

дет способствовать повышению технологической мощи страны, а более эффективным стало бы снижение расходов на оборону и оптимизация государственных закупок.

Однако некоторые эксперты склонны полагать, что изменение НДС представляется наиболее благоприятным при условиях альтернативных вариантов финансирования проектируемого роста государственных расходов. Наглядное подтверждение этому можно выявить из того, что в последнее время европейские страны активно рассматривают идею частичной замены подоходных налогов на НДС, в попытках стимулировать более интенсивное вовлечение в производство капитала и труда данным маневром, нейтральным для бюджета.

Для обоснования правительственной меры в сфере налогового законодательства следует также сравнить экономический эффект от возможных изменений, механизм которых близок к механизму повышения НДС:

- повышение ставки НДС уменьшает предложение труда, снижая стимул работающего населения;
- повышение ставок страховых взносов дестимулирует организации нанимать больше работников, снижая спрос на труд;
- повышение ставки налога на прибыль ударит по уровню инвестиционной активности, снизит доходность инвестиционных проектов и оптимальный уровень капитала.

Во всех представленных вариантах имеется меньший реальный доход работающего населения, капитала, производства и инвестиций в экономике. Кроме того, у НДС более высокая налогооблагаемая база, что предполагает возможность меньшего увеличения налоговой ставки.

В своем исследовании эксперты института экономической политики имени Е.Т.Гайдара отмечают и другие позитивные факторы в связи с реализацией данной реформы, такие как снижение неопределенности в экономической политике, которое имеет отрицательное влияние на деятельность экономических агентов: информация о планируемом увеличении НДС сокращает количество вариантов развития налоговой системы, внося определенность в систему и оказывая положительное воздействие на деловую активность [2].

Таким образом, повышение НДС с 18 до 20% для финансирования планируемого роста государственных расходов является достаточно благоприятной мерой экономической политики, представляясь наименее болезненным выбором из имеющихся альтернатив так как в наименьшей степени искажает решения экономических агентов, в том числе в области потребления и инвестиций.

#### Список литературы:

1. Землякова А. В. Повышение налога на добавленную стоимость / А. В. Землякова // Научный вестник Южного института менеджмента. – 2018. – №2. – С. 31-36.
2. Львова, М. И. Изменение размера налога на добавленную стоимость: причины и последствия / М. И. Львова, Е. В. Лаптева, Е. Л. Волганова // Московский экономический журнал. – 2018. – №4. – С. 477-486.
3. Официальный сайт Минфин России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.minfin.ru/ru/statistics/fedbud/> (дата обращения 20.02.2019)
4. Чумакова, Н. А. Проблемные вопросы налога на добавленную стоимость / Н. А. Чумакова, Ж.А. Адамян // Научный вестник Южного института менеджмента. – 2018. – №3. – С. 88-93.

### БЕЗНАЛИЧНЫЙ РАСЧЕТ В ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ

*Т.А.Кузьмина, студентка группы 17В81, научный руководитель: Чернышева Т.Ю., к.т.н., доц.  
Юргинский технологический институт (филиал) Национального исследовательского  
Томского политехнического университета  
652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26*

**Аннотация:** В данной статье рассматривается система безналичного расчета в транспортных средствах банковскими картами.

**Ключевые слова:** Банк, карта, терминал.

В мире все пользуются банковскими картами, и город Юрга не исключение. В городе находится около 7–10 банков и их филиалы, такие как Сбербанк, ВТББанк, Почта Банк и т.д.

На данное время люди ставят наивысшую оценку Почта банку, банку ВТБ и затем Сбербанку.

Если подключен личный кабинет, то пользователь может оплатить все услуги: жкх, свет, сад и т.д. Так почему же не можем оплатить проезд, в автобусах.

Введение безналичной оплаты в общественном транспорте обсуждается не первый год. Но до последнего времени серьезных подвижек в этом вопросе не было. Сейчас к подготовке системы, в том числе программного обеспечения для безналичного расчета в транспорте, подключаются инновационные компании. Дело не в разработке системы безналичной оплаты в транспорте или софта – все это уже есть на рынке. Но для полноценного запуска этой системы в городе должен появиться единый оператор, который будет аккумулировать всю информацию о поездках, и обеспечивать техническое обслуживание безналичного расчета.

С 1 июля 2019 года федеральный закон о контрольно-кассовой технике (ККТ) обязывает устанавливать кассовые аппараты с фискальной картой памяти во всех видах транспорта.

Помимо факта оплаты проезда ККТ будет фиксировать поездки каждого пассажира с геолокацией, и эта информация будет стекаться к единому оператору. Это очень важная информация для расчета пассажиропотоков, которую можно в будущем использовать для планирования экономики маршрутов и пересадочных узлов.

В крупных городах как Москва данная система оплаты уже задействована, но такой системы нет в небольших городах как Юрга. Число жителей на 2018 – 2019 гг. составляет 81.536 человек это чуть меньше, чем в городе Саратов, там численность населения составляет 92.073 человека, но и там уже действует система оплаты проезда в транспортных средствах за безналичный расчет.

Безналичный расчет занимает не так много времени, а покупатель (пассажир) так же получает билет с индивидуальным номером при оплате проезда.

Если опросить людей в городе Юрга, то большинство жителей согласятся с безналичным расчетом за проезд в автобусах, так как это занимает секунды приложения карты к переносному терминалу.

Данная система не будет отличаться от магазинов, так же кондуктор будет, ходит с терминалом и принимать оплату у пассажиров. И если данная система приживется в городе, тогда оплату сможет принимать и водитель транспортного средства. И тогда на транспортных средствах появятся наклейки, что в данном автобусе можно оплатить картой. На рисунке 1 изображена наклейка указывающая, что в данном автобусе можно оплатить картой.



Рис. 1 - Наклейка на автобусе указывающая об оплате картой.

Для начало работы по введению за безналичный расчет можно опробовать на одном автобусе (маршруте), если система безналичного расчета будет работать, то это намного улучшит оплату и экономит времени. И не нужно будет снимать деньги с карты, чтобы оплатить проезд.

И пенсионерам так же будет удобно оплачивать проезд, так как пенсию получают на банковские карты.

К 2020 или 2025 годам может, введут систему оплаты безналичным расчетом в транспортных средствах.

Всего в Кемерово 775000 карт. Из них бесконтактных – 338000. Учитывая население города в пол-

миллиона, такими картами пользуется больше половины кемеровчан. Задача Сбербанка – сделать все карты бесконтактными, чтобы пользователи совершали покупки удобно и оперативно.

Проект был запущен в городе Кемерово и работники администрации Кемерово не ожидали такого хорошего старта по введению безналичной системы оплаты в транспорте. Оплачивать проезд можно с помощью карты любого банка и любой платёжной системы.

Как и всякое новое, расчет за проезд в автобусах транспортными картами у части населения вызывает некоторые трудности, которые выливаются в многочисленные жалобы. Возмущение у некоторых пассажиров вызывает тот факт, что при попытке расчета транспортной картой безналичной оплаты не происходит. Есть много причин, почему не проходит платеж: на счету нет средств, терминал не принимает оплату с данной карты, терминал не работает и таких причин достаточно. Но не стоит сразу паниковать и жаловаться, так как все новое всегда пугает нас. И все же мы стремимся стать лучше и современнее.

Существует много видов терминалов, от простых терминалов до самых инновационных. Так же и стоимость оборудования разная, от 2000 тыс. рублей и до 15000 тыс. рублей.

Оборудование состоит из двух комплексов – стационарного и переносного. Стационарный – терминал самообслуживания, который крепится к поручню в автобусе ближе к кабине водителя. При помощи него человек, заходящий в автобус, сможет самостоятельно оплатить проезд. Второй терминал является переносным. Находится он либо у водителя, либо у кондуктора и позволяет оплатить проезд как безналичным путем – при помощи карты или смартфона, так и наличными, и получить чек.

Список литературы:

1. Банк// <https://clck.ru/FCqk7>.
2. БезФормата// <https://clck.ru/FCqkw>.
3. Газета Кемерова// <https://clck.ru/FCqmb>.
4. Земля Мастеров// <https://clck.ru/FCqnR>.
5. РИА Томск// <https://clck.ru/FCqnp>.
6. Эхо столицы// <https://clck.ru/FCqk7>.

### ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ ПАТЕНТНОЙ НАЛОГОВОЙ СИСТЕМЫ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*А.А. Алексеева<sup>1</sup>, студент гр. ОДЛ-17, научный руководитель: <sup>2</sup>Добрычева И.В.*

*<sup>1</sup>Юргинский Техникум Агротехнологии и Сервиса,*

*<sup>2</sup>Юргинский технологический институт (филиал) Национального исследовательского*

*Томского политехнического университета*

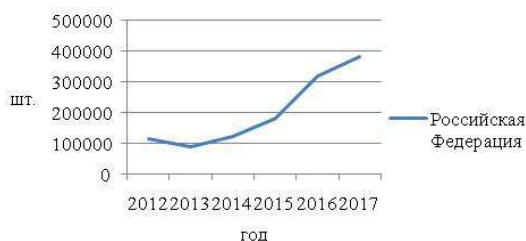
*652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26*

**Аннотация:** В статье рассматривается, как применяется патентная налоговая система на территории Российской Федерации по регионам. Выявлены основные направления деятельности предпринимателей, работающих по этой системе налогообложения.

**Ключевые слова:** налог, система налогообложения, патент, микробизнес

С 1 января 2013 г. в Налоговом кодексе РФ действует глава 26.5 «Патентная система налогообложения» [1]. Эта глава заменила ст. 346.25.1 НК РФ, регулирующую до 31.12.2012 порядок применения индивидуальными предпринимателями УСН на основе патента [2,3].

ПНС должна была стать той системой, которая позволила бы активизировать микробизнес, помочь самозанятым реализовать проекты, упростить процедуру ведения бизнеса. Проведенный анализ применения ПНС в России за 2012-2017 гг. демонстрирует ряд тенденций (рисунок 1,2; таблица 1, 2). [1].



*Рис. 1. Динамика объема выданных патентов по Российской Федерации в целом за 2012-2017 гг.*

В Российской Федерации ПНС не является особо распространенной, хотя имеется положительная динамика и предприниматели все чаще используют данную систему. Однако ПНС может служить показателем активности микробизнеса в регионах и по стране в целом, так как патент выдается лишь в пределах календарного года, в то время как множество фирм, работающих по УСН и ЕНВД ежегодно сдают «нулевые отчеты» и продолжают существовать зачастую только формально.

Законодатели полагали, что ПНС станет основной, тем более, что виды деятельности и возможный объем дохода предпринимателя рассчитывается дифференцировано по регионам и муниципальным образованиям. К тому же для ИП на ПНС в 2019 году действуют пониженные ставки отчислений за работников. Если на предприятии помимо ИП работают и другие люди (до 15 человек), то закон обязывает его выплачивать страховые взносы лишь в Пенсионный Фонд в размере 20%. Отчисления в ФСС/ФФОМС за работников не производятся [4].

Можно отметить, что наилучшая динамика по Центральному Федеральному округу – количество выданных патентов в 2017 г. превысило 174 000 ед. Меньше всего по данной системе налогообложения работают предприниматели Дальневосточного и Северо-кавказского Федеральных округов.

В Южном федеральном округе количество патентов резко увеличилось в 2015 г. после присоединения Крыма, однако к началу 2018 г. тенденция уменьшается.