

# ЭКОНОМИКА ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА, ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯМИ, ОТРАСЛЯМИ, КОМПЛЕКСАМИ

*Ренгольд Ольга Владимировна*

канд. экон. наук, доцент

*Лукьянова Елена Евгеньевна*

студентка

ФГБОУ ВПО «Сибирская государственная

автомобильно-дорожная академия»

г. Омск, Омская область

## НАЛОГОВЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Аннотация:* статья посвящена вопросам налогового менеджмента хозяйствующих субъектов, осуществляющих автотранспортную деятельность в России. В ней рассмотрены изменения налогового законодательства, а также их влияние на возможность использования различных систем налогообложения при оказании автотранспортных услуг.

*Ключевые слова:* налогообложение, налоговый менеджмент, автомобильный транспорт.

В современных условиях развития общества налоговая политика выступает одним из наиболее результативных способов воздействия государства на экономические процессы. Она является одним из основных звеньев в экономической цепочке, регулирующих процессы общественного воспроизводства. Успешное функционирование налоговой политики достигается за счет оптимального соотношения интересов государства и налогоплательщиков, которыми выступают как юридические, так и физические лица. Налоговая политика не может оставаться неизменной на протяжении длительного периода. Это связано с постоянно происходящими изменениями в экономике страны, что приводит к соответствующим изменениям в налоговой политике [7].

В этой связи одной из первостепенных задач государства является решение вопроса стимулирования системы налогообложения для повышения экономической деятельности организаций, развития производства и экономического развития всего государства. Для страны в целом эффективность системы налогообложения сводится в первую очередь к росту доходов за счет налоговых поступлений, а также к совершенствованию базы налогообложения. Для хозяйствующих субъектов эффективность заключается в получении максимально возможной прибыли и минимизации налоговых платежей. Для граждан государства эффективность налогообложения характеризуется получением высококачественных социальных льгот и услуг в результате уплаты обязательных налоговых платежей.

Все перечисленные задачи максимально выполнимы в условиях устойчиво развивающейся экономики и прибыльности предприятий, обеспечивающих высокую занятость населения и его стабильный доход. Доходность предприятий, относящихся к разным отраслям экономики, сильно отличается. Так, устойчиво прибыльными предприятиями сегодня в России являются юридические лица, функционирующие в нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей промышленности. Высока доля убытков в сельском хозяйстве, системе жилищно-коммунального хозяйства, в отраслях транспорта и связи. В РФ удельный вес убыточных транспортных организаций в 2013 году составил 37,7%. При этом доля убыточных пассажирских автотранспортных организаций, осуществляющих перевозки пассажиров по расписанию, превышает 61%, в то время как автотранспортные организации, осуществляющие грузовые перевозки убыточны лишь в 31% случаев [4]. Доля убытков в организациях автомобильного транспорта связана с большими расходами по данному виду деятельности. Одной из статей расходов являются налоги. Проведение работы, направленной на минимизацию налогового бремени (налоговый менеджмент), позволяет существенно сократить расходы транспортных организаций и улучшить их финансовое состояние, что особенно актуально в сложившихся условиях [1].

Налоговый менеджмент – особый процесс, направленный на обеспечение заданного законом режима функционирования налоговой системы. Цель государственного налогового менеджмента состоит в оптимальном и эффективном развитии экономики посредством воздействия на субъекты хозяйствования и население системой установленных государством в законодательном порядке налогов и налоговых режимов [5; 6].

В связи с изменением налогового законодательства с 2013 года налоговый менеджмент становится особенно актуален для автомобильного транспорта, поскольку с этого момента предприятиям предоставлена возможность самостоятельно выбирать, каким налоговым режимом пользоваться при осуществлении финансово-хозяйственной деятельности: общим или любым из специальных. Общий режим налогообложения применяется в обязательном порядке, если организация не подала заявление на применение специальных режимов, таких как упрощенная система налогообложения (УСН), применение единого налога на вмененный доход для отдельных видов деятельности (ЕНВД) и УСН на основе патента.

Выбор режима налогообложения зависит в первую очередь от осуществляемых автопредприятием видов деятельности. Для малого и среднего предпринимательства выбор системы налогообложения дополнительно обусловлен, размером доходов и численностью работников, участвующих в функционировании малого бизнеса. Большинство предприятий автомобильного транспорта не используют общий режим налогообложения, который предполагает уплату всех налогов в общем порядке в соответствии с Налоговым кодексом РФ. Данная система, как правило, применяется государственными автотранспортными предприятиями, осуществляющими пассажирские перевозки [3].

Использование упрощенной системы налогообложения подходит для индивидуальных предпринимателей и тех организаций, доход которых по итогам года не превышает 20 млн руб. с учетом поправочного коэффициента-дефлятора, при остаточной стоимости основных средств менее 100 млн. руб. и средней численности работников до 100 человек. Налогоплательщики упрощенной системы в

праве самостоятельно выбрать объект налогообложения. Объектом налогообложения может быть выбран доход, со ставкой единого налога 6%, или доход, уменьшенный на величину расхода, со ставкой 15%. Также следует отметить, что в Уставном капитале автотранспортного предприятия, применяющего УСН, доля участия других организаций не должна превышать 25%. Использование последнего объекта налогообложения более выгодно автопредприятиям, осуществляющим процесс перевозок, поскольку статьи расходов при этом виде автотранспортной деятельности достаточно высоки. Для других видов деятельности, осуществляемых автопредприятиями, более эффективно может использоваться объект налогообложения в виде доходов [2].

С 2013 года автопредприятия, осуществляющие ремонт и техническое обслуживание автомобилей, автоперевозку подвижным составом в количестве до 20 единиц транспортных средств, услуги мойки, перейти с уплаты обязательного до этого момента единого налога на вмененный доход на любой другой, наиболее выгодный, режим налогообложения. Налоговая база для расчета ЕНВД определяется в зависимости от физических показателей, расчетных коэффициентов и базовой доходности [2].

С 2013 года также вводится патентная система налогообложения для индивидуальных предпринимателей. Патентную систему могут осуществлять индивидуальные предприниматели по 47 видам деятельности, при этом средняя численность наемных работников не должна превышать 15 человек. Данная система налогообложения относится к региональным налогам, в связи с чем, регионы могут координировать налоговую базу. Использовать патентную систему налогообложения могут индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом, без ограничения количества подвижного состава, а также ремонт и техническое обслуживание автотранспортных и мототранспортных средств, машин и оборудования [2]. Причиной того, что автоперевозчики не спешат переходить на применение указанного налогового режима, является обязательная частичная «предоплата» налога, что затруднительно в условиях нестабильной экономической ситуации.

Таким образом, налоговый менеджмент – одно из главных стратегических направлений налоговой политики. Он играет важную роль в системе управления автотранспортным предприятием. Изменения, вступившие в силу, дают возможность хозяйствующим субъектам, оказывающим автотранспортные услуги, выбирать наиболее приемлемый налоговый режим, что способствует развитию автотранспортной отрасли в России.

### *Список литературы*

1. Зоткина М.А. Выявление резервов снижения себестоимости автомобильных перевозок при прогнозировании результатов деятельности грузовых автотранспортных предприятий // 64-я научно-техническая конференция ГОУ «СибАДИ» в рамках Юбилейного Международного конгресса «Креативные подходы в образовательной, научной и производственной деятельности», посвященного 80-летию академии: Материалы конференции. – Омск: СибАДИ, 2010. – С. 110–114.

2. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая): федер. закон Рос. Федерации от 05 августа 2000 г. №117-ФЗ: принят ГД ФС РФ 19 июля 2000 г. (в ред. 13.07.2015) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/popular/nalog2/> (дата обращения: 30.10.2015).

3. Ренгольд О.В. Налоги и налогообложение на автомобильном транспорте для студентов экономических специальностей: Учебное пособие / О.В. Ренгольд. – Омск: СибАДИ, 2013. – 96 с.

4. Транспорт и связь в России. 2014: Сб. стат. / Росстат. – М., 2014. – 114 с.

5. Черникова А.Е. Планирование как функция управления // Наука XXI века: опыт прошлого-взгляд в будущее: Материалы Международной научно-практической конференции. – Омск: СибАДИ, 2015. – С. 367–369 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://lib.sibadi.org/> (дата обращения: 15.10.2015).

6. Эйхлер И.А. Основные подходы, применяемые при оптимизации бизнес-процессов в системах управления различного уровня // Наука XXI века: опыт прошлого – взгляд в будущее: Материалы Международной научно-практической

конференции. – Омск: СибАДИ, 2015. –С. 376–379 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://lib.sibadi.org/> (дата обращения: 12.10.2015).

7. Эйхлер Л.В. Ренгольд Е.Ю. Взаимодействие государства и предпринимательства в транспортном комплексе // Вестник СибАДИ. – Омск: СибАДИ, 2014. – №4 (38). – С. 144–151.