

– создание единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг СНГ.

УДК 336.22:656.136

ВОЗМОЖНОСТИ УМЕНЬШЕНИЯ НАЛОГОВОЙ НАГРУЗКИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО АВТОПЕРЕВОЗЧИКА

*Петрович Вадим Анатольевич, Тетоев Алексей Анатольевич
Научный руководитель - Ю. М. Красовский
(Белорусский национальный технический университет)*

В данной работе анализируется возможность применения различных форм организации деятельности с учетом соответствующих им налоговых режимов. На основании проведенного исследования сделаны рекомендации по выбору наиболее оптимального варианта хозяйствования.

Как и куда наиболее эффективно инвестировать денежные средства, чтобы достигнуть наибольшей прибыли? Каким образом организовать распределение денежных средств, чтобы получить максимальный эффект? Эти вопросы являются главенствующими для каждого потенциального инвестора. Эффективность каждого инвестиционного проекта зависит во многом от налоговой системы страны или экономического региона, в котором реализуется данный проект. Зачастую применение сложных систем организации бизнеса может дать значительно большую выгоду, нежели деятельность в рамках одного субъекта хозяйствования.

Целью данной работы является анализ возможных форм организации хозяйствования автотранспортного предприятия, осуществляющего международные перевозки, с использованием различных систем финансовых потоков и налогообложения. В

качестве критерия оптимальности была использована остающаяся в распоряжении предприятия прибыль, полученная при различных вариантах деятельности с определённым фиксированным уровнем выручки.

В качестве анализа выбраны следующие варианты организации хозяйственной деятельности:

- АТП, являющееся резидентом Республики Беларусь;
- АТП, зарегистрированное в оффшорной зоне и оказывающее услуги резидентам Республики Беларусь;
- открытие в оффшорной зоне предприятия, оказывающего услуги по сопровождению груза, перевозимого АТП резидентом Республики Беларусь;
- организация, являющаяся плательщиком налога на прибыль;
- использование трансфертного ценообразования с привлечением аффилированной фирмы-резидента Республики Беларусь.

По отношению к международным перевозкам могут применяться как прямые, так и косвенные налоги. Объектом прямых налогов являются: фрахт, доходы от операций на суше, а также заработная плата персонала транспортной компании. Косвенные налоги включают акцизы, НДС, таможенные и прочие сборы и пошлины, взимаемые в процентном или фиксированном отношении от объекта обложения.

Исходя из данного положения, определяется наиболее эффективный вариант хозяйствования на основании следующих данных: две нормы выручки: 4200 у.е., 3600 у.е. и фиксированный уровень себестоимости 3000 у.е.

В ходе анализа было определено, что наименее выгодной схемой проектирования деятельности является перенесение бизнеса в оффшорную зону из-за возрастающей нагрузки по налоговым платежам из выручки. Наиболее эффективным вариантом явился проект оказания транспортных услуг с привлечением заинтересованного субъекта хозяйствования Республики

Беларусь. Данный проект доказал наибольшую выгодность инвестирования денежных средств в экономику нашей страны.

УДК [656.136] (100) (043.2)

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: ГРУППА РИСКА

*Пригодич Ольга Николаевна
Научный руководитель - Г.М.Третьякевич
(Белорусский национальный технический университет)*

В данной статье рассмотрена проблема недоставок грузов в таможни назначения, поставившая под сомнение стабильность перспективы существования гарантийной цепи МДП (TIR). Благодаря расследованию белорусских спецслужб, выяснилась общая схема, по которой весьма дорогостоящие грузы не достигли таможен назначения.

Настежь распахнутые границы, после развала СССР, способствовали беспрепятственному, неучтенному и необлагаемому никакими налогами и пошлинами перетеканию товарных потоков по экспорту и по импорту. И не смотря на увеличение таможенных пошлин, поступление в бюджет не возросли, но сокращались. После чего сотни автотранспортных предприятий, осуществляющих международные автоперевозки грузов, фактически были объявлены вне закона.

Автопоезд, принадлежащий белорусской транспортной компании «Икс», получает загрузку в Литве на Чехию транзитом через Беларусь. Автомобиль с грузом пересекает Литву, Беларусь, выезжает из нее и как бы на законном основании, подъезжал к Польше. Но на ее территорию почему-то не въезжал, а