

Ахмедов Альберт Магамедович

магистрант, заместитель генерального директора
ФГАОУ ВО «Волгоградский государственный университет»
г. Волгоград, Волгоградская область

DOI 10.21661/r-468907

РАЗВИТИЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА И НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ

Аннотация: в статье рассматривается проблема развития автотранспортных предприятий. Отсутствие региональной тарифной политики на перевозки грузов и пассажиров приводит к коллапсу в транспортной политики, что негативно отражается на всей экономике, так как транспортная составляющая – это одна из важнейших составляющих при формировании конечной стоимости продукции. Утверждение определенных региональных тарифов приведет к стабилизации автотранспортных услуг.

Ключевые слова: автотранспортные предприятия, тарифная политика, налогообложение, автотранспортные услуги.

Тарифная политика в регулировании автотранспортных услуг по государственной линии отсутствует, что позволяет предприятиям устанавливать тарифы самостоятельно по их усмотрению, но зачастую это приводит к тому, что автотранспортные предприятия функционируют, не извлекая при этом существенных доходов необходимых для стабильной финансовой политики автотранспортных предприятий, обновления подвижного состава, выплаты заработной платы водительскому составу, ремонтным рабочим и т. д.

Из имеющегося опыта работы можно твердо утверждать, что многие автотранспортные предприятия Ставропольского края перестали существовать, то есть развалились и виновного искать в этом вопросе не надо – это политика 90-х годов и самих руководителей, которые не боролись за сохранение предприятий и коллективов. Но немаловажную роль сыграло и Правительство, которое

пустило на самотек предприятия, в то время как предприятия не были готовы к самостоятельной работе, так как привыкли работать с плановой экономикой.

Многие грузовые автотранспортные предприятия создавались в советское время для обеспечения транспортом в основном ДРСУ (дорожно-ремонтное строительное управление), строительных организаций и т. п., то есть существовала взаимосвязь. В настоящее же время мы наблюдаем следующее: в условиях проведения тендеров на автоуслуги нет экономического обоснования на стоимость перевозок, что вынуждает предприятия нарушать законодательства в области перевозок за счет перегруза транспортного средства или работать без экономической эффективности.

Отсутствие региональной тарифной политики на перевозки грузов и пассажиров приводит к коллапсу в транспортной политики, что негативно отражается на всей экономике, так как транспортная составляющая – это одна из важнейших составляющих при формировании конечной стоимости продукции.

Утверждение определенных региональных тарифов приведет к стабилизации автотранспортных услуг и что даст экономике:

- своевременное обновление подвижного состава;
- эффективную работу заводов по выпуску подвижного состава;
- развитие металлургии и других отраслей;
- стабилизацию рабочих мест;
- прозрачное налогообложение.

По состоянию на январь 2018 года отсутствует государственная тарифная политика на пассажирские и грузовые автомобильные перевозки.

Автотранспортные предприятия, выполняющие городские, пригородные и междугородние пассажирские перевозки в основном развалились из-за отсутствия определенных правил и рекомендаций в оказании и осуществлении пассажирских перевозок.

Отсутствие государственной политики на региональном и муниципальном уровне негативно отразилось на оказании социально значимых перевозках, что в

свою очередь отрицательно влияет на социальную защищенность населения, но и на безопасную работу пассажирских перевозок.

По нашему мнению, необходимы единые стандарты для осуществления пассажирских перевозок, а политика имеющаяся сегодня в каждом субъекте, районе и в городах неоправданно самостоятельна.

Городские перевозки находятся в очень плачевном состоянии, обслуживанием занимаются в основном частные транспортные средства, которые аккумулируют их в единую единицу как ИП, хотя эти ИП не имеют собственных транспортных средств. В основном аккумулированные транспортные средства в ИП: изношены, маловместительны и требующие замены, а также у них отсутствует производственная база, аттестованных медицинских работников, технического персонала, которые осуществляют предрейсовый технический осмотр автобуса.

Многие населенные пункты сегодня остались без пассажирского сообщения, то есть пригородные перевозки оказались в настоящее время брошены и в решении этого вопроса очень большие проблемы, так как перевозчики остались без финансовой поддержки и эти вопросы на муниципальном уровне никто не решает, в свою очередь муниципальная власть никакой ответственности не несет за отсутствие сообщения до какого-либо населенного пункта.

Зачастую вместо организованных регулярных пассажирских перевозок, индивидуальные перевозчики, получая одно уведомление от УГАДН на Заказные пассажирские перевозки, не имея лицензию на перевозку пассажиров, самостоятельно по своему усмотрению организовывают нелегальные регулярные перевозки пассажиров с любого населенного пункта до Административных центров субъектов РФ или до г. Москвы.

На государственном уровне должно быть регулирование пассажирского рынка, так как существующее состояние пассажирских перевозок отражает ту действительность, в которой они находятся.

Одной из основных составляющих задач автотранспортных предприятий и других перевозчиков является обеспечение безопасной перевозки пассажиров, что на сегодняшний день большинством перевозчиков не выполняется, хотя

государство пытается навести порядок в узком взятом вопросе, как режим труда и отдыха водителей (ТАХОГРАФ). Но государство не имеет столько инспекторов для ежедневной проверки работы этой системы.

Требования, предъявляемые при подборе водителей для осуществления пассажирских перевозок, такие как стаж, квалификация, стажировка и т. п. – отсутствуют. Не соблюдаются требования в проведении технического обслуживания автобусов, а также масса недостатков при оказании качественных услуг в перевозке пассажиров.

Для автотранспортных предприятий транспортный налог в существующем виде крайне негативно влияет на их актуальность. Считаем, что транспортный налог должен быть отнесен к стоимости ГСМ (горюче-смазочные материалы), так как при выполнении автоуслуг одним из существенных статьей затрат является ГСМ, чем больше будет расход топлива, тем больше государство получит налогов в виде транспортного, который был бы в стоимости топлива. Автомобильный транспорт в году эксплуатируется в лучшем случае до 50,0%, а оплата транспортного налога строго по срокам, что отрицательно сказывается на предприятии, а также и государстве.

При интенсивной эксплуатации транспортного средства, к примеру ИП (индивидуальный предприниматель) оплачивает транспортный налог значительно меньше в настоящее время, чем он оплачивал бы транспортный налог в виде стоимости топлива, то есть очевидно, что при переходе на данный вид налогообложения экономически целесообразно как государству, так и перевозчикам интенсивно работающим.

На сегодняшний день при формировании транспортного налога государство не учитывает работу транспорта, а формирует одну шкалу налогов для налогоплательщиков вне зависимости от использования транспортного средства, что негативно отражается на сборе налогов и налогообложении, а с вводом транспортного налога в стоимость топлива будет достигнута цель налогообложения, где предприятия, индивидуальные предприниматели и физические лица автоматически будут оплачивать данный налог, в связи с этим искоренится

задолженность по транспортному налогу. За счет этого будет достигнут рациональный подход к налогообложению и к налогоплательщикам.

«Платон» – дополнительный налог для автотранспортных предприятий, так как система «Платон» должна была предусмотреть налогообложение для большегрузных автомобилей, находящихся в частной собственности (в основном физические лица), которые в свою очередь не платили никакие налоги с выполненных автоуслуг, а автотранспортные предприятия платили и так множество налогов (имущественный, НДС, НДФЛ, соцстрах, пенсионный и т. п.), что привело к очередному налогообложению автотранспортных предприятий.

Согласно п. 2 ст. 362 НК РФ налогоплательщик может уменьшить сумму транспортного налога, исчисленного по итогам налогового периода в отношении каждого транспортного средства на сумму платы «Платон», исчисленную в текущем периоде в отношении этого средства, т.е. применить вычет [1]. Но с 1 января 2019 года данная льгота по транспортному налогу будет отменена, что приведет к дополнительной налоговой нагрузки автотранспортных предприятий.

Хотя система «Платон» в полной мере еще не заработала, но с точки зрения государственной политики – эта мера необходима. Система «Платон» будет еще контролировать перевозимый вес груза, что действительно может навести порядок с перегрузом, что приведет к уменьшению массы перевозимого груза за счет чего, возрастет стоимость перевозки, и в свою очередь увеличит и стоимость товара.

Система «Платон» может повлиять на организацию равных подходов ко всем перевозчикам, как физическим лицам, так и предприятиям, а ранее мы наблюдали нарушение законодательства со стороны частных владельцев, которые практически не несли материальную ответственность за перегруз транспортных средств.

Список литературы

1. Налоговый кодекс Российской Федерации часть вторая глава 28 ст. 362 «Порядок исчисления суммы налога и сумм авансовых платежей по налогу».

2. Федеральный закон от 08.11.2007 №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».