

# АКТУАЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

---

## СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

**САВЕЛЬЕВА ЕКАТЕРИНА ВЛАДИМИРОВНА**

*кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики  
предпринимательской деятельности ФГБОУ ВО «Сибирский государственный  
университет водного транспорта», Новосибирск, Россия  
email: ekaterina.saveleva29@yandex.ru*

### АННОТАЦИЯ

В современных условиях нестабильности налоговой системы в России все больше назревают насущные проблемы налогообложения, в частности, у предприятий транспортной отрасли. В настоящей работе дается краткая характеристика современных проблем налогообложения транспортных предприятий, необходимости их решения и возможные пути преодоления.

**Ключевые слова:** налоговая система, транспортные предприятия, налоговые проблемы, двойное налогообложение, неналоговые платежи, транспортная отрасль.

## MODERN PROBLEMS OF TAXATION OF TRANSPORT COMPANIES

**EKATERINA SAVELYEVA**

*candidate of economic sciences, associate professor department of business  
economics Siberian state university of water transport, Novosibirsk, Russia  
email: ekaterina.saveleva29@yandex.ru*

### ABSTRACT

In today's unstable tax system in Russia more and more urgent problems of taxation, in particular, the transport industry. This paper gives a brief description of the main problems of taxation of transport enterprises and the need to solve them and possible ways to overcome.

**Keywords:** tax system, transportation companies, the tax problems of double taxation, non-tax payments and the transport industry.

Успешное развитие рынка транспортных услуг в РФ является одним из ключевых факторов развития экономики. Одной из самых главных задач России на ближайшую перспективу является развитие транспортной системы и ее инфраструктуры. На сегодняшний день, по словам Владимира Путина, в стране «серьезно обновлены» федеральные автомобильные трассы, и нужно «привести в порядок региональные и местные дороги» [1].

Кроме того, огромный географический потенциал России в настоящее время слабо реализуется из-за несоответствия отечественной транспортной инфраструктуры мировым стандартам. Соответственно, все это порождает необходимость роста колоссальных инвестиций в развитие транспортного комплекса страны.

Государственный контроль над обеспечением инфраструктуры (современными автомобильными дорогами, сетью железнодорожных путей, морскими и речными портами и т.д.) приобретает особое значение, так как на ее создание идут бюджетные средства, сформированные за счет налогов. Поэтому особенно сейчас актуальны проблемы налогообложения в целом, и, в частности, налогообложения транспортных предприятий,

Как известно, в рыночных условиях налоги – основной метод мобилизации доходов федерального, региональных и местных бюджетов. Налоги, обязательные платежи и сборы относятся к прямым экономическим методам государственного регулирования

транспортной деятельности. С их помощью государство взимает часть дохода транспортных предприятий, которая, являясь частью бюджетных средств, должна направляться на создание транспортной инфраструктуры.

Отметим, что транспортные предприятия могут работать как на общем режиме налогообложения, так и на специальных режимах, при соблюдении ряда установленных критериев.

Режимом налогообложения определяются не только уплачиваемые налоги, но и документооборот, а также методология ведения учета на предприятии. При выборе режима налогообложения принимается во внимание организационно-правовой статус фирмы, количество эксплуатируемых единиц транспорта, масштаб планируемых сделок и объем выручки за определенный период. В последнее время все больше транспортных предприятий находится на специальных режимах налогообложения, особенно автомобильный транспорт, в котором широко развит малый бизнес.

К специфике налогообложения транспортных предприятий (организаций и индивидуальных предпринимателей), относится то, что их основным видом деятельности является осуществление пассажирских и (или) грузовых перевозок, и, при условии нахождения транспортных средств на праве собственности (хозяйственного ведения или оперативного управления) в соответствии с пп. 4 п. 2 ст. 358 НК

РФ, такие предприятия не имеют объекта налогообложения транспортным налогом, а, следовательно, не уплачивают его, что несомненно, является преимуществом для организации. По данным ФНС России, транспортные предприятия имеют невысокие значения среднеотраслевой налоговой нагрузки (менее 10 %).

Несмотря на налоговую привлекательность ведения транспортной деятельности, именно в транспортной отрасли имеются свои специфические проблемы, такие как, например, «двойное» налогообложение (уплата налогов в соответствии с применяемым режимом и уплата акцизов на топливо, являющегося основной статьей расходов транспортных предприятий), а также наличие неналоговых платежей, не учтенных в налоговой нагрузке по данным ФНС России, но реально увеличивающие ее величину (например, платежи по системе «Платон») и др. В основном, это касается автомобильного, водного и воздушного видов транспорта. Стоит отметить и железнодорожный транспорт, использующий топливо для дизельных локомотивов.

Обозначим конкретные проблемы, связанные с обязательными платежами транспортных предприятий.

Во-первых, транспортным предприятиям присущи общие проблемы с контролем уплаты НДС. Как известно, в результате усовершенствования контроля за его исчислением и уплатой, ФНС была разработана и внедрена автоматизированная система

контроля и сверки данных АСК НДС, задача которой определить, уплачен ли НДС с каждой проведенной хозяйственной операции.

Все налогоплательщики, находящиеся на общей системе налогообложения, обязаны сдавать отчетность по электронным каналам связи, которая аккумулируется в единой базе, и автоматизированная система проводит сопоставление данных по каждой операции. Для налогоплательщиков же, находящихся на специальных режимах, данные, отраженные в книге продаж поставщика должны соответствовать данным, отраженным в книге покупок заказчика, и наоборот.

Транспортные предприниматели оказались не готовы к такому шагу Правительства. Многие предприятия, особенно малый бизнес, искусственно снижают налоговую базу для исчисления НДС путем оприходования несуществующих транспортных услуг, пользуясь услугами фирм-однодневок. Программный комплекс АСК НДС, анализируя данные, указанные всеми типами налогоплательщиков в налоговых декларациях, следя за соответствием информации у всех контрагентов, выявляет компании, которые незаконно используют налоговые вычеты по НДС.

Таким образом, в настоящее время ужесточаются меры по проверке контрагентов, происходит тотальный контроль государства над перечислением НДС. Тем не менее, предприятия, находящиеся на

ОСНО, продолжают различные манипуляции с НДС, озадачиваясь при этом повышением его основной ставки с 2019 года, корректировкой счетов-фактур и проблемами доплаты двухпроцентной разницы в бюджет.

Во-вторых, на сегодняшний день продолжает существовать такая общая для налогообложения проблема, как нарушение налоговой дисциплины, что, конечно, препятствует выполнению государством фискальной, регулирующей, социальной, распределительной и контрольной функций. Эта проблема заключается в том, что налогоплательщики уклоняются от уплаты возложенных на них обязанностей, прибегая к различным «оптимизационным» схемам. Все это относится и к налогообложению транспортных предприятий. Поэтому задача государства - найти баланс между степенью давления, так как оно иногда бывает излишним, принципами распределения и субъективными факторами.

Данную проблему более эффективно можно решить не усилением контроля со стороны государства, а путем создания соответствующей институциональной среды. При этом необходимо учитывать множество показателей: ставку налога, вероятность обнаружения факта уклонения, транзакционные издержки уклонения, размер штрафа, доход от уклонения и т.д. [2].

В-третьих, усиление давления со стороны государства, внедрение системы взимания платы в систему

«Платон» с автомобилей разрешенной максимальной массой более 12 тонн в счет возмещения вреда, который они наносят дорожному покрытию; внедрение обязательных сборов; сохраняющееся превышение налоговой нагрузки на фоне падения среднеотраслевого значения, являются насущными проблемами налогообложения автотранспортных предприятий.

В сложившейся ситуации мелкие перевозчики видят для себя выход в объединении в более крупные компании, что даст возможность расширения автопарка, снижения издержек на ведение бизнеса, но, соответственно, и к потере льготного режима налогообложения.

В-четвертых, помимо этого, нельзя не упомянуть обязанность перевозчика на всех видах транспорта нести ответственность за страхование транспортного средства, обеспечивать безопасность и его сохранность; низкое качество техобслуживания в пути; нехватку квалифицированных кадров; получение и продление лицензий (для компаний, занимающихся особо опасными грузами) – все это требует серьезных финансовых затрат [3].

Таким образом, перевозчики видят основную проблему налогообложения транспортных предприятий в том, что помимо «традиционных налогов», которые должно оплачивать юридическое лицо в зависимости от выбранного режима налогообложения, на них лежит дополнительная налоговая нагрузка в виде лицензирования,

страхования и различных дополнительных сборов [2].

В феврале 2018 года сибирские перевозчики обратились с письмом к Правительству России, Госдуме и президенту страны Владимиру Путину с тем, что они испытывают высокую финансовую нагрузку из-за повышенных тарифов на топливо. Перевозчики считают, что подвергаются тройному налогообложению, так как с них взимается НДС, акциз на топливо, включаемый в стоимость бензина, и дополнительные сборы за возмещение вреда трассам. Перевозчики повсеместно обращаются в различные инстанции государства с просьбами внести изменения в систему налогообложения транспортных предприятий. Неоптимальные налоги и дополнительные сборы отражаются на потребительских ценах, и не идут на развитие отрасли.

Так, согласно статистическим данным за 2017 год тарифы на грузовые перевозки выросли на 9%, в т.ч. на железной дороге – на 4%, автотранспорте – 2,8%, авиационном – 15,3%, на морском и внутреннем водном транспорте – на 2,8% и 8,8% соответственно [4].

Более того, президент Путин на заседании Госсовета отметил, что только 15% необходимых средств поступило на финансирование ремонта и содержания региональных дорог. Ситуацию не спасает и система «Платон» – из уплаченных 15,6 млрд. рублей только 12 млрд. (76,9%) были направлены в регионы на строительство дорог и мостов. Это данные официальной

статистики, неофициальная говорит о другом: из-за недоверия к власти, обещающей все сборы направить на дороги, и просто из экономии, транспортные компании и частные перевозчики уклоняются от уплаты нового сбора.

Представитель Общественной Палаты России Наталья Оськина отмечает невозможность «получить достоверную информацию по официальному запросу». При неофициальном же общении с перевозчиками, грузоотправителями и товаропроизводителями выяснилось, что они вообще не платят сборы в систему «Платон». Грузовладельцы также подтверждают, что практически не закладывают в цену эти затраты, так как они не уплачиваются.

Получается, что одни недовольны непомерным бременем уплаты платежей, другие – недостаточностью поступающих средств.

Участники транспортного рынка предлагают различные способы по выведению отрасли из создавшейся ситуации. Например, есть предложение ввести, как на западе, реестр добросовестных перевозчиков, чтобы грузоотправители имели дело только с ними. Однако, есть опасения, что и лицензию, и вход в реестр можно будет просто купить, что только разовьет нелегальную деятельность. Введение по образцу и опыту зарубежных стран, платных автодорог, также вызывает неоднозначную реакцию.

Есть и другое мнение: разработать и ввести единый налог для транспортных предприятий,

который бы заменял бы и акциз, и сборы по системе «Платон» [3].

Пока же государство намеревается внести в Налоговый Кодекс по отдельности такие налоги и сборы, как: экологический налог, сбор за пользование автомобильными дорогами федерального значения и некоторые другие (утилизационный, гостиничный сборы и проч.). Экологический налог должен будет заменить плату за негативное

воздействие на окружающую среду, а право взыскивать задолженность сбора по системе «Платон» будет передано налоговым органам.

Таким образом, проблемы налогообложения транспортных предприятий активно обсуждаются, назревает необходимость реструктуризации системы налогообложения и введения льгот для предприятий транспортной отрасли.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Материалы пленарного заседания Съезда транспортников России. Москва, 2018. <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a9d543b9a794751d2f29e4b>
2. Карпова М.А. Организационно-экономический механизм налогообложения транспортных предприятий/Магистерская диссертация под руководством Савельевой Е.В./Сибирский государственный университет водного транспорта, Новосибирск, 2018.
3. Кулиев М.А. Современный рынок транспортных услуг России: проблемы и перспективы развития. [Электронный ресурс]. <https://3minut.ru/images/PDF/2017/38/sovremennyj-rynok.pdf>
4. Исследование «Транспортная отрасль России. Итоги 2017года и тенденции 2018 года. Перспективы до 2020 года.» Санкт-Петербург, 2018

### REFERENCES

1. Materials of the Plenary session of the Congress of transport wokers of Russia/ Moscow, 2018. <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a9d543b9a794751d2f29e4b>
2. Karpova M. A. the organizational and economic mechanism of taxation of transport enterprises/Master's thesis under the direction of Saveleva E. V. / Siberian state University of water transport, Novosibirsk, 2018.
3. M. Kuliyevev the Modern market of transport services of Russia: problems and prospects of development. [Electronic resource.] <https://3minut.ru/images/PDF/2017/38/sovremennyj-rynok.pdf>
4. Research "Transport industry of Russia. The results 2017года and trends 2018. Prospects until 2020." St. Petersburg, 2018