Петухов Алексей Михайлович. Налоговое регулирование деятельности авиаперевозчиков : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.10 / Петухов Алексей Михайлович; [Место защиты: Всерос. гос. налоговая акад. М-ва финансов РФ].- Москва, 2007.- 167 с.: ил. РГБ ОД, 61 07-8/4431

**Введение к работе**

**І .**

**Актуальность исследования**За последние пятнадцать лет на  
воздушном транспорте России произошел решительный переход от  
методов централизованного, планового управления деятельностью  
авиакомпаний к формированию рыночных конкурентных отношений.  
Однако отсутствие четко оформленного механизма государственного  
регулирования воздушного транспорта России с одновременным  
усилением конкурентной борьбы на данном рынке с применением  
демпинговых цен, экономия на безопасности и качестве предоставляемых  
услуг привели к ярко выраженным негативным последствиям Произошло  
снижение безопасности и качества обслуживания самолетов, наблюдается  
их физическое и моральное старение, имеет место снижение финансовой  
устойчивости авиапредприятий, отсутствие возможности замены кадров  
(высокая доля специалистов предпенсионного возраста в составе  
технического и летного персонала) и тд К этому необходимо добавить  
макроэкономические проблемы страны (кризис переходной экономики,  
падение платежеспособного спроса, закрытие аэропортов и т.д.) Все это  
можно определить как признаки системного кризиса отрасли В связи с  
этим явно осознается необходимость выработки механизмов  
экономического стимулирования работы по повышению

конкурентоспособности и безопасности авиаперевозок, обеспечению эффективного контроля за деятельностью авиапредприятий

Современное состояние авиакомпаний не позволяет говорить, что государственные органы срабатывают эффективно Так, в докладе ИАТА указывается, что Россия и страны СНГ по итогам 2006г признаны самыми опасными государствами с точки зрения безопасности авиаперелетов Уровень авиационных инцидентов на территории бывшего СССР составляет 8,6 случая на 1 млн полетов, что в 13 раз превышает *?*общемировой показатель (0,65 случая на миллион полетов) Данный *"*

уровень превышает показатель стран Африки практически в два раза (в этом регионе данный показатель равен 4,31 инцидента на 1 млн полетов)

Действующая в настоящее время налоговая система формировалась с ориентацией на добывающий сектор экономики страны, а также отчасти на машиностроительный комплекс и плохо адаптирована к учету специфических особенностей сектора услуг в целом и такого его специфического сегмента как авиационные перевозки Сложившаяся налоговая система сегодня не только не содействует повышению финансовой устойчивости авиакомпаний и качества предоставляемых услуг, а напротив — формирует существенные конкурентные преимущества для тех, кто использует устаревшую технику и, зачастую пренебрегает требованиями безопасности, формирует условия, при которых отечественные перевозчики изначально проигрывают в конкурентной борьбе иностранным Назрела необходимость оценки действующей налоговой системы применительно к ключевым проблемам отрасли и выработки механизма вывода с рынка или слияния (покупки, передачи в управление) тех перевозчиков, которые не имеют реальных перспектив восстановления их платежеспособности

**Цель исследования**состоит в выработке налогового механизма регулирования деятельности авиакомпаний, обеспечивающего повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков, обеспечение безопасности полетов, обновление основных фондов и, как результат -улучшение качества предоставляемых услуг

Реализация поставленной цели обуславливает необходимость решения следующих **задач**

1. провести анализ и исследование отраслевых факторов, препятствующих развитию воздушного транспорта,
2. проанализировать состояние и особенности нормативно-методической базы, являющейся основой деятельности авиакомпаний,

3 проанализировать влияние действующего механизма  
налогообложения на основные параметры экономической деятельности  
авиаперезвочиков, выявить наиболее узкие места и предложить изменения в  
механизме налогового регулирования деятельности авиакомпаний,

4 проанализировать возможные варианты изменений в налоговом  
механизме и выработать предложения по налоговому инструментарию,  
направленному на улучшение экономического положения авиакомпаний,  
роста качества предоставляемых услуг при одновременном обеспечении  
повышения безопасности полетов

**Объектом исследования**являются организационно-экономические механизмы деятельности отечественных авиакомпаний, осуществляющих предоставление услуг по перевозке пассажиров и грузов

**Предметом исследования**являются процессы налогового регулирования деятельности отечественных авиакомпаний, направленные на обеспечение эффективного и безопасного их функционирования

**Теоретическую и методологическую основу**исследования составляют научные труды отечественных и зарубежных авторов в области экономики и управления авиатранспортными процессами, теории финансово-экономического анализа и налогообложения Среди трудов в области регулирования деятельности авиаперевозчиков следует отметить работы Артамонова Б В , Громова Н Н, Косиченко Е Ф , Костроминой Е В , Липатовой ME, Лужанского Б Е , Персианова В А , Пинаева Е.Г , Репиной О В., Ромашкина В Б. и других авторов Вопросы налогового регулирования нашли свое освещение в работах Дадашева А 3 , Горского И В , Князева В Г , Павловой Л П, Панскова В Г., Шаталова С Д, Шуваловой Е Б , Черника Д Г и других авторов Вместе **с**тем, вопросы налогового регулирования под углом зрения возможностей и пределов учета отраслевой специфики в отечественной налоговой системе пока не находят комплексного освещения в отечественно экономической литературе

**Информационной базой**исследования послужили информационно-аналитические материалы Федерального агентства воздушного транспорта, аналитические материалы Федеральной налоговой службы и данные Росстата России Кроме того, в ходе проведения исследования использовались законодательные и нормативные акты, публикации отечественных и зарубежных авторов, посвященные проблемам регулирования деятельности на воздушном транспорте, а также собственные расчеты автора

**Научная новизна**диссертационного исследования состоит в следующем

на основе проведенного анализа показана правомерность отнесения услуг по перевозке пассажиров авиационным транспортом к категории смешанных общественных благ (частных благ с выраженными признаками общественных), что предполагает возможность установления пониженной ставки по налогу на добавленную стоимость, при условии соблюдения общественно значимых требований (параметров в области безопасности, качества и количества услуг),

обоснована необходимость и возможность учета отраслевой специфики при построении налоговой системы в отношении авиатранспорта без изменения основных обязательных элементов налогов Сформированы предложения по учету специфики деятельности авиакомпаний в части использования амортизационной льготы, уточнения перечня документов, подтверждающих правомерность применения нулевой ставки НДС,

обоснована необходимость переноса акцентов с косвенного на прямое налогообложение, выраженное в переходе к оценке некоторых имущественных объектов (эксплуатация которых сопряжена с повышенной опасностью) исходя из оценочной стоимости (рыночных цен) при формировании налоговой базы по налогу на имущество,

выявлены элементы механизма налогообложения, препятствующие построению современной дешевой системы продаж авиаперевозок на территории страны и выравниванию условий деятельности

отечественных авиакомпаний с иностранными авиаперевозчиками и предложены изменения в элементы налогового контроля (контроль за расчетами с населением денежными средствами или с использованием пластиковых карт), позволяющие повысить конкурентоспособность отечественных авиакомпаний,

на основании сравнительной оценки возможных изменений в налоговое законодательство, направленных на решение ключевых проблем отрасли (обновление парка самолетов, повышение уровня безопасности и конкурентоспособности) предложена модель налогообложения, предполагающая применение нулевой ставки НДС в отношении авиаперевозок, изменение порядка оценки стоимости некоторых видов оборудования для, целей обложения налогом на имущество и ограничение «амортизационной премии» в отношении технически сложных объектов, эксплуатация которых сопряжена с повышенными техногенными и экологическими рисками, новым оборудованием

**Практическая значимость исследования**состоит в теоретическом обосновании выводов и выработке рекомендаций, которые могут быть использованы в ходе налоговой реформы для совершенствования инструментов устойчивого развития российского рынка авиатранспортных услуг Результаты исследования могут быть востребованы финансовыми службами авиакомпаний при рассмотрении отдельных вопросов налогообложения деятельности по реализации услуг пассажирских и грузовых авиаперевозок, органами государственной власти при подготовке изменений в налоговое законодательство, касающихся налогообложения деятельности российских авиаперевозчиков

**Апробация результатов исследования.**Результаты исследования нашли свое подтверждение в практической деятельности автора в ОАО «Аэрофлот - российские авиалинии» Отдельные положения работы докладывались на конференциях и семинарах Всероссийской государственной налоговой академии

**Структура диссертации**определена целью и задачами исследования, отражает его логику Работы состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка из 112 наименований Включает 24 таблицу, 13 рисунков **Введение**