950	528,02	73,843	0,3221
1992	19 005,50	0,855	451,46	71,068	0,3603
1993	171 509,50	0,913	412,18	68,642	0,2953
1994	610 745,20	0,873	359,83	64,785	0,3033
1995	1 540 492,80	0,959	345,08	64,149	0,2627
1996	2 145 655,50	0,966	333,35	62,928	0,3015
1997	2 478 594,10	1,009	336,35	60,021	0,3339
1998	2 696 354,80	0,951	319,87	58,437	0,2962
1999	4 545 489,50	1,054	337,14	63,082	0,3139
2000	7 063 400,00	1,100	370,85	64,465	0,3463
2001	9 040 800,00	1,050	389,40	64,700	0,3424
2002	10 863 400,00	1,047	407,70	65,359	0,3789
2003	13 285 000,00	1,073	437,46	65,260	0,2892

Данные по расчету по налоговым платежам, задолженности и номинального начисленного бремени представлены за 1997-2003 г. в табл. 10.

Учитывая ту роль, которую играет в данном анализе показатель налоговой нагрузки $q = T / Y$ для газотранспортного предприятия, сделаем ряд замечаний по поводу специфики его расчета. Дело в том, что в такой форме нами фиксируется лишь фактическое налоговое бремя, т.е. та доля фискальных изъятий из финансового результата (выручки) предприятия, которая, в конечном счете, была внесена в бюджет страны. При этом номинальное налоговое бремя, т.е. та доля произведенной добавленной стоимости, которая должна была бы быть изъята в бюджет в соответствии с действующим законодательством, может быть существенно выше [8].

Для производителя, в данном случае газотранспортного предприятия, жизненно важной является именно фактическая налоговая нагрузка qf . В данном контексте величина номинального налогового бремени qn является в значительной мере величиной виртуальной и при реализации сегодняшних производственных решений «подавляется» уровнем реальной налоговой нагрузки. Тем не менее, для рассмотрения общей картины специфики состояния РФ отразим в табл. 12 показатели фактической, номинальной налоговой нагрузки, задолженности по налогам и сборам газотранспортного предприятия в сравнении с совокупной налоговой нагрузкой РФ на основе показателей стабильности налоговой системы, приведенными в таблице 11. Задолженность по налогам и сборам газотранспортного предприятия qz представлена в таблице нарастающим итогом по отношению к выручке предприятия каждого рассматриваемого периода, в соответствии с табл. 10.

Таблица 6

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ЛИНЕАРИЗИРОВАННЫЕ ДАННЫЕ РЕГРЕССИОННОГО АНАЛИЗА

Год	$\ln(Y*1000)*(q)^{0,01}$	$d+d^2$	$\ln(L)*d$	$\ln(d)*L$	V	V^2
1990	13,0924	0,0422	0,1755	-241,2602	0,0000	0,000000
1991	13,0285	0,0355	0,1476	-249,0436	0,0406	0,001648
1992	12,8880	0,0397	0,1629	-232,0313	0,0343	0,001176
1993	12,7725	0,0692	0,2749	-187,6238	0,0382	0,001459
1994	12,6417	0,0081	0,0335	-312,4561	0,0650	0,004225
1995	12,5822	0,0423	0,1693	-205,3983	0,0080	0,000065
1996	12,5654	0,0403	0,1608	-204,4413	0,0407	0,001655
1997	12,5871	0,0334	0,1326	-205,8988	0,0388	0,001507
1998	12,5224	0,0390	0,1530	-191,7031	0,0324	0,001048
1999	12,5816	0,0180	0,0733	-254,5731	0,0376	0,001414
2000	12,6883	0,0334	0,1349	-221,1291	0,0177	0,000312
2001	12,7351	0,0040	0,0164	-358,2102	0,0324	0,001048
2002	12,7935	0,0379	0,1529	-216,2135	0,0039	0,000016
2003	12,8286	0,0979	0,3752	-157,2957	0,0366	0,001339

Таблица 7

Вывод итогов регрессионного анализа, проведенного с помощью программного средства STATISTICA – расчет показателей регрессионной статистики

Показатель регрессионной статистики	Значение показателя
Множественный R	0,9085
R-квадрат	0,8254
Нормированный R-квадрат	0,773
Стандартная ошибка	0,084
DW	1,315189162

Таблица 8

Вывод итогов регрессионного анализа, проведенного с помощью программного средства STATISTICA – расчет показателей дисперсионного анализа

Показатель дисперсионного анализа	df	SS	MS	F	Значимость F
Регрессия	3	0,33384	0,1113	15,75753	0,000406
Остаток	10	0,07062	0,0071	-	-
Итого	13	0,40446	-	-	-

Таблица 9

**ВЫВОД ИТОГОВ РЕГРЕССИОННОГО АНАЛИЗА, ПРОВЕДЕННОГО С ПОМОЩЬЮ
ПРОГРАММНОГО СРЕДСТВА STATISTICA – РАСЧЕТ КОЭФФИЦИЕНТОВ РЕГРЕССИИ**

Коэффициенты регрессии	Коэффициенты	Стандартная ошибка	t-статистика	P-значение	Нижние 95%	Верхние 95%	Нижние 95.0%	Верхние 95.0%
Упересечение	11,34	0,25721	44,09	0,000001	10,76704	11,9132	10,767	11,91324
$d+d^2$	-113,68	22,6041	-5,03	0,000515	-164,043	-63,313	-164,04	-63,3128
$\ln(L)*d$	31,85	5,91951	5,38	0,00031	18,65764	45,0366	18,6576	45,03664
$\ln(d)*L$	-0,0038	0,00081	-4,63	0,000942	-0,00557	-0,0019	-0,0056	-0,00195

Таблица 10

РАСЧЕТ ПОКАЗАТЕЛЕЙ НАЛОГОВОЙ НАГРУЗКИ ПО ГАЗОТРАНСПОРТНОМУ ПРЕДПРИЯТИЮ 1997-2003 гг.

Тыс. руб.

Показатель	Год													
	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003	
	Сумма	% от выручки	Сумма	% от выручки	Сумма	% от выручки	Сумма	% от выручки	Сумма	% от выручки	Сумма	% от выручки	Сумма	% от выручки
Выручка от продажи	181 014	100	153 410	100	113 818	100	294 492	100	479 986	100	579 986	100	717 200	100
Начислено всего в т.ч.	230 366	127,3	-35 857	-23,4	137 855	121,1	129716	44,0	158 468	33,0	27846	4,8	133 950	18,7
Налогов и взносов	119421	66,0	72 383	47,2	101 720	89,4	50 925	17,3	112 862	23,5	111 946	19,3	131 135	18,3
Штрафных санкций	110 945	61,3	-108 240	-70,6	36135	31,7	78792	26,8	45 606	9,5	-84 100	-14,5	2 815	0,4
Оплачено всего в т.ч.	64 799	35,8	69 413	45,2	79 086	69,5	64 773	22,0	264 764	55,2	304 045	52,4	130 341	18,2
Налогов и взносов	62 253	34,4	69 749	45,5	78 890	69,3	60 122	20,4	261 297	54,4	304 042	52,4	130 165	18,1
Штрафных санкций	2546	1,4	-336	-0,2	196	0,2	4651	1,6	3 466	0,7	3	0,0	176	0,0
Задолженность всего в т.ч.	367 020	202,8	263 691	171,9	322 692	283,5	387 635	131,6	387 635	80,8	111 436	19,2	115 045	16,0
По налогам и взносам	186 325	102,9	190 555	124,2	213 617	187,7	204 419	69,4	196 194	40,9	4 097	0,7	5 028	0,7
Штрафные санкции	180 695	99,8	73 136	47,7	109 075	95,8	183 216	62,2	191 442	39,9	107 339	18,5	110 017	15,3

Таблица 11

ПОКАЗАТЕЛИ СТАБИЛЬНОСТИ НАЛОГОВОЙ СИСТЕМЫ V, V*, V**

Год	Y	$dY/d(q \text{ fact})$	$dY/d(V \text{ fact})$	Discr	V*, %	V**, %	V, %
1990	522 881,25	-193 177,18	4 092 595,64	316,14	1,3566	9,1771	4,0600
1991	484 125,51	-196 747,94	3 640 937,99	291,70	1,3739	8,8861	3,4300
1992	452 793,16	-163 663,94	2 940 701,54	245,77	1,4140	8,3094	3,8200
1993	483 516,19	-214 313,11	1 102 723,79	206,38	1,4591	7,7778	6,5000
1994	367 073,95	-155 053,44	-4 809 784,17	145,60	1,5598	6,8671	0,8043
1995	385 212,22	-188 626,67	1 431 959,97	135,83	1,5812	6,7074	4,0685
1996	361 363,12	-153 397,40	1 211 800,77	117,32	1,6277	6,3917	3,8820
1997	319 570,27	-121 325,78	774 474,58	74,59	1,7791	5,5779	3,2373
1998	311 745,81	-133 120,03	468 110,77	52,24	1,9016	5,0807	3,7609
1999	338 355,81	-137 230,57	300 056,53	119,63	1,6214	6,4323	1,7675
2000	363 111,61	-134 241,13	1 525 120,09	140,68	1,5703	6,7871	3,2380
2001	399 392,86	-150 464,64	-17 560 538,20	144,29	1,5625	6,8459	0,3940
2002	375 452,51	-127 176,83	1 670 631,57	154,48	1,5418	7,0086	3,6586
2003	406 498,96	-181 567,12	-1 545 262,47	152,94	1,5448	6,9843	8,9789

Таблица 12

**ФИСКАЛЬНЫЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ИНДИКАТОРЫ ЭКОНОМИКИ РОССИИ В СРАВНЕНИИ С
ПОКАЗАТЕЛЯМИ НАЛОГОВОЙ НАГРУЗКИ ГАЗОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ**

Год	Фактическая налоговая нагрузка России (q)	Показатель стабильности налоговой системы (V)	V*, %	V**, %	Фактическая налоговая нагрузка газотранспортного предприятия (qf)	Номинальная налоговая нагрузка газотранспортного предприятия (qn)	Задолженность по налогам и сборам газотранспортного предприятия (qz)
1990	35,64	4,06	1,36	9,18	-	-	-
1991	32,21	3,43	1,37	8,89	-	-	-

Год	Фактическая налоговая нагрузка России (q)	Показатель стабильности налоговой системы (V)	V*, %	V**, %	Фактическая налоговая нагрузка газотранспортного предприятия (qf)	Номинальная налоговая нагрузка газотранспортного предприятия (qn)	Задолженность по налогам и сборам газотранспортного предприятия (qz)
1992	36,03	3,82	1,41	8,31	-	-	-
1993	29,53	6,50	1,46	7,78	-	-	-
1994	30,33	0,80	1,56	6,87	-	-	-
1995	26,27	4,07	1,58	6,71	-	-	-
1996	30,15	3,88	1,63	6,39	-	-	-
1997	33,39	3,24	1,78	5,58	34,4	66	102,9
1998	29,62	3,76	1,90	5,08	45,5	47,2	124,2
1999	31,39	1,77	1,62	6,43	69,3	89,4	187,7
2000	34,63	3,24	1,57	6,79	20,4	17,3	69,4
2001	34,24	0,39	1,56	6,85	54,4	23,5	40,9
2002	37,89	3,66	1,54	7,01	52,4	19,3	0,7
2003	28,92	8,98	1,54	6,98	18,1	18,3	0,7

Фискальные и технологические индикаторы экономики России в сравнении с показателями налоговой нагрузки газотранспортного предприятия, %, приведены в табл. 10.

Построенная модель (4), при анализе показателей табл. 12, позволяет сделать, по крайней мере, три стратегических вывода.

Во-первых, зависимость между ВВП и показателем стабильности налоговой системы подтвердила нашу основную гипотезу о расщеплении процесса на два режима.

Производная $dY/d(V)$ функции указанная зависимости имеет две стационарные точки – точку минимума V^* и точку максимума V^{**} , в которых $dY/d(V) = 0$ (расчеты и перечисленные показатели представлены в табл. 9). Если фактическое значение показателя V попадает в полосу, очерченную этими двумя точками, то в этом режиме экономика нуждается в дополнительном «раскачивании» налоговой системы и рост подвижности величины налогового бремени положительно сказывается на объеме выпускаемой продукции. Если же фактическое значение показателя V выходит за полосу $[V^*; V^{**}]$, то экономика попадает в другой режим, когда она нуждается в стабилизации налоговой системы и дальнейший рост размаха колебаний показателя V приводит к уменьшению ВВП страны. Графически данная закономерность и соответствующая «полоса эффективных значений» V показаны на рис. 4.

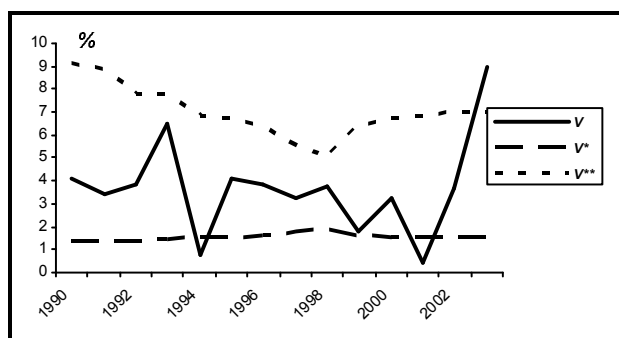


Рис. 4. «Коридор» эффективных значений коэффициента нестабильности фискальной системы V, % [7]

Как видно на рисунке 4, фактические значения показателя V практически все время находились в пределах указанной полосы. Исключение составляет лишь 2003 год, когда перепад в уровне налоговой нагрузки превысил разумный уровень подвижности фискальной системы.

Модельные расчеты показали также, что существует довольно узкая полоса величины V , которая задается интервалом $[0; V^*]$ и фиксирует интенсивность изменения налоговой системы, сокращение которой производитель воспринимает крайне негативно. Согласно проведенным расчетам сдвиги в фискальной нагрузке меньше, чем 1,3-1,5%, раздражающе действуют на отечественного производителя,стораживают его и способствуют сокращению ВВП. Подобная вялость фискальной системы была зафиксирована в 1994 и 2001 гг.

Таким образом, можно констатировать, что российский производитель объективно нуждается в определенной подвижности фискальной системы и в умеренных изменениях самой налоговой политики. Излишняя консервативность фискальных властей также неприятна для предпринимателей, как и излишнее рвение при проведении налоговых реформ. Данный факт имеет фундаментальное значение, так как очерчивает полосу допустимых (эффективных) значений интенсивности изменения фактической фискальной нагрузки, за пределами которой налоговый климат считается неудовлетворительным. Выход за точку максимума V^{**} может спровоцировать бегство капитала и производственную рецессию.

Во-вторых, на протяжении исследуемого периода времени произошло заметное снижение точки максимума V^{**} . Это означает, что в прошедшие годы преобладала тенденция к росту у производителя потребности в стабильности налоговой системы. Тот предел, который воспринимался хозяйственными субъектами, как нормальный, снизился и, следовательно, снизилась их терпимость к налоговым экспериментам государства.

Особый интерес представляет слишком явная и очевидная корреляция между траекторией дрейфа пороговой точки V^{**} , задающей верхний предел терпимости производителя к вариации налогового бремени, и траекторией ВВП. Так, в фазе развития производственной рецессии данная точка уменьшилась с 9,1% в 1990 г. до 5,0% в 1998 г., когда экономический кризис достиг своего «дна» (на рис. 5). Вслед за этим начавшийся в стране экономический рост привел к некоторому росту «предела терпимости» V^{**} до 7% в 2002-2003 гг.

Отмеченная корреляция позволяет сформулировать следующий вывод: наступление и развитие экономического кризиса понижает экономическую устойчивость предприятий к масштабным институциональным сдвигам и требует повышения стабильности государственной фискальной политики; на траектории роста экономики действует противоположная тенденция.

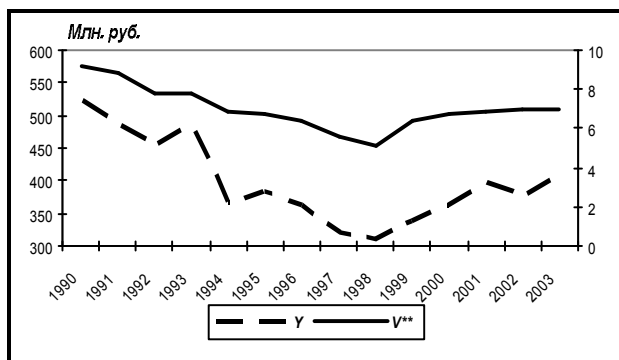


Рис. 5. Динамика ВВП и порогового значения коэффициента нестабильности фискальной системы V^{**} (%) [7]

Однако налоговая устойчивость, как составляющая экономической устойчивости предприятия, в результате налоговых реформ, увеличивающих налоговую нагрузку предприятия, падает и растет не резко, а постепенно, по мере развития кризиса или, наоборот, по мере его преодоления. Так, реакция ВВП страны (и в частности показателя добавленной стоимости предприятий) на уровень стабильности налоговой системы подчинены общей логике циклического развития национальной экономики.

Таким образом, исходя из вывода о стабильности налоговой системы за период 1990-2003 гг. (за исключением 2003 г.), проводимые в стране налоговые реформы в среднем были не столь радикальны для налогоплательщика, как это принято думать. Предположительно, в основе выявленной стабильности психологии потребителя, на наш взгляд, лежало отсутствие «вековых» трендов в производственных технологиях (ниже этот тезис будет обоснован более основательно).

В-третьих, влияние налоговых реформ на экономическую устойчивость отдельных отраслей экономики различно, в связи с чем вывод о стабильности налоговой системы в целом по РФ за рассмотренный период гг. является общим. Рассмотрим, какие особенности были присущи экономической устойчивости газотранспортных предприятий в период государственного налогового реформирования в период 1990-2003 гг.

Выше были обозначены три основных показателя по налоговой нагрузке предприятий, а именно:

- предельное налоговое бремя (в общем случае для предприятия предельным налоговым бременем выступает совокупная налоговая нагрузка по России) q ;
- номинальное налоговое бремя qn ;
- фактические налоговые изъятия qf .

Эти показатели играют ключевую роль в анализе эффективности действующей фискальной системы в сфере газотранспортного комплекса.

Итак, на примере газотранспортного комплекса мы подтвердили главную гипотезу о наличии влияния размаха колебаний налогового бремени на уровень налоговой устойчивости, как главную составляющую экономической устойчивости предприятий, что лишнее подтверждает плодотворность используемой методологии анализа.

Предположение об отсутствии «вековых» трендов в производственных технологиях, высказанное выше, рассмотрим в методике, представленной в следующее статье (продолжение), суть которой сводится к оценке уровня предельной налоговой нагрузки газотранспорт-

ных предприятий, при котором обеспечивается уровень расширенного воспроизводства основных фондов.

Рассмотрим предположение об отсутствии «вековых» трендов в производственных технологиях, высказанное в предыдущей статье.

Основу методики оценки и обеспечения экономической устойчивости газотранспортного предприятия в условиях реформирования налоговой системы государства с помощью ПИФ составляют налоговая нагрузка, капитал, труд.

Темпы экономического роста и экономическая устойчивость газотранспортного предприятия зависят от нормы выбытия (морального износа), производительности основного капитала и труда, средней склонности к инвестированию, уровня удельных производственных издержек (капитал) и налоговых издержек. За основу производственного фактора капитала взят показатель инвестиций в основной капитал I . Учитывая высокую взаимозависимость показателя основных фондов и показателя капитального ремонта в основные фонды, данная замена никак отрицательно не сказалась на прикладных расчетах.

Для отыскания искомой регрессионной зависимости необходимо осуществить ее правильную спецификацию:

$$Y = Y(I, W, q), \quad (5)$$

где

Y – добавленная стоимость (объем выручки);

I – инвестиции в основные средства (собственные и привлеченные на воспроизводство основных фондов);

W – труд (фонд заработной платы);

q – налоговая нагрузка (относительное налоговое бремя, вычисляемое как доля налоговых поступлений T в объеме выручки, $q = T / Y$).

Переменные Y , I , W и q берутся за соответствующие годы t . При формировании ретроспективных статистических рядов показателей Y и W сложностей не было.

Методика фискального анализа с помощью производственно-институциональных функций.

Конкретизируем все сказанное выше применительно к конкретным функциональным зависимостям. Для этого будем использовать ПИФ следующего вида:

$$Y = \gamma D I^{(a+bq)} W^{(n+mq)} \quad (6)$$

где

D – трендовый оператор (функция, зависящая от времени t);

γ , a , b , n и m – параметры, оцениваемые статистически на основе ретроспективных динамических рядов.

Особенность функции (6) состоит в том, что объем выручки зависит от труда, капитала и налогового бремени. Причем влияние труда и капитала на экономический рост и экономическую устойчивость предприятий само зависит от фискального климата и соответствующей налоговой устойчивости предприятия.

Функция (6) задает производственную кривую, т.е. зависимость между добавленной стоимостью (выручкой)

¹ Из отчетов о движении денежных средств получены сведения об объемах капитальных вложений (эквивалент в российской статистике – инвестиции в основной капитал) и информацию об инвестициях в приобретение долей в других компаниях (наиболее близкий показатель в нашем учете – долгосрочные финансовые вложения – инвестиции в основные фонды). Эти данные и легли в основу анализа. Понятно, что при таком выборочном подходе исследование не может претендовать на должную полноту. Тем не менее его результаты позволяют сделать несколько важных выводов.

газотранспортного предприятия и налоговой нагрузкой. Тогда фискальная кривая, т.е. зависимость между массой собираемых налогов и относительной налоговой нагрузкой, описывается следующей функцией:

$$T = \gamma q D I^{(a+bq)q} W^{(n+mq)q}, \quad (7)$$

Стержневой идеей фискального анализа на базе ПИФ (6) и (7) является определение взаимного расположения точек Лаффера 1-го и 2-го рода и фактической величины налоговой нагрузки. Рассмотрение данных трех фискальных индикаторов позволяет нарисовать довольно полную картину налогового климата и его роли в формировании динамики налоговой устойчивости, как составляющей экономической устойчивости газотранспортного предприятия.

В рамках данного исследования, предлагается внесение в теорию Лаффера дополнительных объясняющих переменных фискальных точек Лаффера 1-го и 2-го рода для определения предельной налоговой нагрузки предприятий, в частности газотранспортных, при которой обеспечивается уровень расширенного воспроизводства основных фондов.

Дадим определение фискальной точки Лаффера 1-го рода q^* , которой называется вершина (т.е. точка максимума) производственной кривой (5), когда $dY/dq = 0$. После несложных преобразований можно записать в явном виде выражение для точки Лаффера 1-го рода функции (6):

$$q^* = -\frac{1}{2} \frac{n \ln W + a \ln I}{m \ln W + b \ln I}, \quad (8)$$

Аналогичным образом определяется фискальная точка Лаффера 2-го рода q^{**} , в качестве которой понимается вершина (т.е. точка максимума) фискальной кривой (7), когда $dT/dq = 0$. Простейшие выкладки позволяют записать следующую формулу для точки Лаффера 2-го рода функции (6):

$$q^{**} = \frac{1}{4} \left(\pm \sqrt{(n \ln W + a \ln I)^2 - 8(m \ln W + b \ln I)} - n \ln W - a \ln I / (m \ln W + b \ln I) \right) \quad (9)$$

Формула (5) требует пояснений. Из двух стационарных точек, определяемых в соответствии с формулой (9), выбирается только одна, являющаяся точкой максимума. Однако заранее сказать, какая из двух критических точек будет точкой максимума нельзя, в связи с чем в формуле (8) фигурируют две потенциальные точки Лаффера 2-го рода.

Так как правые части соотношений (8) и (9) зависят не только от параметров модели, но и от инструментальных переменных, в свою очередь зависящих от времени, то и сами точки Лаффера 1-го и 2-го рода не являются константами на всем интервале исследования. Наоборот, они оказываются «плавающими» во времени, что является большим плюсом проводимого анализа. Действительно, более правомерно предположить, что чувствительность экономической системы к налоговому бремени является динамической величиной и от года к году меняется.

Другим важным положительным моментом ПИФ (6) и (7) является то, что точки Лаффера 1-го и 2-го рода (8) и (9) являются инвариантными относительно трендового оператора D . Дело в том, что при адаптации зависимости (6) к конкретным статистическим данным конкретный вид функции трендового компонента D может меняться. Благодаря манипулированию функциональ-

ной зависимостью $D = D(t)$ обеспечивается достаточно точная «подгонка» аппроксимирующей функции (5) к специфике конкретных динамических рядов. С содержательной точки зрения зависимость $D = D(t)$ описывает нейтральный научно-технический прогресс. Однако, несмотря на варьирование в различных прикладных расчетах функции тренда $D = D(t)$, точки Лаффера 1-го и 2-го рода оказываются независимыми от ее параметров. Иными словами, способ определения фискальных индикаторов на основе формул (8) и (9) позволяет очистить фискальный анализ от искажающего влияния НТП и фактора времени.

Эконометрическая модель (6) предполагает еще один важный ракурс проводимого макроэкономического анализа, на котором следует остановиться отдельно. Дело в том, что такая форма связи предполагает переплетение технологического и фискального факторов экономического роста. Это проявляется, в частности, в том, что сам характер влияния труда и капитала на объем выручки (знак производных $\partial Y/\partial l$ и $\partial Y/\partial W$) нелинейно зависит от величины налогового бремени. Данный факт предполагает введение в анализ еще двух фискальных индикаторов в виде точек переключения q_K и q_L , соответствующих стационарным условиям $\partial Y/\partial l = 0$ и $\partial Y/\partial W = 0$:

$$q_K = -a/b; \quad (10)$$

$$q_L = -n/m. \quad (11)$$

Если парабола $aq + bq^2$ выпукла вверх, то при налоговой нагрузке, меньшей уровня (10), предельная производительность капитала положительна и любое увеличение основных фондов ведет к росту производства. Если налоговая нагрузка окажется больше точки (10), то предельная производительность капитала станет отрицательной, и экстенсивное увеличение данного фактора будет лишь провоцировать производственную рецессию. Если парабола $aq + bq^2$ выпукла вниз, то ситуация становится диаметрально противоположной. Аналогичные рассуждения применимы и к точке переключения (11). Таким образом, технологический и фискальный анализ оказываются совмещенными: такие технологические характеристики, как предельная производительность труда и капитала, непосредственно зависят от величины налоговой нагрузки.

При исследовании взаимосвязей фискальных и технологических факторов самостоятельное значение приобретает такой показатель, как эластичность замены капитала трудом $E = (W/l)(dW/dl)$:

$$E = -\frac{n + mq}{a + bq}. \quad (12)$$

Таким образом, вся методика предлагаемого нами анализа заключается в рассмотрении шести показателей: фактического налогового бремени q и показателей (8-12). Набор этих характеристик с учетом геометрических свойств кривых (6) и (7) позволяет проводить довольно точную диагностику фискального климата и его роли в формировании конкретной траектории экономического роста.

Учитывая ту роль, которую играет в нашем анализе показатель налоговой нагрузки $q = T/Y$, сделаем ряд замечаний по поводу специфики его расчета. Для производителя жизненно важной является именно фактическая налоговая нагрузка q , которая и учитывается в нашей

схеме. Действительно, при рассмотрении ретроспективной динамики производства справедливо предположить, что она определялась тем, сколько производитель отдал налогов, а не тем, сколько он должен был их отдать.

С точки зрения теоретической «чистоты» введенные в рассмотрение функции (5) и (6) могут считаться довольно удачными. Так, например, при отсутствии одного из двух ресурсных факторов ($I = 0$ или $W = 0$) производство в соответствии с (5) невозможно ($Y = 0$), что отвечает каноническим требованиям, накладываемым на производственные функции (налоговые поступления соответственно тоже нулифицируются). Значительно интереснее поведение функций (5) и (6) на концах фискального параметра q . Так, при отсутствии налогов ($q = 0$) выпуск равен величине $Y = \gamma D$, а фискальные доходы отсутствуют: $T = 0$. Следовательно, фискальная кривая на своей крайней левой точке ведет себя в соответствии с естественной экономической логикой и тем самым удовлетворяет постулатам классической теории предложения. Производственная же кривая в данной точке не обнуляется, как это предполагается традиционной теорией, однако, как было показано в [18], такое требование является слишком сильным и можно считать вполне нормальным, что в этой точке выпуск принимает некое условное малое значение. В крайней правой точке q , когда вся выручка изымается в налоги ($q = 1$), величины выпуска и фискальных сборов логичным образом совпадают ($Y = T$), причем $Y = \gamma D I^{a+b} W^{n+m}$. Хотя данное значение и не равно нулю, что предполагается ортодоксальной экономикой предложения, оно при соответствующих величинах параметров может быть сколь угодно близким к нулю. Таким образом, с точки зрения теоретического стандарта поведение производственной и фискальной кривых на правой границе можно считать вполне удовлетворительным.

Выбрав функцию (5) в качестве основного инструмента анализа, сделаем еще несколько замечаний. Прежде всего, в теоретических построениях в ряде случаев предполагается, что фискальная политика является долгосрочным, а не оперативным инструментом макроэкономического регулирования. Это означает, что изменение налоговой нагрузки сказывается на уровне деловой активности не столько в текущем году, сколько в последующих годах. На наш взгляд, этот тезис является дискуссионным. По-видимому, правомерно предположить, что любое изменение налогового бремени повлияет на уровень деловой активности уже в текущем году. Возможно, здесь имеет смысл говорить о распределении фискального эффекта по годам. Однако далее мы исходим из того, что установление на практике удовлетворительной безлаговой эконометрической зависимости (5) служит достаточным основанием для отказа от использования аналогичных моделей с лагами.

Переменные I , W и q мы предполагаем независимыми, так как сама функция (5) описывает формирование рабочих мест, а в силу постоянного наличия безработицы именно предложение работы является лимитирующим фактором экономического роста. Иными словами, возможное влияние q на предложение труда не имеет решающего значения, так как в любом случае на макроуровне предложение рабочей силы все равно будет меньше спроса на нее.

Теперь о самой терминологии. Введенные точки Лаффера 1-го и 2-го рода отражают эффекты перегиба в соответствующих кривых и носят в определенной степени технический характер. Их введение обусловлено тем фактом, что ядром концепции Лаффера является постулат о наличии подобных эффектов. Однако механизмы возникновения эффектов перегиба могут быть разными. Этот факт в модели (5) и введенных терминах не учитывается [5].

Результаты эконометрической оценки трехфакторной производственно-институциональной функции.

Для апробации работоспособности модели производственно-институциональной функции (5) использовались статистические данные одного из газотранспортных предприятий ЕСГ за 2003-2010 гг. с прогнозным плановым значением с учетом последних проведенных налоговых реформ.

Проведенные расчеты по базовой модели (5) на основании данных по исследуемому газотранспортному предприятию, содержащихся в табл. 13, 14, с использованием электронно-вычислительного программного средства STATISTICA 6,0, и приведенные в табл. 15 и табл. 16 выводы итогов регрессионного анализа множественной регрессионной зависимости выручки от выбранных нами переменных на временном интервале 2003-2010 гг., имеют следующий специфический линеаризованный вид:

$$\ln Y = 5,55 + 1,30[q \ln I] - 8,96[q^2 \ln I] + 4,38[q \ln W] - 4,62[q^2 \ln W]. \quad (13)$$

При коэффициенте детерминации $R^2 = 0,98989$, характеризуем 98,99% изменений регрессии долей включенных в анализ факторов (I , W , q). Коэффициент $DW = 2,857$, ошибка аппроксимации – 72,9%, т. е. зависимость регрессии неслучайна.

Идентификация ПИФ позволяет перейти к основной проблеме, стоящей перед нами, а именно, к анализу роли налогового фактора при формировании траектории налоговой и, как следствие, экономической устойчивости газотранспортного предприятия.

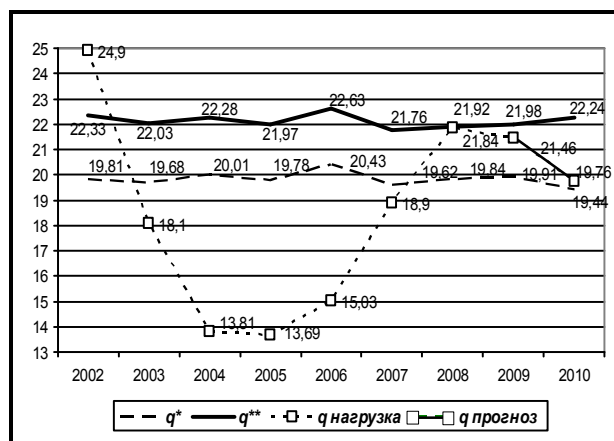


Рис. 6. Показатели налоговой нагрузки газотранспортного предприятия, %

Основной смысл уравнения (13) заключается в формализации следующей закономерности: любое увеличение совокупных фискальных издержек представляет собой вычет из финансовых активов предприятия, предназначенных для поддержания воспроизводства

венного процесса, и соответственно уменьшает темпы экономического роста, налоговой и экономической устойчивости. Отталкиваясь от такой аналитической конструкции, можно перейти к более конструктивному анализу фискальных реформ.

Результаты расчетов по формулам (8), (9) и (12), проведенные в табл. 17 для данного газотранспортного предприятия за период 2003-2010 года, приведены в табл. 16.

На основе рассчитанной модели регрессии в табл. 4 схематичное изображение показателей налоговой нагрузки приведено на рис. 6.

Анализируя результаты расчетов, представленные в табл. 18, проиллюстрированные на рис. 6, налоговое регулирование в годы экономического роста с 2003-2006 гг. характеризовалось снижением фактической налоговой нагрузки с 18,1% до 15,03% в целях эконо-

мического роста предприятий. Точки Лаффера 1-го и 2-го порядка, отражающие предельную налоговую нагрузку предприятий данного периода, характеризуются незначительной вариацией и в период до 2007 года фактическая налоговая нагрузка не превышала даже точку Лаффера 1-го рода q^* . Это означает, что предприятия газотранспортной отрасли в данный период существовали в условиях сформировавшегося «фискального оазиса» с присущим ему низким налоговым давлением. Таким образом, налоговое регулирование в данный период экономического роста страны стимулировало производственный рост через повышение налоговой и экономической устойчивости газотранспортных предприятий, и в целом положительно сказалось на состоянии промышленного сектора.

Таблица 13

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ГАЗОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ДЛЯ РЕГРЕССИОННОГО АНАЛИЗА ЗА ПЕРИОД 2003-2010 гг.,

Млн. руб.

Год	Выручка без НДС	Инвестиции в основные фонды (всего, с учетом инвестиционного договора)	Фонд оплаты труда	Налог на прибыль	Налоговые платежи	Фактическая налоговая нагрузка, %	Чистая прибыль
	<i>Y</i>	<i>I</i>	<i>W</i>	<i>пр</i>	<i>T</i>	<i>q</i>	<i>NP</i>
2003	807,200	170,000	170,000	41,453	101,135	14,10%	90,000
2004	866,500	185,536	185,536	32,810	108,590	13,81%	80,100
2005	1107,091	290,145	290,145	32,610	142,840	13,69%	63,432
2006	1263,518	181,896	181,896	41,297	189,442	15,03%	3,001
2007	1588,309	408,150	408,150	58,480	287,206	18,90%	68,558
2008	1820,368	445,826	445,826	72,479	376,110	21,84%	98,168
2009	1823,062	435,800	175,000	65,000	391,186	21,46%	134,202
2010	2005,369	510,225	192,500	75,036	396,322	19,76%	182,087

Таблица 14

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ЛИНЕАРИЗИРОВАННЫЕ ДАННЫЕ РЕГРЕССИОННОГО АНАЛИЗА

Год	$\ln Y$	$q \ln I$	$q2 \ln I$	$q \ln W$	$q2 \ln W$	$\ln I$	$\ln W$
2003	6,693571	0,929580	0,168254	0,751669	0,136052	5,135798	4,152865
2004	6,764462	0,721249	0,099593	0,619345	0,085522	5,223249	4,485260
2005	7,009491	0,776075	0,106217	0,643330	0,088049	5,670381	4,700480
2006	7,141655	0,782020	0,117529	0,720755	0,108322	5,203436	4,795791
2007	7,370425	1,136092	0,214701	0,919877	0,173840	6,011635	4,867534
2008	7,506794	1,332159	0,290929	1,120315	0,244665	6,099928	5,129899
2009	7,508273	1,304019	0,279811	1,108240	0,237802	6,077183	5,164786
2010	7,603583	1,232198	0,243520	1,039556	0,205448	6,234852	5,260096

Таблица 15

ВЫВОД ИТОГОВ РЕГРЕССИОННОГО АНАЛИЗА, ПРОВЕДЕННОГО С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПРОГРАММНОГО СРЕДСТВА ЭВМ STATISTICA 6.0 МНОЖЕСТВЕННОЙ РЕГРЕССИОННОЙ ЗАВИСИМОСТИ ВЫРУЧКИ ОТ ВЫБРАННЫХ ПЕРЕМЕННЫХ НА ВРЕМЕННОМ ИНТЕРВАЛЕ 2003-2010 гг.

Показатель регрессионной статистики	Значения
Множественный <i>R-квадрат</i>	0,98989
Ошибка аппроксимации	0,72901
<i>DW</i>	2,8570

Таблица 16

ИТОГИ РЕГРЕССИОННОГО АНАЛИЗА

Коэффициенты регрессии	Коэффициенты	Стандартная ошибка	t-статистика	P-значение	Beta	Std.Err.
<i>A</i>	5,55432	0,670414	8,28491	0,003684	-	-
<i>a</i>	1,30334	0,907669	1,43592	0,246540	1,12669	0,784648
<i>b</i>	-8,96222	5,876571	-1,52508	0,224650	-2,60102	1,705501
<i>n</i>	4,38464	0,489972	8,94874	0,002944	3,53492	0,395019
<i>m</i>	-4,62995	4,486589	-1,03195	0,377999	-1,16938	1,133172

Таблица 17

**ПОКАЗАТЕЛИ НАЛОГОВОЙ НАГРУЗКИ ГАЗОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ,
С ВЫДЕЛЕНИЕМ ТОЧЕК ЛАФФЕРА**

Год	q^*	q^{**}	$q, \%$	Y_{exp}	T_{exp}	E
2002	19,81	22,33	24,90	544,536	135,590	-0,498
2003	19,08	22,49	18,10	804,528	145,631	-0,494
2004	19,59	22,83	13,81	925,727	127,829	-0,486
2005	19,29	22,37	13,69	1023,167	140,036	-0,486
2006	20,20	23,31	15,03	1258,683	189,166	-0,489
2007	19,09	22,06	18,90	1626,304	307,342	-0,495
2008	19,41	22,27	21,84	1858,750	405,902	-0,498
2009	19,50	22,35	21,46	1856,139	399,401	-0,497
2010	19,44	22,24	19,76	2096,602	414,353	-

$qi = -1,30 / (-8,96) = 0,1454 (14,54\%);$
 $qw = -(-4,62) / 4,38 = 0,947 (94,7\%)$

Таблица 18

ФИСКАЛЬНЫЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ИНДИКАТОРЫ ЭКОНОМИКИ РОССИИ

Год	Точка Лаффера 1-го рода (q^*)	Точка Лаффера 2-го рода (q^{**})	Фактическая налоговая нагрузка (q)	Эластичность замены капитала трудом (E)
2003	19,68	22,03	18,10	-0,494
2004	20,01	22,28	13,81	-0,486
2005	19,78	21,97	13,69	-0,486
2006	20,43	22,63	15,03	-0,489
2007	19,62	21,76	18,90	-0,495
2008	19,84	21,92	21,84	-0,498
2009	19,91	21,98	21,46	-0,498
2010	19,44	22,24	19,76	-

Коэффициент детерминации R^2 , характеризует 98,99% изменений регрессии долей включенных в анализ факторов (I , W , q). Коэффициент $DW = 2,857$, ошибка аппроксимации – 72,9%, т.е. зависимость регрессии неслучайна.

Так, с 2007 г. налоговая нагрузка начала расти и приближаться к точке Лаффера 1-го рода в связи с увеличением расходов на налоговое администрирование. При принятии с 1 января 2007 г. комплекса мер, направленных на совершенствование законодательства в области налогового администрирования, и в период повышения влияния экономического кризиса с 2008 г. величина налоговой нагрузки расположилась между точками Лаффера 1-го и 2-го рода, спровоцировав замедление производственного роста. При данной налоговой нагрузке газотранспортная отрасль вследствие производственной рецессии, вынуждена уменьшать собственные инвестиции на воспроизводство основных фондов. Такое положение дел говорит о том, что государственная налоговая система стала балансировать на уровне предельно допустимой налоговой нагрузки.

Методы налогового регулирования характеризуются стимулированием производителя, путем введения различных льгот, снижением налоговых ставок и др. мер, в целях уменьшения влияния налогового фактора на стабильность налоговой устойчивости, как основной составляющей обеспечения экономической устойчивости предприятий. Так, в 2009 г. в результате налогового регулирования были введены льготы по многим налогам (в том числе, по НДС, ЕСН, НДФЛ), введен комплекс мер по налогу на прибыль в целях стимулирования инвестиций в основные фонды.

Тем не менее, на основе проведенного планового анализа технико-экономических показателей деятельности газотранспортной отрасли, налоговая нагрузка в 2009 г. превышает точку Лаффера 1-го рода, находясь

между данными точками, вблизи 0,5% к значению точки Лаффера 1-го рода. Так налоговое регулирование снизило нагрузку всего лишь на 0,38%, таким образом, очевидна продолжающаяся производственная рецессия и замедленный рост производственной и фискальной кривых, что проиллюстрировано на рисунке 7.

Налоговая нагрузка в 2010 г. меньше точки Лаффера 1-го рода, но находится между вблизи 0,1% к значению точки Лаффера 1-го рода. Так налоговое регулирование 2009-2010гг. снизило нагрузку на 2,08%, что проиллюстрировано на рисунке 7. С учетом введенных налоговых изменений 2011 г. (например, возрастание ставки по страховым взносам до 34%), плановая налоговая нагрузка предприятий возрастет, и, возможно, превысит точку Лаффера 1-го рода, таким образом, возможна продолжающаяся производственная рецессия и замедленный рост производственной и фискальной кривых.

С геометрической точки зрения установившаяся налоговая нагрузка, как основной индикатор налоговой устойчивости, не стимулирует производственный и инвестиционный рост предприятий, таким образом в современных условиях экономического спада проведенная налоговая политика реформирования государственной налоговой системы не способна обеспечивать экономическую устойчивость газотранспортных предприятий, в этом случае производственная кривая Y газотранспортного предприятия практически перестала расти, и, как следствие, траектория фискальной кривой Q переместилась на нисходящую ветвь в связи со снижением налоговых платежей, что негативно отразилось на государственном бюджете и поддержании состояния спада ВВП (рис. 7).

Если все сказанное справедливо, то возникает законный вопрос каким образом, фискальный фактор может повлиять одновременно на рост производст-

венной и фискальной прямых, выступая решающим фактором обеспечения экономической устойчивости.

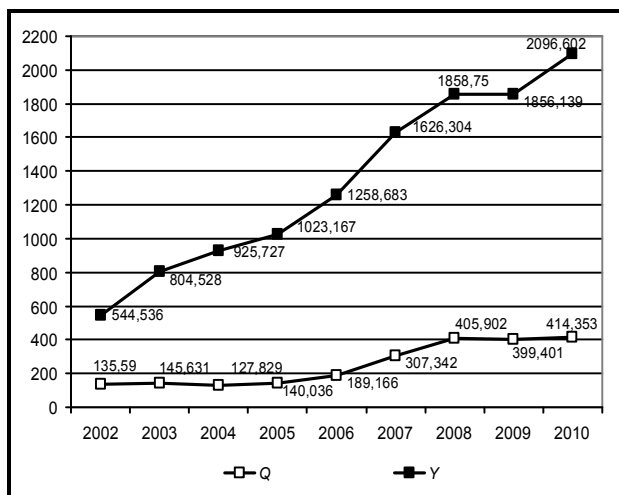


Рис. 7. Функции экспоненциальной зависимости производственной и фискальной кривой от исследуемых параметров, млн. руб.

Для начала выясним, какова истинная природа экономического кризиса.

Используемая нами эконометрическая модель слишком агрегирована и проста, чтобы дать развернутый ответ на поставленный вопрос. Тем не менее, кое-что важное она все же позволяет сказать.

Прежде всего, воспользуемся дополнительной информацией, которые несут в себе точки переключения qI и qW . Расчеты показывают, что для газотранспортного предприятия их значения таковы: $qI = 94,7\%$ и $qW = 14,5\%$. Причем предельные производительности капитала (инвестиций в основные фонды) и труда положительны ($\partial Y / \partial W > 0$, $\partial Y / \partial I > 0$), причем эластичности капитала и труда является параболами, выпуклыми вверх.

Так как, основной движущей силой рыночной экономики всех развитых стран является достаточно эффективный капитал, а труд является всего лишь его необходимым придатком, что определяет эффективность инвестиций в основные фонды и труда газотранспортной отрасли. Таким образом, за период с 2002-2010 гг. возросла роль положительного влияния налогового регулирования в отношении распределения данных факторов в целях обеспечения экономической устойчивости газотранспортной отрасли.

Так учитывая тенденцию к совпадению точек Лаффера 1-го и 2-го рода, сам выбор эффективной ставки налоговой нагрузки газотранспортной отрасли значительно упростился. Так «фискальный люфт» между любыми двумя лафферовыми точками 1-го и 2-го рода незначительно мал, варьируясь от 2,1% до 2,4% в разные периоды. Это означает, что реакция бюджета почти полностью эквивалентна реакции производителя. Следовательно, любое «перекрывание клапана» производителю путем фискального нажима автоматически ухудшает бюджетные позиции страны. Таким образом, можно констатировать чрезвычайно высокую чувствительность государственной налоговой системы РФ к производственной динамике, как следствия, повышения либо понижения налоговой и экономической устойчивости газотранспортных и иных капиталоемких отраслей промышленности.

Дополнением к сказанному служит тот факт, что на протяжении 2003-2009 гг. показатели эластичность замены капитала трудом E , рассчитанные в табл. 14:

- во-первых, отрицательны, что свидетельствует об эффективной форме взаимосвязи ключевых макрофакторов;
- во-вторых, практически неизменна по величине, и, варьируясь в незначительном промежутке от -0,486% до -0,498%.

Второй аспект особенно интересен, т.к. недвусмысленно показывает, что в стране отсутствует какая-либо направленность НТП в отношении газотранспортного комплекса, и иных промышленных капиталоемких отраслей. Таким образом, помимо положительных аспектов влияния налогового регулирования за данный период, продемонстрирована низкая социальная ориентированность производства и научно-технического прогресса и необходимость совершенствования формирования механизма налогового регулирования инвестиций в основной капитал.

Из сказанного вытекает, что узким местом отечественной экономики являются основные фонды, экстенсивное увеличение объема которых способствовало сокращению производства. Надо сказать, что в анализируемый период сложилась на удивление невыгодная динамика макроресурсов: занятость, способствующая росту ВВП, постоянно сокращалась, а основной капитал, препятствующий росту выпуска, постоянно возрастал. Таким образом, трансформационный спад в России имел ресурсно-технологическую природу.

Надо сказать, что перенакопление неэффективного основного капитала лежит в основе любых кризисов, а Россия традиционно проводила нерациональную инвестиционную политику. В настоящее время перед страной стоит задача ускоренного сброса устаревших производственных мощностей с параллельной заменой их на современное оборудование. Роль фискального фактора в этом процессе, на наш взгляд, в формировании механизма налогового стимулирования инвестиций в основной капитал газотранспортных и иных капиталоемких предприятий.

Опыт реформирования отечественной экономики с начала 1990-х гг. показал, что основным источником инвестиций являлись и продолжают оставаться собственные средства предприятий. За годы реформ не стали достаточно надежными и стабильными ресурсами ни кредиты коммерческих банков, ни бюджетные средства, ни портфельные инвестиции, ни средства населения. Поэтому при фактически огромном дефиците внутренних средств, стремительном старении промышленно-производственного потенциала, необходимости обеспечения технологического перевооружения промышленных отраслей, в том числе газотранспортной отрасли, возникает потребность в инвестициях в основной капитал [12].

Таким образом, подводя основные выводы исследуемых методик, производственная и фискальная кривые газотранспортного комплекса в настоящее время находятся в замедленном росте без динамики, показатели капитального ремонта основных средств, амортизация не восполняют потребности в воспроизводстве основных фондов. Необходимость введения для предприятий реального производственного сектора, в которых доля собственных инвестиций, направляемых на воспроизводство основных фондов превышает долю, направляемую на потребление, налоговых льгот предусматривает важность рассмотрения формирования налогового механизма стимулирования инвестиций в основной капитал.

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

Сиразетдинова Белла Рустамовна

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

3.12. 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.