

**ВЛИЯНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ НАЛОГОВОГО
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА НА РЕЗУЛЬТАТЫ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

Тихомирова Т.А.

*Санкт-Петербургский государственный университет
гражданской авиации
имени Главного маршала авиации А.А. Новикова,
г. Санкт-Петербург,
e-mail: ta_tihomirova@mail.ru*

Вопросы налогообложения юридических лиц всегда оказывают существенное влияние на деятельность организаций независимо от отраслевой принадлежности. За последнее время практически все изменения налогового законодательства связаны с изменением условий налогообложения федеральными налогами, к которым относятся: налог на прибыль организаций (увеличение с 2025 г ставки в части федерального бюджета до 8%), налога на доходы физических лиц (введение прогрессивной шкалы налогообложения для физических лиц и дальнейшее ужесточение ответственности работодателя, как агента) и НДС. Наиболее актуальными вопросами в настоящее время является решение об увеличении стандартной ставки НДС с января 2026г. с 20% до 22%. Данное увеличение касается практически всех сфер деятельности, т.к. льготы, утвержденные ранее по использованию ставки 10% и 0% в рамках утвержденных изменений особо не затрагиваются.

Размер ставки НДС на транспортные услуги изменяется в зависимости от типа перевозки, территориальной принадлежности и налогового режима исполнителя – от нулевой ставки до полной в 22% [1]. Для грузоперевозок внутри России применяются разные ставки, причем для различных компаний, участвующих на рынке воздушных перевозок, ситуация изменится по-разному.

Для международных перевозок пассажиров, багажа, почты и груза в настоящее время согласно ст.164 Налогового Кодекса РФ (НК РФ) действует ставка 0% [2]. Но при этом все организации,

включая и транспортно-экспедиционные компании, работающие на упрощенной системе налогообложения (УСН), обязаны в течение 180 календарных дней подтвердить право на использование данной льготной ставки. Кроме этого, под льготы по возможности использования ставки НДС в размере 10% попали все внутрироссийские авиаперевозки, за исключением перевозок по таким направлениям, как в Крым, Севастополь, Калининград и населенные пункты Дальневосточного федерального округа, где используется также ставка НДС в размере 0%. В целом, по мнению аналитиков Агентства ИНТЕФАКС частичное сохранение льгот при продаже пассажирских и грузовых авиаперевозок в 2026-2028 годах оцениваются для бюджета в 846,3 млрд. руб. [3].

Частично с изменениями налогового законодательства грузоперевозчики и экспедиторы уже столкнулись в 2025г. в ситуации, когда международная перевозка разбита на этапы. В данном случае льготная ставка сейчас действует только на том этапе, где груз собственно пересекает границу РФ. А на тех участках перевозки, которые находятся на территории РФ, действует стандартная ставка. В данном случае, начиная с 2026 г. стоимость перевозки и дополнительных услуг, с ней связанных, для грузоотправителя автоматически возрастет.

Начиная с января 2026 г. достаточно большие сложности могут возникнуть у экспедиторов, которые активно содействуют с авиакомпаниями и в настоящее время работают с применением УСН. В связи с тем, что приняты изменения о постепенном снижении лимита, при котором компания имеет право использовать УСН, то ожидается рост налоговой нагрузки на подобный бизнес. Так, уже в 2026г лимит составит всего 15 млн рублей, в 2027г 10 млн рублей [4]. Кроме этого, снижение лимита за 2025г с 60 млн рублей до 20 млн рублей «вынудит» большую долю таких компаний выйти из УСН и стать плательщиком НДС. «Рост ставки НДС до 22 % и поэтапное снижение лимита означает, что многие небольшие перевозчики потеряют право работать без НДС. Им придется вести учет, выставлять счета-фактуры и контролировать вычеты» [4]. Итогом такой ситуации может стать усложнение бухгалтерского учета (особенно для ИП), возможный уход с рынка части экспедиторов, что также может отразиться на уровне цен на грузоперевозки.

Имеется еще одно изменение законодательства, которое нельзя напрямую связать с работой ИФНС России, но позволяющее ужесточить контроль над грузоперевозчиками. Речь идет о планируемом введении с 1 сентября 2026 г. обязательного электронного документооборота в сфере грузоперевозок, что позволит сделать рынок грузовых перевозок «прозрачным» для налоговиков. У компаний возникнут дополнительные затраты из-за перехода на электронные реестры, связанные с обновлением программных продуктов, обучением сотрудников и настройкой обмена данными [1]. Но в этом есть и положительный момент – скорее всего, уменьшится количество требований со стороны налоговой о предоставлении пояснений, что в итоге «снижает риск споров с налоговой – требований станет меньше, а проверка документов будет более предсказуемой» [1].

Таким образом, изменение налогового законодательства существенно отразится не только в целом на увеличении собираемости бюджета, но и на финансовых обязательствах организаций воздушного транспорта, а также компаний, которые занимаются продажей авиа- и мультимодальных перевозок.

Список использованных источников

1. НДС на транспортные услуги. Электронный ресурс: Режим доступа: <https://e-kontur.ru/enquiry/2585/nds-na-transportnye-uslugi?ysclid=mj5ootxinc677556770> (дата обращения 14.12.2025).
2. Налоговый кодекс РФ. Часть 2. Электронный ресурс: Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/ (дата обращения 14.12.2025).
3. Льготы по НДС на авиаперевозки в РФ в 2026-28 гг. оцениваются в 846 млрд рублей. Электронный ресурс: Режим доступа: <https://www.interfax.ru/business/1049549> (дата обращения 14.12.2025).
4. Информационные материалы для налогоплательщиков. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.nalog.gov.ru/rn91/ifns/ifns7/info/16588304/> (дата обращения 14.12.2025).