

Экономические науки

УДК 656.1

Ренгольд Ольга Владимировна

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры

«Экономика и управление предприятием»

ФГБОУ ВПО «Сибирская государственная автомобильно-дорожная

академия (СибАДИ)»

Rengold Olga

candidate of economic, associate Professor

"Economics and enterprise management"

FGBOU VPO "Siberian state automobile and highway Academy (SibADI)"

**УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ ГРУЗОВОГО
АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
НАЛОГОВОГО МЕНЕДЖМЕНТА
MANAGEMENT COSTS USING TAX MANAGEMENT IN FREIGHT
TRANSPORT ENTERPRISE**

Аннотация: В статье рассмотрены основные направления оптимизации налогового бремени для грузовых автотранспортных предприятий.

Ключевые слова: налогообложение, налоговый менеджмент, налоги автотранспортных предприятий

Summary: In the article the basic directions of optimization of the tax burden for cargo motor transport enterprises.

Key words: taxation, tax management, taxes, transport companies

Современные рыночные условия в России, характеризующиеся высокой степенью конкуренции на рынке транспортных услуг, низкой

покупательной способностью потребителей в период экономического кризиса, ставят перед хозяйствующими субъектами проблемы получения дополнительных доходов и максимальной экономии всех ресурсов. При этом автопредприятия в первую очередь имеют возможность воздействовать на свои затраты и только следующим этапом развивают дополнительные источники доходов. Поэтому повышенное внимание управленческому персоналу следует уделять оптимизации затрат, в которых не малую долю составляют налоговые платежи. В результате исследования было выявлено, что на грузовых автотранспортных предприятиях города Омска до 20% постоянных затрат формируются налогами [1, с. 60; 2, с. 235].

Необходимость налогового планирования в решающей степени зависит от тяжести налогового гнёта. При доле налогов в пределах до 15% от совокупного дохода организации потребность в налоговом планировании минимальна, и размер налоговых отчислений эффективно контролирует главный бухгалтер. Если доля налогов составляет от 20 до 35%, то целесообразно принять на работу специалиста, деятельность которого будет направлена на снижение налогового гнета [2, с. 235]. При этой же доле налогов на крупном предприятии необходимо сформировать группу специалистов по вопросам налогообложения. На крупном грузовом автотранспортном предприятии налоговый менеджмент необходимо осуществлять под контролем директора, главного бухгалтера, главного экономиста и юриста. Однако, как показывает практика, на большинстве грузовых автотранспортных предприятий элементы налогового менеджмента осуществляют главный экономист и главный бухгалтер.

Основным звеном налогового менеджмента является разработка методов оптимизации налогов. Оптимизацию налогового бремени на грузовых автотранспортных предприятиях можно осуществлять в трёх основных направлениях [3, с.176-177]:

Первое направление - *изменение места возникновения налоговых обязательств*, которое может заключаться в:

- перерегистрации автопредприятия по другому месту;
- изменении организационно-правовой формы хозяйствующего субъекта;
- изменении места регистрации имущества;
- создании обособленных подразделений и дочерних организаций.

Анализ возможности использования данного направления оптимизации налогов применительно к деятельности грузового автотранспортного предприятия показал, что он приемлем только в том случае, если налоговый режим на новом месте отличается от старого, к тому же, создание дочерней организации или перенос организации на новое место требует больших затрат. Поэтому данный метод эффективен лишь для грузовых автотранспортных предприятий, владеющих небольшим количеством автомобилей, и не возможен для использования средними и крупными предприятиями транспорта. Кроме того, специфика деятельности организаций, осуществляющих грузоперевозки, требует использования крупных помещений под гаражи и транспортные цеха, а шум, создаваемый грузовыми автомобилями, делает невозможным расположение данных предприятий вблизи жилых спальных районов.

Второе направление - *изменение момента возникновения налоговых обязательств*, которое может осуществляться через:

- изменение положений учётной политики и создания резервов;
- изменение условий договоров;
- перенос сроков уплаты налогов по основаниям, предусмотренным налоговым законодательством (отсрочки, налоговые кредиты).

Что касается второго направления, то такие инструменты как налоговые кредиты и отсрочки могут быть применены в практике грузоперевозочных организаций, однако они не снижают налоговый гнет, а

только изменяют сроки уплаты. Изменения же положений договоров могут привести к конфликтам с партнёрами и работниками. Поэтому, второй метод также не эффективен в практике функционирования грузовых автотранспортных предприятий.

Третье направление - *изменение размера налогов*, которое возможно через:

- изменение хозяйственных операций с целью исключения объектов налогообложения и уменьшения налоговой базы;
- создание условий для применения пониженных налоговых ставок;
- изменение хозяйственных операций с целью применения налоговых вычетов.

Сравнивая третий метод с двумя выше приведенными можно сказать, что он является самым эффективным и наиболее безопасным для грузового автотранспортного предприятия.

К основным способам, направленным на уменьшение налоговой нагрузки на грузовом автотранспортном предприятии можно отнести:

- манипулирование тарифами и затратами;
- организацию раздельного учета отдельных видов экономической деятельности, облагаемых по разным ставкам;
- создание условий для применения пониженных налоговых ставок;
- использование специальных налоговых режимов (например, упрощённой системы налогообложения).

Одним из направлений оптимизации налоговых платежей, как уже отмечалось выше, является выбор специальных налоговых режимов [4]. Применение их добровольное, поэтому целесообразно провести предварительный расчет налогов при применении каждого из них [5, с. 84-95; 6, с. 166].

Естественно, для каждого плательщика выбор системы налогообложения и учёта исключительно индивидуален. При этом следует исходить не только из оптимизации налогообложения, но и учитывать специфику ведения хозяйственной деятельности каждого автопредприятия, осуществляющего грузоперевозки. При выборе режима налогообложения необходимо проанализировать достоинства и недостатки каждого из них.

Казалось бы, малым предприятиям выгодно работать на упрощенной системе, но, тем не менее, большинство грузовых автотранспортных предприятий (ГАТП) продолжает работать на общем режиме налогообложения. Дело в том, что партнеры ГАТП, как правило, являются плательщиками НДС. И если предприятие перейдет на упрощенный режим, то утратит часть своих клиентов, что в условиях высокой конкуренции может грозить банкротством [7, с. 41]. Кроме того, согласно расчетов экспертов, для хозяйствующих субъектов у которых расходы превышают 75% от дохода с целью снижения налоговой нагрузки выгоднее применять общую систему налогообложения. Таким образом, специальные налоговые режимы выгодны тем налогоплательщикам, основная часть покупателей которых не являются плательщиками НДС, а также величина расходов у которых невелика.

Таким образом, налоговый менеджмент должен являться неотъемлемой частью управления каждого грузового автотранспортного предприятия. Освоение данного механизма способствует оптимизации налоговых платежей, уменьшению налогового бремени и, как следствие, снижению затрат и росту прибыли автопредприятия.

Однако при управлении налогами нельзя переусердствовать, поскольку грань, отделяющая налоговый менеджмент и уклонение налогоплательщика от уплаты налогов, влекущее за собой уголовную ответственность, очень «тонка». В связи с этим, подходить к вопросу

управления налогами следует со всей ответственностью, подкрепив свои действия действующим законодательством и существующей арбитражной практикой.

Литература

1. *Эйхлер Л.В., Фалалеева О.В.* Разработка модели управления постоянными затратами грузового автотранспортного предприятия [Текст]: монография / Л.В. Эйхлер, О.В. Фалалеева; СибАДИ, Кафедра экономики и управления предприятиями. - Омск: СибАДИ, 2007. - 167 с.

2. Ренгольд О. В. Налоговое планирование как метод снижения затрат грузового автотранспортного предприятия [Текст] // Архитектура, строительство, транспорт: материалы Междунар. науч.–практ. конф. (к 85-летию ФГБОУ ВПО «СибАДИ»). Секция № 8 «Развитие теории и практики грузовых автотранспортных перевозок, транспортной логистики» (Омск, 02 декабря 2015 г.). Сборник науч. трудов № 8 каф. «Организация перевозок и управление на транспорте» – Омск: Полигр. центр КАН, 2015. – С. 234-238;

3. *Букина Г.Н.* Корпоративный налоговый менеджмент как неотъемлемая составляющая стратегии управления бизнесом / Г.Н. Букина // ЭКО. – 2007. – № 1. – С.168–185

4. 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. от 15.02.2016) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/popular/nalog2/>

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

6. Ренгольд О. В. Налоговый менеджмент на автомобильном транспорте [Текст] / О. В. Ренгольд, Е. Е. Лукьянова // Экономика и

управление: проблемы, тенденции, перспективы развития: материалы
Междунар. науч.–практ. конф. (Чебоксары, 14 нояб. 2015 г.) / редкол.: О.
Н. Широков [и др.]. – Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2015. – С. 165-
167 (с. 316) – ISBN 978-5-906626-99-8

7. Эйхлер Л.В. Планирование конечных результатов хозяйственной
деятельности грузовых автотранспортных предприятий [Электронный
ресурс]: монография / Л.В. Эйхлер, А.Е. Черникова. – Омск: СибАДИ,
2015. – 1 электрон. опт. диск (DVD-R). – Загл. с этикетки диска