

§4 НАЛОГОВЫЙ УЧЁТ И ОТЧЕТНОСТЬ

Ермаков Д. Н., Липатова И. В., Климашина М. А.

ИНСТРУМЕНТЫ ОПТИМИЗАЦИИ НАЛОГОВЫХ ПЛАТЕЖЕЙ В ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы использования инструментов оптимизации налоговых платежей в транспортной отрасли. Организации, осуществляющие перевозки грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа не имеют достаточных финансовых возможностей, особенно после вступления в силу закона о страховании гражданской ответственности перевозчиков, для обновления парка автомобилей. Авторы раскрывают значение логистических перевозок, статистические данные, взятые с сайта Федеральной службы государственной статистики. Особое внимание уделяется исследованию деловой активности автомобильного транспорта, осуществляющего грузовые перевозки. На основе анализа налоговых показателей в статье подробно рассмотрены основные инструменты оптимизации налогообложения в сфере транспорта. Теоретической, методологической и эмпирической базой исследования выступили работы российских ученых, раскрывающие теоретико-методологические основы оптимизации налоговых платежей в транспортных организациях. Использовались нормативно-правовые акты в области налогов и налогообложения. Новизна статьи в выверенной формулировке и решении проблемы оптимизации налоговых платежей в российских транспортных организациях. Предложены конкретные мероприятия по снижению налоговой нагрузки на транспортные организации и повышению рентабельности грузоперевозок. Во-первых, полный отказ от использования вмененного налога, так как при этом исключается прозрачность расчетов между клиентами и перевозчиками. Во-вторых, предложение льготных кредитов, способных минимизировать чрезмерное налоговое бремя. В-третьих, разрешить перевозчикам вычитать из налоговой базы стоимость социального пакета сотрудникам.

Ключевые слова: налоги, налогообложение, налоговая оптимизация, транспортные организации, транспортные перевозки, инструменты оптимизации налогообложения, социальный пакет, налоговые правонарушения, налоговое законодательство, налоговая система.

Таблица 1. Грузооборот по видам транспорта

	Апрель 2014 г., млрд. т-км	В% к:		Январь-апрель 2014 г. в% к январю-апрелю 2013 г.	Справочно:		
		апрелю 2013 г.	марту 2014 г.		апрель 2013 г. в% к:		январь-апрель 2013 г. в% к январю-апрелю 2012 г.
					апрелю 2012 г.	марту 2013 г.	
Грузооборот транспорта, в том числе:	414,4	99,4	96,1	101,1	100,3	97,2	98,7
Железнодорожного *	189,0	104,1	95,2	106,1	98,7	99,1	96,0
Автомобильного	19,4	100,3	100,2	100,6	102,3	96,0	102,5
Морского	2,6	85,6	99,0	84,0	93,3	90,2	86,6
Внутреннего водного	4,3	136,4	169,3	114,5	104,4	139,6	134,5
Воздушного (транспортная авиация) **	0,4	95,7	94,4	94,2	97,6	97,2	100,3
Трубопроводного	198,6	94,8	95,7	97,2	101,5	5,3	100,7

* Официальный сайт ОАО «Российские железные дороги»: http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5131
Дата обращения: 08 августа 2014 г.

http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5131 Дата обращения: 08 августа 2014 г.

** Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/ Дата обращения: 08 августа 2014 г.

Транспорт всегда был и останется важнейшей составной частью экономики, фактором, обеспечивающим ее единство и целостность. Устойчивая и эффективная работа транспорта позволяет другим отраслям экономики снизить стоимость товаров и услуг, что стимулирует рост производства и потребления, а также способствует расширению международных связей, интеграции национальной экономики в мировую экономическую систему.

Автомобильному транспорту нет адекватной замены при перевозках дорогостоящих грузов на небольшие и средние расстояния, в транспортном обеспечении розничной торговли, производственной логистики, строительной индустрии, агрокомплекса, а также малого бизнеса. Таким образом, от способности организаций, занимающихся грузовыми перевозками, продолжать вести свой бизнес зависят и другие компании и отрасли.

Таблица 2. Динамика грузооборота транспорта

2014 г.	Млрд.т-км	В% к	
		соответствующему периоду предыдущего года	предыдущему периоду
Январь	442,1	103,5	97,0
Февраль	396,7	101,2	89,7
Март	431,0	100,4	108,6
I квартал	1269,9	101,7	94,7
Апрель	414,4	99,4	96,1
Январь-апрель	1684,3	101,1	

Важную роль в обеспечении финансовых средств организаций транспортной отрасли играют налоги как оборотные средства организации.

Доля транспортного сектора в ВВП России составляет около 5%. Замедление темпов роста экономики негативно сказывается на объемах грузовых перевозок, в том числе коммерческих перевозок и грузообороте, а следовательно, на предприятиях отрасли¹.

В январе-апреле 2014 г. грузооборот транспорта составил 1684,3 млрд.тонно-километров, в том числе железнодорожного — 750,4 млрд., автомобильного — 73,4 млрд., морского — 10,4 млрд., внутреннего водного — 11,0 млрд., воздушного — 1,5 млрд., трубопроводного — 837,6 млрд.тонно-километров. (Таблица № 1², Таблица № 2³)

Анализ соотношения показателей за 2013/2014 годы свидетельствует о позитивной тенденции в развитии грузооборота российских транспортных компаний.

Обследование деловой активности организаций автомобильного транспорта, осуществляющих грузовые перевозки, позволяет

смотреть с чувством оптимизма на развитие организаций автотранспорта.

Доля автотранспортных организаций (без микропредприятий), руководители которых оценили экономическую ситуацию как «благоприятную» и «удовлетворительную», в I квартале 2014 г. составила 83% против 85% в IV квартале 2013 года⁴.

Преобладающими факторами, существенно ограничивающими деятельность автотранспортных организаций, осуществляющих грузовые перевозки, являлись: недостаток финансовых средств, высокий уровень налогов, недостаточный платежеспособный спрос, неудовлетворительное техническое состояние автомобилей и их высокая стоимость, высокий уровень конкуренции и цен на топливо.

Из всего вышесказанного следует, что анализ инструментов оптимизации налоговых платежей в сфере грузоперевозок очень актуален.

В настоящее время компания-перевозчик обязана уплачивать федеральные, региональные и местные налоги. К федеральным относятся: налог на добавленную стоимость (НДС), налог на доходы физических лиц (НДФЛ), отчисления во внебюджетные фонды и налог на прибыль организаций⁵.

¹ <http://www.rbc.ru/addition/article/562949991263952> [Дата обращения: 1 августа 2014 г.]

² Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/ [Дата обращения: 08 августа 2014 г.]

³ http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/ [Дата обращения: 08 августа 2014 г.]

⁴ Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/ [Дата обращения: 08 августа 2014 г.]

⁵ <http://www.nalog.ru/rn63/taxation/taxes/profitul/> [Дата обращения 08.08.2014]

С целью снижения налоговых отчислений налоговая система России предусматривает специальные налоговые режимы. Налог на прибыль организаций, на имущество, НДС (за исключением налога на ввезенный товар) можно заменить уплатой единого налога. В данном случае перевозчик может уплатить либо 6% с годового дохода, либо от 5% до 15% с прибыли¹.

Величина налога будет зависеть от количества транспортных средств, используемых в деятельности, значений корректирующих коэффициентов, сумм уплаченных страховых взносов и др., и не будет учитывать фактически полученного дохода.

Кроме того, компании-перевозчики имеют право перейти на упрощенную систему налогообложения. Для этого они должны эксплуатировать не более 20 единиц подвижного состава². Численность их работников за отчетный период не должна превышать 100 человек, а выручка организации — 60 млн. руб. Поэтому крупные компании дробятся на более мелкие и на законных основаниях могут платить минимальные налоги. Но все это приводит к тому, что государство упускает прибыль, и снижается качество работы самих перевозчиков. Такая система также сказывается на социальной защите перевозчиков: зарплата платится «в конверте». Кроме того, крупные компании могут выделять больше средств на поддержание технического состояния парка, ремонт, обновление подвижного состава.

Одна из главных проблем автоперевозчиков — устаревший парк транспортных средств. Чтобы его регулярно обновлять, рентабельность компании должна быть минимум 20–25%. При таких финансовых показателях действительно появляется возможность ежегодно обновлять порядка 10% парка. Чем моложе парк, тем меньше затраты на техобслуживание и ремонт, эксплуатационные затраты, на топливо. А чтобы повысить рентабельность, нужно

снизить НДС с 18 до 10%, налог на прибыль — с 20 до 15%, ставки страховых взносов — до, примерно, 20–22%, так считают эксперты и руководители автотранспортных организаций.

При этом все мы отдаем себе отчет, что государство вряд ли пойдет на такие шаги в ближайшее время. На самом деле перевозчикам способны помочь только местные органы самоуправления, снижая транспортный и земельный налог, при наличии заинтересованности местных властей в эффективном функционировании автомобильного транспорта.

Но транспортный налог может себе снизить и сам перевозчик, если у него организована широкая сеть филиалов. Такой компании целесообразно регистрировать подвижной состав там, где ставки наименьшие. А для возврата солидной суммы НДС перевозчикам имеет смысл покупать горючее по топливным картам.

В последнее время распространена практика, когда владелец одного — двух автопоездов нанимает нелегальных водителей. Данный метод снижения расходов и увеличения своих доходов «ломают» рынок и создает ситуацию, когда соблюдать закон становится невыгодно. Получается, что одни автопредприятия платят НДС, налог на прибыль. Мелкие же компании весь свой парк оформляют на индивидуальных предпринимателей, тем самым уходя от всех этих налогов.

Несложно подсчитать, что транспортный налог для предприятия с 10 единицами подвижного состава выливается в полмиллиона рублей налоговых платежей в год. Для многих эта сумма сопоставима с величиной всей прибыли. Налогообложение нужно строить таким образом, чтобы давать предприятию возможность зарабатывать больше, чем уплачивать налогов.

В ряде регионов малые транспортные предприятия работают по системе налогообложения в виде единого налога на вмененный доход (ЕНВД). Она практически исключает возможность работы перевозчика с клиентом «в белую». Дело в том, что в данном случае НДС за перевозчика вынужден будет заплатить клиент. Таким образом, для клиента —

¹ <http://www.nalog.ru/rn77/taxation/taxes/envd/> [Дата обращения 08.08.2014]

² Письмо Минфина от 07.03.2012 № 03–11–11/76

плательщика НДС (которых на рынке подавляющее большинство) стоимость перевозки автоматически повышается на 18%. Для многих малых транспортных предприятий это является основным препятствием для того, чтобы стать полноценным участником рынка.

Кроме того, для того чтобы данный бизнес становился более легальным, нужно дать возможность перевозчикам вычитать из налоговой базы стоимость социального пакета сотрудникам. Такие меры позволили бы существенно увеличить сами социальные пакеты и снять нагрузку с государства в части пенсионной сферы или сферы здравоохранения.

Кроме того, налоговая нагрузка не так сильно бы ощущалась, если бы были более доступные кредиты. В этом случае можно было бы закупать больше транспортных средств, лучше работать и платить налоги.

На сегодняшний день в РФ крупных транспортных компаний нет, так как действует такая система налогообложения, которая делает их деятельность нерентабельной.

Так, многие автотранспортные компании из-за недобросовестных частных продавцов

весь парк автомобилей и делают свою фирму транспортным агентством. Это происходит потому, что они не могут на равных конкурировать с теми, кто не платит налоги, т.к. прибыль — минимальна, доход практически не покрывает издержек. Получается, что работать легально сейчас не выгодно, т.к. на данный момент на рынке автотранспорта пока творит хаос на всех уровнях.

Таким образом, можно сказать, что особенно обременительным для перевозчиков становится именно транспортный налог.

Кроме того, автотранспортники платят немалые деньги, при этом дороги до сих пор составляют одну из бед России. А ведь от качества дороги зависят и износ автомобиля, и дополнительные затраты на ремонт, и скорость доставки. Было подсчитано, что приведение дорог в порядок позволило бы снизить стоимость перевозок на 20–30%.

Как мы видим из всего вышесказанного, в сфере грузоперевозок еще очень много вопросов относительно налогообложения, которые необходимо рассмотреть и решить как можно скорее.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Липатова И. В. Налоговое планирование и прогнозирование: проблемы и основы. Финансы, 2003, № 7.
2. Липатова И. В. Механизмы международного налогового планирования: теория и практика применения. Международный бухгалтерский учет, 2011, № 37.
3. Лисиченко А. В. Совершенствование транспортного налога для обеспечения строительства дорог в субъектах РФ. Международный бухгалтерский учет, 2014, № 14.
4. Шальнева М. С. Налоговая нагрузка: способы ее определения и возможности оптимизации. Международный бухгалтерский учет, 2011, № 44.
5. Артемьева А. Н. Оптимизация налогообложения. Налоговый вестник, 2009, № 6.
6. Урман Н. А. Эффективное налоговое планирование. Налоговый вестник, 2010.
7. Ермаков Д. Н., Липатова И. В. Налоговое планирование как управление экономическими процессами на микроуровне. Налоги и налогообложение. 2014, № 7.
8. Беспалов М. В. Налоговое планирование и оптимизация налогообложения: основные цели, задачи и принципы осуществления. Бухгалтерский учет в бюджетных и некоммерческих организациях, 2013, № № 23, 24.
9. Пилипенко А. А. Пределы налогового планирования: моделирование научных подходов. Финансовое право, 2013, № 1.
10. Мальцев О. В. Административно-правовое регулирование налоговой оптимизации. Административное право и процесс, 2014, № 2.

11. Долгих И. Н. Налоговое планирование и оценка его эффективности. *Международный бухгалтерский учет*, 2013, № 21.
12. Гордеева С. Н. Госавтоинспекция информирует. *Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение*, 2014, № 1.
13. Дурново Д. В. «Имущественное» налогообложение автотранспортных предприятий. *Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение*, 2013, № 3.
14. Вайтман Е. В., Трифонов А. Н. Транспортный налог за 2013 год: разъяснения налоговиков на самые волнующие вопросы *Российский налоговый курьер*, 2014, № 1–2.
15. Потери и недостатки на автопредприятиях. Булаев С. В. *Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение*, 2013, № 4.
16. Соловьева Т. Л. Некоторые аспекты государственного регулирования деятельности на транспорте. *Транспортное право*, 2013, № 1.
17. Ромашкина Е. Г. Когда в отношении автотранспортных услуг нельзя применять «вмененку». *Вмененка*, 2014, № 5.
18. Лермонтов Ю. М. О применении нулевой ставки по НДС при оказании транспортных услуг. *Финансы*, 2014, № 2.
19. Казаков Е. С. Договор аренды или перевозки: оформляем правильно. Единый налог на вмененный доход: бухгалтерский учет и налогообложение, 2014, № 1.
20. Онищик Ю. В. Правовые особенности взимания налога на добавленную стоимость при перемещении товаров через таможенную границу Украины. *Налоги*, 2013, № 1.
21. Оробинская И. В. Методические рекомендации по оптимизации налогообложения горизонтально-интегрированных объединений АПК // *Налоги и налогообложение*.—2013.—10.— С. 730–741. DOI: 10.7256/1812–8688.2013.10.9729.
22. Н. И. Морозко Адаптивные инструменты налогового планирования в управлении малыми организациями // *Налоги и налогообложение*.—2012.—1.— С. 45–50.
23. Ю. А. Артемьева Особенности правового статуса налогоплательщиков // *Налоги и налогообложение*.—2012.—2.— С. 13–18.
24. А. С. Нечаев, А. Г. Никитюк Создание модели инвестиционно-инновационного механизма управления в сфере жилищно-коммунального хозяйства // *Налоги и налогообложение*.—2011.—12.— С. 26–31.
25. Т. Ю. Кортьева, Л. М. Архипцева Формирование и реализация налогового потенциала хозяйствующего субъекта как системный процесс // *Налоги и налогообложение*.—2012.—6.— С. 4–12.
26. Щербакова Е. М. Принципы и подходы к оптимизации налогообложения коммерческих банков // *Налоги и налогообложение*.—2013.—8.— С. 603–614. DOI: 10.7256/1812–8688.2013.8.7799.
27. Ломакина Е. В. Развитие институциональной основы налоговой системы России в целях обеспечения регулирующей функции налоговой политики // *Налоги и налогообложение*.—2014.—7.— С. 676–687. DOI: 10.7256/1812–8688.2014.7.12451.
28. Гираев В. К. Региональная налоговая политика в контексте стимулирования инвестиций // *Налоги и налогообложение*.—2014.—2.— С. 124–137. DOI: 10.7256/1812–8688.2014.2.11187.
29. Савина О. Н. Региональная налоговая политика в условиях развития инновационной экономики: теоретический аспект // *Налоги и налогообложение*.—2013.—12.— С. 897–905. DOI: 10.7256/1812–8688.2013.12.6489.
30. А. Б. Высотская Налоговое планирование в управлении финансовой деятельностью предприятия // *Налоги и налогообложение*.—2012.—2.— С. 8–12.

REFERENCES (TRANSLITERATED)

1. Lipatova I. V. Nalogovoe planirovanie i prognozirovanie: problemy i osnovy. *Finansy*, 2003, № 7.
2. Lipatova I. V. Mekhanizmy mezhdunarodnogo nalogovogo planirovaniya: teoriya i praktika primeneniya. *Mezhdunarodnyi bukhgalterskii uchët*, 2011, № 37.
3. Lisichenko A. V. Sovershenstvovanie transportnogo naloga dlya obespecheniya stroitel'stva dorog v sub'ektakh RF. *Mezhdunarodnyi bukhgalterskii uchët*, 2014, № 14.
4. Shal'neva M. S. Nalogovaya nagruzka: sposoby ee opredeleniya i vozmozhnosti optimizatsii. *Mezhdunarodnyi bukhgalterskii uchët*, 2011, № 44.
5. Artem'eva A. N. Optimizatsiya nalogooblozheniya. *Nalogovyi vestnik*, 2009, № 6.
6. Urman N. A. Effektivnoe nalogovoe planirovanie. *Nalogovyi vestnik*, 2010.
7. Ermakov D. N., Lipatova I. V. Nalogovoe planirovanie kak upravlenie ekonomicheskimi protsessami na mikrourovne. *Nalogi i nalogooblozhenie*. 2014, № 7.
8. Bespalov M. V. Nalogovoe planirovanie i optimizatsiya nalogo-oblozheniya: osnovnye tseli, zadachi i printsipy osushchestvleniya. *Bukhgal'terskii uchët v byudzhetykh i nekommercheskikh organizatsiyakh*, 2013, № № 23, 24.
9. Pilipenko A. A. Predely nalogovogo planirovaniya: modelirovanie nauchnykh podkhodov. *Finansovoe pravo*, 2013, № 1.
10. Mal'tsev O. V. Administrativno-pravovoe regulirovanie nalogovoi optimizatsii. *Administrativnoe pravo i protsess*, 2014, № 2.
11. Dolgikh I. N. Nalogovoe planirovanie i otsenka ego effektivnosti. *Mezhdunarodnyi bukhgalterskii uchët*, 2013, № 21.
12. Gordeeva S. N. Gosavtoinspektsiya informiruet. *Transportnye uslugi: bukhgalterskii uchët i nalogooblozhenie*, 2014, № 1.
13. Durnovo D. V. «Imushchestvennoe» nalogooblozhenie avtotransportnykh predpriyatii. *Transportnye uslugi: bukhgalterskii uchët i nalogooblozhenie*, 2013, N 3.
14. Vaitman E. V., Trifonov A. N. Transportnyi nalog za 2013 god: raz'yasneniya nalogovikov na samye volnuyushchie voprosy Rossiiskii nalogovyi kur'er, 2014, № 1–2.
15. Poteri i nedostachi na avtopredpriyatiyakh. Bulaev S. V. *Transportnye uslugi: bukhgalterskii uchët i nalogooblozhenie*, 2013, № 4.
16. Solov'eva T. L. Nekotorye aspekty gosudarstvennogo regulirovaniya deyatel'nosti na transporte. *Transportnoe pravo*, 2013, № 1.
17. Romashkina E. G. Kogda v otnoshenii avtotransportnykh uslug nel'zya primenyat «vmenenku». *Vmenenka*, 2014, № 5.
18. Lermontov Yu. M. O primenenii nulevoi stavki po NDS pri okazanii transportnykh uslug. *Finansy*, 2014, N 2.
19. Kazakov E. S. Dogovor arendy ili perevozki: oformlyаем pravil'no. *Edinyi nalog na vmenennyi dokhod: bukhgalterskii uchët i nalogooblozhenie*, 2014, № 1.
20. Onishchik Yu. V. Pravovye osobennosti vzimaniya naloga na dobavlenную stoimost' pri peremeshchenii tovarov cherez tamozhennuyu granitsu Ukrainy. *Nalogi*, 2013, № 1.
21. Orobinskaya I. V. Metodicheskie rekomendatsii po optimizatsii nalogooblozheniya gorizontallyno-integrirovannykh ob'edinenii APK // *Nalogi i nalogooblozhenie*.—2013.—10.— С. 730–741. DOI: 10.7256/1812–8688.2013.10.9729.
22. N. I. Morozko Adaptivnye instrumenty nalogovogo planirovaniya v upravlenii malymi organizatsiyami // *Nalogi i nalogooblozhenie*.—2012.—1.— С. 45–50.
23. Yu. A. Artem'eva Osobennosti pravovogo statusa nalogoplatel'shchikov // *Nalogi i nalogooblozhenie*.—2012.—2.— С. 13–18.

24. A. S. Nechaev, L. G. Nikityuk Sozdanie modeli investitsionno-innovatsionnogo mekhanizma upravleniya v sfere zhilishchno-kommunal'nogo khozyaistva // *Nalogi i nalogooblozhenie*.—2011.—12.— С. 26–31.
25. T. Yu. Kort'eva, L. M. Arkhiptseva Formirovanie i realizatsiya nalogovogo potentsiala khozyaistvuyushchego sub'ekta kak sistemnyi protsess // *Nalogi i nalogooblozhenie*.—2012.—6.— С. 4–12.
26. Shcherbakova E. M. Printsipy i podkhody k optimizatsii nalogooblozheniya kommercheskikh bankov // *Nalogi i nalogooblozhenie*.—2013.—8.— С. 603–614. DOI: 10.7256/1812-8688.2013.8.7799.
27. Lomakina E. V. Razvitie institutsional'noi osnovy nalogovoi sistemy Rossii v tselyakh obespecheniya reguliruyushchei funktsii nalogovoi politiki // *Nalogi i nalogooblozhenie*.—2014.—7.— С. 676–687. DOI: 10.7256/1812-8688.2014.7.12451.
28. Giraev V. K. Regional'naya nalogovaya politika v kontekste stimulirovaniya investitsii // *Nalogi i nalogooblozhenie*.—2014.—2.— С. 124–137. DOI: 10.7256/1812-8688.2014.2.11187.
29. Savina O. N. Regional'naya nalogovaya politika v usloviyakh razvitiya innovatsionnoi ekonomiki: teoreticheskii aspekt // *Nalogi i nalogooblozhenie*.—2013.—12.— С. 897–905. DOI: 10.7256/1812-8688.2013.12.6489.
30. A. B. Vysotskaya Nalogovoe planirovanie v upravlenii finansovoi deyatel'nost'yu predpriyatiya // *Nalogi i nalogooblozhenie*.—2012.—2.— С. 8–12.