

ПРАВО И ЭКОНОМИКА

ДОКУМЕНТЫ КОММЕНТАРИИ ПРАКТИКА

ИЗДАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СОЮЗА ЮРИСТОВ

1/2015
ЯНВАРЬ

**ЗАЩИТА ПРАВ
ПОТРЕБИТЕЛЕЙ**

ГОСЗАКУПКИ

ХРАНЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

**НАСЛЕДОВАНИЕ
ПРЕДПРИЯТИЯ**

**ПЕРЕПЛАНИРОВКА
НЕЖИЛОГО ФОНДА**

**КОМПЕНСАЦИЯ УБЫТКОВ
В АНТИМОНОПОЛЬНОМ
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ**

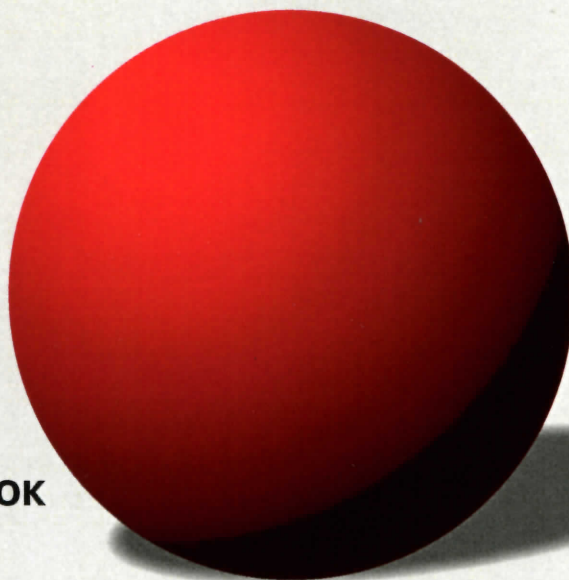
**ОТКАЗ ОТ ИСПОЛНЕНИЯ
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА**

ВЕКСЕЛЬ

**ВЗЫСКАНИЕ УБЫТКОВ
И НЕУСТОЙКИ**

АВТОТРАНСПОРТНЫЙ РЫНОК

**ТРУДОУСТРОЙСТВО
ИНВАЛИДОВ**



ПОДПИСКА
см. 4 стр. обл.

ПРАВО

И ЭКОНОМИКА

ДОКУМЕНТЫ КОММЕНТАРИИ ПРАКТИКА

Издание Международного союза юристов

№ 1 (323) 2015

Информационно-аналитический,
научный и научно-практический журнал
по российскому законодательству
для руководителей и юристов
Издается с февраля 1993 года
Выходит один раз в месяц

РЕДАКЦИЯ

ООО «Юридический Дом «Юстицинформ»

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

В.А. Вайпан

Заместитель декана Юридического факультета МГУ имени
М.В. Ломоносова, Почетный юрист города Москвы, кандидат
юридических наук

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

П.Д. Баренбойм

первый вице-президент Международного союза
(содружества) адвокатов, кандидат юридических наук

С.А. Боголюбов

зав. отделом аграрного, экологического
и природоресурсного законодательства Института
законодательства и сравнительного правоведения при
Правительстве РФ, доктор юридических наук, профессор

Е.П. Губин

заслуженный юрист РФ, зав. кафедрой
предпринимательского права юридического факультета
МГУ имени М.В. Ломоносова, доктор юридических наук,
профессор

С.Г. Еремин

зам. заведующего кафедрой государственного и
муниципального управления Финансового университета
при Правительстве РФ, кандидат юридических наук

М.Л. Захаров

главный научный сотрудник Института законодательства
и сравнительного правоведения при Правительстве РФ,
доктор юридических наук, профессор

В.Б. Исаков

зав. кафедрой теории права и сравнительного
правоведения факультета права ГУ — Высшая школа
экономики, доктор юридических наук, профессор,
заслуженный юрист РФ

В.П. Колмогоров

академик Международной академии информатизации
и Международной транспортной академии, кандидат
экономических наук

В.Н. Литовкин

заместитель Руководителя Центра частноправовых
исследований Института законодательства
и сравнительного правоведения при Правительстве РФ,
кандидат юридических наук, заслуженный юрист РФ

А.Л. Маковский

первый зам. председателя Совета Исследовательского
центра частного права при Президенте РФ, доктор
юридических наук, профессор

Ю.П. Орловский

зав. кафедрой трудового права ГУ — Высшая школа
экономики, доктор юридических наук, профессор

А.А. Требков

председатель Международного союза юристов, кандидат
юридических наук, заслуженный юрист РФ

З.М. Фаткудинов

доктор юридических наук

Н.А. Хаванский

заслуженный юрист РФ

В.И. Чайка

Арбитр Международного коммерческого арбитражного суда
при Торгово-промышленной палате РФ

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати:
№ 0110321 от 22.02.93 (04.01.2002)

© ООО «Юридический Дом «Юстицинформ», 2015

СОДЕРЖАНИЕ

ГРАЖДАНСКОЕ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Общие вопросы

- 3 Солдатова В.И.**
Законодательство о защите
прав потребителей: проблемы
совершенствования
- 11 Курц Н.А.**
Об особенностях государственных
и муниципальных закупок в условиях
экономического кризиса
- 16 Сичкарева М.М.**
Обзор законодательства об обязательном
хранении документов хозяйствующих
субъектов

Юридические лица

- 26 Кирилловых А.А.**
Наследование предприятия: некоторые
проблемы механизма наследственного
правопреемства

Право собственности

- 33 Бондаренко Д.В., Шкильнюк А.С.**
Практические вопросы осуществления
перепланировки объектов нежилого фонда,
находящихся в собственности города
Москвы

Антимонопольное законодательство

- 38 Егорова М.А., Мартынов А.В.**
Административно-юрисдикционные
механизмы компенсации имущественных
убытков, причиненных нарушением
антимонопольного законодательства

Обязательства

- 46 Смирнов В.И., Желонкин С.С.**
Отказ от исполнения обязательства
как односторонняя сделка
- 52 Уруков В.Н.**
Проблемы и перспективы унификации
международного вексельного права:
Конвенция ЮНИСТРАЛ о международных
переводных векселях и международных
простых векселях

Журнал включен ВАК Минобрнауки России в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук

ЖУРНАЛ ВКЛЮЧЕН В РИНЦ
(Российский индекс научного цитирования)

ИЗДАТЕЛЬ И РЕДАКЦИЯ:

ООО «ЮРИДИЧЕСКИЙ ДОМ «ЮСТИЦИНФОРМ»

Генеральный директор
Виталий Прошин

Заместители главного редактора
Анастасия Епифанова
Константин Гузанов

Выпускающий редактор
Анна Лаврик

Компьютерная верстка
Оксана Дегнер

Адрес редакции и издателя:

119607, г. Москва, ул. Лобачевского, д. 94, офис 7

Телефон: (495) 232-1242

E-mail: info@jusinf.ru, podpiska@jusinf.ru

WWW: http://www.jusinf.ru

РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ:

Телефон: (495) 232-1242

E-mail: reclama@jusinf.ru

РАСПРОСТРАНЕНИЕ И ПОДПИСКА:

Телефон: (495) 232-1242

E-mail: podpiska@jusinf.ru

Сдано в набор 12.01.2015.

Подписано в печать 30.01.2015.

Бум. офсетная № 1. Формат 60х84/8

Гарнитура «Журнальная». Печать офсетная

Печ. л. 10. Заказ

Отпечатано в ООО «Формула печати»

121170, г. Москва, ул. Поклонная, д. 15

www.print-formula.ru Заказ №

Подписной индекс журнала

в каталоге агентства «Роспечать» — 72260

Цена свободная

*Журнал подготовлен с использованием
информационно-правовой системы «Консультант-
Плюс»*

Количество экземпляров журнала, поступающих
в розницу, ограничено

При использовании опубликованных материалов журна-
ла ссылка на «Право и экономика» обязательна. Пере-
печатка допускается только по согласованию с редакцией
Точка зрения редакции не всегда совпадает с точкой
зрения авторов публикаций. Ответственность за до-
стоверность информации в рекламных объявлениях
несут рекламодатели

62 Панова А.С.

Особенности возмещения убытков
и взыскания неустойки за поставку товаров
ненадлежащего качества

Транспортное законодательство

69 Матанцева О.Ю.

Экономически устойчивая деятельность
субъектов автотранспортного рынка

ТРУДОВОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

74 Павловская О.Ю.

Занятость и трудоустройство инвалидов:
правовые аспекты и актуальные проблемы
правоприменения

80 Summary

Ольга МАТАНЦЕВА

УДК 656.13:336.66

Код ВАК 12.00.03



ЭКОНОМИЧЕСКИ УСТОЙЧИВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СУБЪЕКТОВ АВТОТРАНСПОРТНОГО РЫНКА

Обеспечение экономически устойчивой деятельности субъектов рынка автотранспортных услуг — одна из проблем, в решении которой должны быть заинтересованы органы государственной власти. Это объясняется тем, что только экономически устойчивые субъекты могут обеспечить качественное и безопасное выполнение перевозок пассажиров и грузов и одновременно увеличить поступления денежных средств в бюджеты различных уровней в виде налогов и сборов.

Рынок транспортных услуг в Российской Федерации характеризуется большим количеством его участников по формам собственности. Уровень организованности рынка связан с системой организации доступа на рынок. Доступ на рынок регламентируется действующими условиями выдачи лицензий и видами деятельности, попадающими под лицензирование.

Действующий международный опыт по допуску перевозчиков на рынок предусматривает, что перевозчик должен удовлетворять трём качественным критериям, в том числе финансовой устойчивости. Данные требования было бы целесообразно использовать в России. Однако критерий, по которому перевозчик должен обеспечивать наличие финансовых активов в сумме не менее 9 тыс. евро в расчёте на первое транспортное средство и 5 тыс. евро — на каждое последующее, не совсем подходит для современного состо-

яния рынка транспортных услуг в России. Анализ показал, что эффективнее использовать критерий экономического устойчивого состояния субъекта автотранспортной деятельности.

Первым документом, регулирующим допуск на рынок в Российской Федерации в начале 90-х годов, было «Положение о лицензировании перевозочной, транспортной-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте в российской федерации», утвержденное Постановлением Правительства РФ от 26.02.1992 г. № 118.

В соответствии с этим нормативным актом лицензировались: городские, пригородные, междугородные, межреспубликанские и международные перевозки грузов и пассажиров, в т.ч. для собственных нужд.

Данный документ обеспечивал соблюдение требований по профессиональной пригодности соискателя лицензии (водителя или оператора), требований к поддержанию транспортных средств в исправном состоянии (наличие соответствующей производственной базы).

Кроме того, в нормативном акте косвенно контролировалось наличие активов, что может быть условно признано за требование к оценке финансового состояния организации, однако не устанавливались количественные критерии в виде определенной величины основного капитала и резервов.

Федеральный закон от 2 июля 2005 г. № 80-ФЗ «О внесении изменений в федеральный закон "О лицензировании отдельных видов деятельности", федеральный закон "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)" и Кодекс российской федерации об административных правонарушениях» сократил перечень лицензируемых видов деятельности на автомобильном транспорте.

Это ослабило требования по обеспечению безопасности движения и наличию активов на все освобожденные от лицензирования виды деятельности.

Исключение контроля качества предоставляемых услуг по перевозкам грузов и привело к существенному превышению предложения над спросом на рынке автотранспортных услуг и снизило производительность транспортных средств, качество и безопасность перевозок.

Ситуация усугубилась еще и тем, что с 2002 года Налоговый кодекс был дополнен, и наряду с обычной системой налогообложения прибыли (Глава 25 НК РФ) появились еще и Упрощенная система налогообложения (Глава 26.2 НК РФ) и Налог на вмененный доход (Глава 26.3 НК РФ), а с 2005 года — Патент (Глава 26.2, Статья 346.25.1 НК РФ).

Все рассматриваемые системы налогообложения, за исключением обычной (в соответствии с 25 Главой НК РФ) предусматривают освобождение от налога на прибыль (исходя из 25 Главы НК РФ) на добавленную стоимость (НДС), налога на имущество организаций и единого социального налога (в настоящее время данный налог заменен страховыми взносами). Было также введено освобождение от обязанности по уплате налога на доходы физических лиц (в отношении доходов, полученных от предпринимательской деятельности).

Анализ показал, что применение упрощенной системы налогообложения, либо налогообложение вмененного дохода намного выгоднее, чем обычная система налогообложения в соответствии с 25 Главой НК РФ. Однако для того, чтобы применять более выгодные системы налогообложения, необходимо выполнение условий по величине доходов, количеству работающих, остаточной стоимости основных средств, либо по количеству транспортных средств. Все эти требования заставляют крупные и средние организации дробиться на более мелкие, что не позволяет им иметь основные средства и работников, обеспечивающих проведение техниче-

Матанцева Ольга Юрьевна

Заместитель генерального директора по научной работе ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (ОАО «НИИАТ»). Доктор экономических наук, кандидат технических наук, старший научный сотрудник. Профессор кафедры экономики автомобильного транспорта Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), доцент филиала кафедры управления на автомобильном транспорте Института управления на транспорте и логистики Государственного университета управления. Получила аттестат доцента по специальности 08.00.05. Почетный автотранспортник, член диссертационного Совета МАДИ (ГТУ). Специалист по экономике автомобильного транспорта, правовому регулированию экономических проблем.

Родилась 27 июня 1955 г. в г. Москве. В 1977 г.

С отличием окончила Московский автомобильно-дорожный институт.

Автор двух монографий и более 90 научных трудов.

ского обслуживания и текущего ремонта автотранспортных средств.

Кроме того, в этих мелких организациях отсутствуют работники, обеспечивающие предрейсовый медицинский контроль водителей и технический контроль транспортных средств перед выездом из гаража.

Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. N 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» установил уведомительную систему допуска перевозчиков на рынок. Эта система не предусматривает никаких требований к экономической устойчивости субъектов рынка автотранспортных услуг.

В 2011 году вступил в силу Федеральный закон от 4 мая 2011 г. N 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности».

В соответствии с этим Федеральным законом лицензированию подлежит деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя). При этом в Федеральном законе прямых требований об экономической или финансовой устойчивости к перевозчикам не установлено.

Допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок возможен при выполнении следующих условий:

— наличие транспортных средств, принадлежащих на праве собственности или на ином законном основании и соответствующих международным техническим стандартам, а также международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;

— соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок (далее именуются — «ответственные специалисты»), квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении;

— устойчивое финансовое положение российского перевозчика (наличие собственного имущества, стоимость которого в расчете на 1 транспортное средство, осуществляющее международные автомобильные перевозки, составляет не менее 50 тыс. рублей или в расчете на 1 тонну разрешенной максимальной массы указанного транспортного средства — не менее 2,5 тыс. рублей. Достаточным является соответствие одному из показателей);

— обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

Таким образом, требования по финансовой устойчивости

предъявляются только при международных перевозках, а при перевозках на территории Российской Федерации — отсутствуют. Этот фактор не позволяет обеспечить допуск на рынок перевозчиков, способных качественно перевозить грузы, включая и материальную ответственность в случае утери или порчи груза, поскольку нет гарантии наличия у перевозчика средств, необходимых для возмещения нанесенного ущерба при перевозке.

Устойчивое финансовое положение необходимо не только для обеспечения возмещения ущерба при перевозках грузов и пассажиров. Исходя из действующей системы бухгалтерского учета, устойчивое финансовое положение гарантирует наличие оборотных средств для:

поддержания надлежащего технического состояния транспортных средств;

установления высокого уровня заработной платы водителей, что позволит нанимать на работу более квалифицированных специалистов и повлияет на безопасность и качество перевозок.

Устойчивая экономическая деятельность подразумевает:

1) финансовую устойчивость, в соответствии с теоретическими требованиями анализа финансового состояния организации и документами, регламентирующими значения показателей ее определяющих;

2) уровень рентабельности, позволяющий обеспечивать надежность и безопасность перевозок и возможность постоянно иметь необходимую сумму денежных средств на расчетном счете и обеспечивать постоянный рост чистых активов организации.

На экономическую устойчивость организации влияют действующие системы формирования доходов, расходов и налоговой базы, особенно, налога на прибыль.

При формировании доходов [6] важно, чтобы организация, оказывающая услуги по пере-

возке пассажиров и грузов имела устойчивые доходы по обычным видам деятельности, величина которых позволит ей иметь валовую прибыль и прибыль от продаж в размере, обеспечивающим экономически устойчивую деятельность.

Однако в связи с тем, что прибыль формируется на основе не только доходов, но и расходов, [5] важно правильно управлять величиной расходов на основе выбора наиболее выгодных для организации вариантов осуществления расходов и принятия затрат в реализацию, предлагаемых действующими нормативными актами по бухгалтерскому учету.

Налоговый кодекс, и особенно 25 Глава НК РФ «Налог на прибыль организаций», [4] оказывает существенное влияние на экономически устойчивое состояние организации, поскольку сформированная на ее основе величина налога на прибыль, определяет чистую прибыль организации и остаток денежных средств на расчетном счете организации.

Система формирования доходов тесным образом связана с правилами ценообразования на рынке автотранспортных услуг, которые определяются как действующими нормативно-правовыми актами, так и спросом и конкуренцией в этом рыночном секторе.

Стоимость перевозки — это показатель, включающий в себя три составляющих: себестоимость, прибыль, необходимую для устойчивой экономической деятельности, и дополнительную прибыль, обеспечивающую обновление основных средств.

Анализ существовавшей ранее и заложенной в разработанные ранее прейскуранты тарифов, методики формирования стоимости перевозок показывает, что расчет затрат базировался на нормативных затратах в денежном выражении по каждой из статей себестоимости и нормативах рентабельности, устанавливаемых по отраслевому принципу.

В настоящее время, в условиях рыночной экономики невозможно нормировать транспортные затраты и формировать рентабельность перевозок на принципах существовавших ранее, поскольку о стоимости перевозки заказчик и перевозчик договариваются, и им необходимо предоставить методическую основу переговоров — механизм формирования этой стоимости.

Автором [3] была разработана методика, содержащая технологию формирования себестоимости перевозки, позволяющую снизить величину составляющих ее расходов, но при этом гарантирующую возмещение обобщенных затрат перевозчика; рентабельность, обеспечивающую экономически устойчивую деятельность перевозчика и своевременное обновление его основных средств.

Как определено в статье, [1] особенностью показателей, определяющих рентабельность, является то, что они построены на принципе соотношения затрат и результатов и представляют ту или иную разновидность показателя рентабельности, т.е. рассчитываются как отношение прибыли, получаемой организацией, к тем или иным видам затрат, связанных с получением этой прибыли.

Рентабельность оборота транспортной организации, определенная по прибыли до налогообложения, должна быть не менее 4,8%.

Для экономически устойчивой деятельности транспортной организации уровень рентабельности услуги (перевозки) должен быть равен 9,6% ($R_{пр} = 9,6\%$).

В целях определения источников финансирования основных средств автором была разработана специальная методика [2]. Идея, заложенная в этой методике, основана на необходимости резервирования амортизационных отчислений для накопления средств на обновление автотранспортных средств. Кроме

того, для обеспечения расширенного воспроизводства к накопленным амортизационным отчислениям необходимо прибавлять дополнительную прибыль, которая определяется на основе шестой функции денежной единицы (F6).

Использование F6 позволит решить следующую задачу: какой должна быть минимальная ежегодная (за весь срок службы каждого объекта основных средств) величина прибыли, остающейся на расчетном счете организации, чтобы совместно с накапливаемыми там же (на расчетном счете) амортизационными начислениями обеспечить возможность полного восстановления (приобретения новых) основных средств.

Для подробного расчета по конкретной организации и получения прогноза по годам о величине необходимых инвестиций для обновления транспортных средств (ТС) была разработана специальная методика, включающая последовательные этапы:

- установление среднего возраста ТС рассматриваемого типа;

- расчет нормативного (среднего по рассматриваемой группе) срока службы ТС исходя из применяемой нормы амортизационных отчислений;

- определение максимального срока службы ТС в рассматриваемой группе;

- вычисление суммарной балансовой стоимости;

- расчет коэффициента обновления ТС (КОБ) как отношения первоначальной балансовой стоимости вновь поступивших ТС за год, предшествующий расчетному, к общей балансовой стоимости, с учетом среднего срока службы ТС в данной группе;

- получение информации из данных бухгалтерского учета величины уже начисленной амортизации по каждому из рассматриваемых ТС;

- определение количества лет, оставшихся в эксплуатации, и расчет суммы начисляемой амортизации за каждый год из этих лет по каждому ТС;

- разработка программы полного обновления имеющегося парка ТС при условии, что замена ТС на новое должна производиться сразу, как только ТС будет полностью амортизировано и вся сумма начисленной амортизации направляется на обновление ТС;

- определение незарезервированной (потраченной на другие цели) суммы амортизации как суммы балансовых стоимостей ранее амортизированных ТС;

- исчисление объема средств, необходимых для обновления ТС в первый расчетный год. Для этого балансовая стоимость ТС умножается на КОБ, из полученного произведения вычитается сумма начисленной за год амортизации;

- определение искомого объема необходимой дополнительной прибыли.

Также важной проблемой является формирование такой величины прибыли до налогообложения, которая обеспечила бы экономически устойчивую деятельность организации.

Действующие нормативные документы позволяют влиять на величину этой прибыли за счет корректировки величины прочих расходов и с учетом спрогнозированной прибыли от реализации услуг.

Для безубыточной деятельности предприятия необходимо, чтобы прибыли от оказанных транспортных услуг (прибыли от продаж) было достаточно для покрытия прочих расходов (с учетом прочих доходов). Исходя из этого, при составлении прогнозного бизнес-плана финансовому менеджеру и экономисту предприятия, необходимо учитывать и прогнозную величину прочих расходов и доходов.

Одним из путей поддержания экономически устойчивой деятельности является использование целесообразного механизма формирования величины налогооблагаемой базы.

Особенно важно осуществлять контроль расходов, входящих в

перечень статьи 270 Главы 25 НК РФ «Расходы, не учитываемые в целях налогообложения» [4]. Особенностью перечисленных расходов является то, что они увеличивают налог на прибыль, поскольку не вычитаются из доходов при определении базы для налогообложения. Исходя из этого, 20% (налог на прибыль) рассчитывается от величины, не уменьшенной на сумму этих расходов. Таким образом, получается, что налог на прибыль рассчитывается с учетом этих расходов.

Природа расходов по статье 270 НК РФ очень существенно влияет на величину чистой прибыли в балансе организации. Ранее, до введения в действие 25 Главы НК РФ, полученная в балансе чистая прибыль, расходовалась в соответствии с разработанной сметой.

Сейчас, в соответствии с действующими нормативно-правовыми актами, расходы, которые часто по-прежнему называют расходами из чистой прибыли, на самом деле уменьшают прибыль еще до налогообложения и увеличивают налог на прибыль, что ухудшает итоговые результаты деятельности организации.

Отличия порядка формирования и признания расходов для целей бухгалтерского учета и для целей налогообложения важно учитывать при формировании финансового результата деятельности организации.

Основные правила определения и признания расходов в бухгалтерском учете рассмотрены в [5].

В соответствии со ст. 252 НК РФ [4] расходами признаются обоснованные и документально подтвержденные.

Исходя из текста абзаца 3 п. 1 ст. 252 Кодекса, статья содержит оценочный критерий — экономическая оправданность затрат, который не имеет точного определения. Это неопределенность заставляет в некоторых случаях налогоплательщиков доказывать налоговым органам экономи-

ческую обоснованность произведенных расходов, чтобы уменьшить налогооблагаемую базу на их величину.

Однако наличие критерия об экономической оправданности затрат заставляет перевозчиков автомобильным транспортом использовать нормы на расход топлива для автотранспортных средств. Это связано с тем, что, по мнению налоговых органов, экономически оправданными являются расходы на приобретение топлива и смазочных материалов являются экономически оправданными только в пределах норм, введенных в действие Министерством транспорта Российской Федерации. Аналогичная проблема стоит перед перевозчиками при установлении экономически обоснованной величины расходов на восстановление износа и ремонт автомобильных шин.

Таким образом, действующие нормативные правовые акты в области бухгалтерского учета и налогообложения позволяют обеспечить экономически устойчивую деятельность организаций, осуществляющих автомобильные перевозки на основе управления финансовыми потоками.

Однако действующая система допуска к перевозке грузов и пассажиров автомобильным транспортом в Российской Федерации не устанавливает обязательных требований к экономической устойчивости перевозчиков, что не позволяет обеспечить деятельность на рынке автотранспортных услуг только субъектов, работающих устойчиво.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Матанцева О.Ю. Экономически обоснованный уровень рентабельности перевозок автомобильным и городским электрическим транспортом/О.Ю. Матанцева, Е.Г. Черная//Научный Вестник автомобильного транспорта. — Издательство НИИАТ. — 2012 — № 2. — С. 34-42.
2. Матанцева О. Ю. Формирование инвестиций, предназначенных для восстановления основных средств// Аудиторские ведомости. — 2004. — № 12. — С. 25-29.
3. Матанцева О. Ю. Научно-методические основы планирования и анализа стоимости грузовых автомобильных перевозок в рыночных условиях хозяйствования: Автореферат доктора экономических наук: спец. 08.00.05, 08.00.10 [Мос. авт.-дор. Институт]. — М., 2006.
4. Налоговый Кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 5 авг. 2000 г., № 117-ФЗ: В ред. от 30 дек. 2004 г.: Гл. 25: Налог на прибыль организаций// Собр. Законодательства РФ. — 2000. — № 32. — Ст.3340.
5. Положение по бухгалтерскому учету «Расходы организации»: ПБУ 10/99: Утв. приказом Минфина РФ от 6 мая 1999 г., № 33н; Зарегистр. Минюстом РФ 31.05.1999 г., № 1790: В ред. приказов Минфина РФ от 30 дек. 1999 г., № 107н; от 30 марта 2001г., № 27н.
6. Положение по бухгалтерскому учету "Доходы организации": ПБУ 9/99: Утв. приказом Минфина РФ от 06 мая 1999 г., № 32н;

Зарегистр. Минюстом РФ 31 мая 1999 г., № 1791.

Матанцева О.Ю. Экономически устойчивая деятельность субъектов автотранспортного рынка

Matanceva O.Yu. Economically sustainable activities of subjects of road transport market

Аннотация

На основе анализа действующих нормативно правовых актов в области финансового и налогового учета установлено, что субъекты автотранспортного рынка могут работать экономически устойчиво, управляя своей финансово-экономической деятельностью на основе управления системой формирования доходов, расходов и прибыли.

Abstract

Based on the analysis of existing regulations in the field of financial and tax accounting it is found that road transport market operators can operate economically stable, managing its financial and economic activities on the basis of the control system of formation of revenues, expenses and profits.

Ключевые слова: экономически устойчивая деятельность, допуск, перевозчик, бухгалтерский учет, налог на прибыль.

Keywords: economic sustainability of activities, admission, transport operator, accounting, income tax.