

Научная статья
УДК 336.2: 658.7(045)
DOI: 10.25683/VOLBI.2026.74.1571

Olga Valentinovna Mandroshchenko
Doctor of Economics,
Professor of the Department of Taxes
and Tax Administration,
Financial University
under the Government of the Russian Federation
Moscow, Russian Federation
OVMandroshchenko@fa.ru

Nikita Vladimirovich Murashkin
Student of the Faculty of Economics and Business,
Educational program “Logistics”,
Financial University
under the Government of the Russian Federation
Moscow, Russian Federation
241031@edu.fa.ru

Andrey Pavlovich Konshin
Student of the Faculty of Economics and Business,
Educational program “Logistics”,
Financial University
under the Government of the Russian Federation
Moscow, Russian Federation
242569@edu.fa.ru

Ольга Валентиновна Мандрощенко
д-р эконом. наук,
профессор кафедры налогов
и налогового администрирования,
Финансовый университет
при Правительстве Российской Федерации
Москва, Российская Федерация
OVMandroshchenko@fa.ru

Никита Владимирович Мурашкин
студент факультета экономики и бизнеса,
образовательная программа «Логистика»,
Финансовый университет
при Правительстве Российской Федерации
Москва, Российская Федерация
241031@edu.fa.ru

Андрей Павлович Коншин
студент факультета экономики и бизнеса,
образовательная программа «Логистика»,
Финансовый университет
при Правительстве Российской Федерации
Москва, Российская Федерация
242569@edu.fa.ru

ОСОБЕННОСТИ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ ДЛЯ БИЗНЕСА

5.2.4 — Финансы

Аннотация. В условиях глобального рынка и его постоянных трансформаций именно отлаженная логистика становится ключевым фактором, определяющим конкурентоспособность как целых стран, так и отдельных регионов. Устойчивое развитие логистической отрасли является гарантией единого социально-экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, улучшения условий и уровня жизни населения. В статье дается экономическая оценка объемов транспортных услуг, предоставляемых основными видами транспорта, выявляются региональные особенности, влияющие на формирование налоговых поступлений от логистической деятельности.

Исследование структуры налоговых поступлений в консолидированный бюджет Российской Федерации, касающихся автотранспортных услуг, за 2023—2024 гг. показало преобладающее применение упрощенной системы налогообложения (УСН) в сфере логистического бизнеса. Однако налоговая реформа 2026 г. меняет порядок применения УСН, и у налогоплательщиков возникают риски уплаты НДС по ставке 5, 7 или 22 %. Главное изменение для небольших логистических компаний, работающих по УСН, —

это снижение лимита дохода с 60 до 20 млн руб. При изучении работы транспортных фирм обнаруживаются распространенные ошибки, которые приводят к начислению штрафных санкций и пени. В этой связи авторы предлагают компаниям пересмотреть финансовую модель бизнеса, которая учитывает дополнительные расходы, связанные с интеграцией и последующим обслуживанием цифровых решений для управления НДС. В ходе моделирования ситуации выявлено, что увеличение управленческих затрат на 19,5 % снижает рентабельность продаж на 18,9 %.

Согласно прогнозам авторов, ожидается консолидация сектора малых предприятий. Это обусловлено явными преимуществами масштаба: крупные компании демонстрируют высокую эффективность в управлении операционными издержками. Такая оптимизация напрямую влияет на рост рентабельности продаж по ЕВП, что является ключевым индикатором успешности основной деятельности предприятия.

Ключевые слова: налогообложение, логистические услуги, налог на добавленную стоимость / НДС, упрощенная система налогообложения / УСН, малые предприятия, финансовые показатели, логистический бизнес, ставка налога, транспорт, регион

Финансирование: исследование выполнено в рамках ВТСК, распоряжение Финуниверситета от 22 января 2026 г. № 0005/01-05.

Для цитирования: Мандрощенко О. В., Мурашкин Н. В., Коншин А. П. Особенности налогообложения логистических услуг для бизнеса // Бизнес. Образование. Право. 2026. № 1(74). С. 53—57. DOI: 10.25683/VOLBI.2026.74.1571.

Original article

FEATURES OF TAXATION OF LOGISTICS SERVICES FOR BUSINESS

5.2.4. — Finance

Abstract. *In the global market and its constant transformations, well-established logistics becomes a key factor in determining the competitiveness of both entire countries and individual regions. Sustainable development of the logistics industry is a guarantee of a unified socio-economic space, free movement of goods and services, competition and freedom of economic activity, and improvement of living conditions and standards. The article examines the economic assessment of the volume of transport services provided by the main modes of transport, identifies regional features and their specialization, which affect the formation of tax revenues from logistics activities.*

A study of the structure of tax revenues to the consolidated budget of the Russian Federation related to transport services for the period 2023-2024 showed the predominant use of the simplified taxation system (STS) in the logistics business. However, the 2026 tax reform changes the procedure for using the STS, and taxpayers face the risk of paying VAT at a rate of 5%, 7%, or 22%. The main change for small logistics companies using the STS

is the reduction of the income limit from 60 million to 20 million rubles. When studying the work of transport companies, common errors are found that lead to the imposition of penalties and interest. In this regard, the authors suggest that companies review their financial business model, which takes into account the additional costs associated with the integration and subsequent maintenance of digital solutions for VAT management. During the simulation of the situation, it was revealed that an increase in management costs by 19.5% reduces the profitability of sales by 18.9%.

According to the authors' forecasts, the consolidation of the small business sector is expected. This is due to the clear advantages of scale: large companies demonstrate high efficiency in managing operational costs. This optimization directly affects the growth of EBIT sales profitability, which is a key indicator of the success of a company's core activities.

Keywords: *taxation, logistics services, value-added tax / VAT, simplified taxation system / STS, small businesses, financial indicators, logistics business, tax rate, transportation, region*

Financing: The study was conducted within the framework of the temporary creative student team, Order No. 0005/01-05 dated January 22, 2026

For citation: Mandroshchenko O. V., Murashkin N. V., Konshin A. P. Features of taxation of logistics services for business. *Biznes. Obrazovanie. Pravo = Business. Education. Law.* 2026;1(74):53—57. DOI: 10.25683/VOLBI.2026.74.1571.

Введение

Актуальность. В текущем году экономика характеризуется стратегической гибкостью и способностью к быстрой адаптации. Продолжится курс на замещение импорта и укрепление партнерских отношений с дружественными государствами. Для сферы логистики это означает сохранение ее ключевой роли в обеспечении деятельности российского бизнеса, несмотря на дефицит ресурсов и изменения в налогообложении. Налоговая система, регулирующая логистические услуги в России, характеризуется высокой сложностью, изменчивостью и значительными различиями по отраслям и регионам. Для успешного функционирования в этой сфере бизнесу требуется не только высокая производительность, но и глубокое знание налоговых норм, а также умение стратегически выбирать и применять наиболее подходящие налоговые режимы. Со стороны государства для обеспечения стабильного притока доходов необходимо найти баланс между сбором налогов и созданием благоприятных условий для развития ключевой инфраструктурной отрасли. Поэтому налоговые аспекты предоставления логистических услуг бизнесу, выявление их особенностей в условиях последних изменений налогового законодательства актуальны.

Изученность проблемы. Данная проблематика является предметом активного научного интереса и многочисленных исследований. Заслуживают внимание вопросы налогообложения транспортных компаний в работах В. В. Мороза и К. И. Храмова [1], Т. С. Зориной [2], Н. В. Евсеевой, А. Г. Прессель, В. Ф. Горшениной [3]. Актуальные проблемы дальнейшего совершенствования специальных налоговых режимов и возможные направления их модернизации затрагиваются в научных работах В. Г. Панскова [4], Л. И. Гончаренко [5], О. В. Мандрошенко [6], М. В. Пьяновой [7; 8], А. М. Садыкова [9], Г. Н. Семенов

вой [10], Е. С. Вылковой [11]. Хотя их предложения направлены на решение практических задач, они не затрагивают новые аспекты налогового законодательства.

Несмотря на существенный вклад перечисленных исследователей, вопросы налогообложения по видам экономической деятельности требуют дополнительного изучения и разработки практических решений, что обосновывает актуальность и научную новизну настоящего исследования.

Целесообразность разработки темы обусловлена изменениями в налоговом законодательстве, потребностью в оценке финансового состояния логистического сектора, выявлении потенциальных налоговых рисков, с которыми они сталкиваются, что, в свою очередь, поможет им адаптироваться к меняющимся условиям.

Цель исследования заключается в проведении анализа специфики налогообложения логистических услуг, идентификации существующих проблемных аспектов в данной сфере, оценке влияния роста административных затрат налогоплательщиков, вызванных новациями обложения налогом на добавленную стоимость (далее — НДС) при упрощенной системе налогообложения (далее — УСН).

Задачи исследования:

- оценить современное состояние объема грузоперевозок наиболее распространенными видами транспорта;
- проанализировать типы регионов и их специализацию, определяющих развитие налоговой базы в логистической отрасли;
- провести анализ структуры начислений налогов по автотранспортным услугам;
- выявить распространенные ошибки в порядке исчисления НДС субъектами, использующими УСН;
- оценить последствия увеличения операционных издержек малого бизнеса, обусловленных статусом плательщика НДС.

Научная новизна. В работе проанализированы типичные недочеты транспортных предприятий в процессе исчисления НДС, определены финансово-экономические показатели, как результат увеличения управленческих затрат по исчислению НДС в новых условиях применения УСН.

Теоретическая значимость состоит в обосновании применения специального налогового режима в виде УСН в логистическом секторе экономики.

Практическое значение результатов исследования заключается в том, что раскрытые практические особенности налогообложения логистических услуг могут использоваться в практике планирования компаний.

Основная часть

Методология исследования. В ходе исследования применялись общенаучные методы познания (анализ и синтез), статистические методы (сбор, систематизация, обобщение данных), позволившие системно изучить влияние налогообложения на состояние транспортных услуг. Для идентификации закономерных погрешностей в налогообложении транспортных организаций в отчетном периоде использован метод наблюдения. С целью оценки воздействия роста управленческих затрат на рентабельность продаж проведено моделирование. Изучение текущего состояния проблемы и существующих решений проводилось путем контент-анализа научной литературы по налогообложению транспортных компаний, малого бизнеса и его налогообложения по УСН.

Результаты исследования. В современном обществе устоялось понимание того, что экономическая логистика —

это нечто полезное из области поставок и перевозок материальных предметов [12]. В сфере логистики транспортные операции занимают центральное место, являясь наиболее распространенным видом деятельности. Рассмотрим объемы перевозок отдельными видами транспорта за 2023—2024 гг. (табл. 1).

Таблица 1

Изменение объема перевозок за 2023—2024 гг.

Вид транспорта	Объем перевозок, млн т		Изменение, %
	2023	2024	
Автомобильный	6 464	7 000	+8,3
Железнодорожный	1 241	1 190	–4,2
Трубопроводный	994	1 000	+0,6
Внутренний водный	109	106,5	–2,3

Примечание: сост. на основе открытых данных Федеральной службы государственной статистики.

Из табл. 1 видно, что наибольшую долю в структуре объема перевозок занимает автомобильный транспорт: 73,4 % в 2023 г. и 75,3 % — в 2024 г.

Сектор логистики выступает связующим звеном между регионами, обеспечивая движение товаров и, как следствие, пополняя бюджеты всех уровней. Однако налоговое регулирование в этой области характеризуется значительной сложностью и многогранностью, что объясняется широким спектром операций (от транспортировки до экспедиторских услуг), различиями в размерах предприятий и используемых налоговых режимах (табл. 2).

Таблица 2

Типы регионов и их специализация, определяющих развитие налоговой базы в логистической индустрии

Тип региона	Примеры субъектов Российской Федерации	Специализация и характеристика налоговой базы
Столичные и транспортно-логистические хабы	г. Москва, Московская область, г. Санкт-Петербург, Ленинградская область	Максимальные абсолютные поступления по всем налогам. Высокая доля НДС и налога на прибыль от крупных логистических операторов, экспедиторских компаний, штаб-квартир перевозчиков
Регионы с морскими портами	Краснодарский край (Новороссийск), Приморский край (Владивосток), Ленинградская область	Высокие поступления от водного транспорта (налог на прибыль, НДС). Значительные акцизы на нефтепродукты (бункеровка)
Промышленные и экспортно-ориентированные регионы	Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ — Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Свердловская область, Кемеровская область	Большие объемы грузоперевозок для нужд топливно-энергетического комплекса и промышленности. Значительные поступления от трубопроводного транспорта, грузового авто- и железнодорожного транспорта
Приграничные и транзитные регионы	Калининградская область, Ростовская область, Хабаровский край	Активная деятельность международных автомобильных перевозчиков, поступления от НДС и налога на прибыль организаций

Примечание: сост. на основе открытых данных Минтранса России.

Проведенный анализ (табл. 2) демонстрирует выраженную асимметрию в структуре налоговой базы. Очевидно, от 60 до 70 % всех налоговых поступлений, генерируемых данной отраслью, сосредоточены в пределах 15—20 субъектов.

В условиях меняющейся макроэкономической обстановки и корректировок фискальной политики (например, увеличение ставки налога на прибыль с 2025 г.) понимание структуры налоговой нагрузки становится критически важным.

Рассмотрим структуру начислений налогов в консолидированный бюджет Российской Федерации по автотранспортным услугам за 2023—2024 гг. (табл. 3).

По данным табл. 3 можно сделать вывод, что большинство компаний, занимающихся грузоперевозками, отдают

предпочтение УСН, нежели общей. Специальный налоговый режим (УСН) как изначально установленный законодателем в качестве налогового режима льготного характера для налогоплательщиков предполагает получение законной налоговой экономии при уплате налогов [13]. Однако с 2025 г. наблюдаются сложности, связанные с практическим применением УСН, поскольку компании в сфере логистики столкнулись с уплатой НДС при применении УСН. Налог можно было уплатить, используя стандартные ставки (0, 10, 20 %), в зависимости от вида товара/услуги с правом налогового вычета, либо 5 % — при доходе от 60 до 250 млн руб. и 7 % — при доходе от 250 до 450 млн руб. без права применения налогового вычета.

Структура начислений налогов в консолидированный бюджет Российской Федерации по автотранспортным услугам за 2023—2024 гг., %

Показатель	Годы		Изменение
	2023	2024	
Доля начисленных налогов по автотранспортным услугам в общей сумме налоговых платежей	1,8	1,7	-0,1
Доля налога на прибыль организаций (НПО) в общей сумме НПО	2,3	0,5	-1,8
Доля НДС в общей сумме НДС	0,4	0,9	+0,5
Доля НДФЛ в общей сумме НДФЛ	2,4	2,3	-0,1
Доля единого налога при УСН	3,4	3,8	+0,4

Примечание: рассчитано на основе открытых данных ФНС России.

С 2026 г. меняется налоговый статус для тех, чей доход в 2025 г. превысил 20 млн руб. (вместо 60 млн руб.): они становятся плательщиками НДС. Это накладывает на них следующие обязанности: осуществлять исчисление и уплату НДС, применяя ставку 22 % (с возможностью вычетов), либо 5 или 7 % (без вычетов); формировать счета-фактуры; вести учет в книгах покупок и продаж; предоставлять декларацию по НДС в налоговые органы. Принятие решения о размере ставки НДС является ключевым стратегическим шагом для организаций и индивидуальных предпринимателей, напрямую влияющим на общую сумму налогов, подлежащих уплате в течение года. Хотя пониженные ставки в 5 и 7 % кажутся выгодными, важно учитывать их существенный недостаток — невозможность «входного» НДС принять к вычету.

Анализ деятельности транспортных компаний в текущем году выявляет ряд характерных ошибок, которые сводятся к следующему:

1. Ошибочное использование расчетной ставки НДС при смене налоговых периодов. Имеют место случаи, когда компании получили аванс в декабре 2025 г., к которому применялась ставка НДС 20/120. Фактическое оказание услуги произошло в январе 2026 г., уже по ставке НДС 22 %. Бухгалтерская служба не учла эту разницу в ставках и не произвела соответствующее доначисление налога. Данное нарушение трактуется как занижение суммы НДС, которое влечет за собой штраф в размере 20 % от суммы недоимки плюс пени.

2. Нарушение установленного срока подачи авансового счета-фактуры транспортной компанией, когда бухгалтерия выставляет общий счет -фактуру по всем полученным авансам в конце месяца, нарушая пятидневный срок, что приводит к отказу в вычете покупателю. В этом случае возникает конфликт сторон, который решается, как правило, в арбитражном суде.

3. Неправильное восстановление НДС с аванса, когда покупатель (транспортная компания) забывает восстановить сумму НДС с предоплаты. В данном случае имеет место также занижение суммы НДС к уплате в бюджет, что оборачивается для налогоплательщика штрафом в размере 20 % от неуплаченной суммы, а также дополнительными расходами в виде пени.

Изменения в законодательстве, регулирующем налоговый учет, создают неопределенность для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей [14]. Большинство компаний, в связи с новыми правилами применения УСН, уже в текущем году могут оказаться перед выбором: либо сократить свою прибыль, либо поднять цены для потребителей услуг. В то же время налогообложение не должно препятствовать наращиванию производства товаров и услуг, росту занятости населения [15].

Осознавая необходимость сохранения клиентской базы, и финансовой устойчивости многим налогоплательщикам необходимо пересмотреть финансовую модель путем оценки прибыльности и рентабельности услуг. Кроме того, помимо роста налоговых обязательств неизбежно будут увеличиваться расходы на цифровые и сопутствующие услуги: электронный документооборот, программное обеспечение для учета НДС, услуги операторов электронного документооборота и бухгалтерское сопровождение.

Масштаб эффекта установлен благодаря проведению прикладного анализа на основе данных «СПАРК-Интерфакс». В выборку были включены компании транспортной отрасли (15 500 шт.) с годовой выручкой от 20 до 60 млн руб. за 2024 г. Данный диапазон был выбран не случайно: нижняя граница отражает нижний порог обязательной уплаты НДС с 2026 г., а верхняя — действующий порог в 2025 г. Таким образом, анализ охватывает именно ту группу налогоплательщиков, которая в ближайшей перспективе окажется в зоне наибольшего регуляторного давления.

В рамках анализа для каждой компании модельно было увеличено значение управленческих расходов на 350 тыс. руб. в год. Этот показатель характеризует средние дополнительные расходы, возникающие при интеграции и поддержке цифровых инструментов для управления НДС. Проведенный анализ показал, что рост управленческих расходов, связанный с обязательной уплатой НДС с 2026 г., оказывает существенное влияние на финансовые показатели малого бизнеса. При неизменном уровне выручки модельное увеличение управленческих расходов на 350 тыс. руб. в год на одну компанию привело к росту совокупных управленческих затрат с 30,3 до 36,2 млрд руб., что соответствует увеличению на 19,5 %. Одновременно с этим рентабельность продаж снизилась с 5,3 до 4,3 %, т. е. на 18,9 %. Согласно полученным данным, даже умеренный рост управленческих расходов приводит к заметному снижению финансовых показателей микро- и малых предприятий.

Заключение

Большинство организаций и индивидуальных предпринимателей в сфере логистики применяют специальный налоговый режим — УСН. В текущем году «планка» дохода для уплаты НДС снизилась до 20 млн руб., что поставило налогоплательщиков — малые предприятия в критическое положение, поскольку с переходом на общий режим налогообложения увеличивается налоговая нагрузка. Поэтому многие логистические компании будут объединяться, т. к. крупные компании будут иметь больше конкурентных преимуществ, положительно влияющих на уровень финансово-экономических показателей, несмотря на применение менее выгодной — общей системы налогообложения.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Мороз В. В., Храмов К. И. Налогообложение транспортных компаний: особенности, проблемы и перспективы развития // Проблемы экономики и юридической практики. 2024. Т. 20. № 2. С. 271—276.
2. Зорина Т. С. Проблема применения упрощенной системы налогообложения в транспортно-экспедиторской деятельности // Молодой ученый. 2020. № 7(297). С. 89—92.
3. Евсеева Н. В., Прессель А. Г., Горшенин В. Ф. Проблемы налогообложения логистических операторов транспортных услуг // Общество, экономика, управление. 2020. Т. 5. № 3. С. 34—37.
4. Пансков В. Г. О реструктуризации системы налогообложения малого предпринимательства // Финансы. 2022. № 1. С. 13—19.
5. Гончаренко Л. И., Мельникова Н. П. Налоговые инструменты стимулирования развития малого и среднего предпринимательства: исторический аспект и перспективы развития в России // Экономика. Налоги. Право. 2022. Т. 15. № 6. С. 122—133. DOI: 10.26794/1999-849X-2022-15-6-122-133.
6. Мандрощенко О. В. Основные направления оптимизации налогообложения инвестиционной деятельности малых предприятий : моногр. М. : Дашков и К, 2010. 160 с.
7. Пянова М. В. Налоговое регулирование малого и среднего предпринимательства: опыт применения упрощенной системы налогообложения // Налоги. 2022. № 4. С. 14—19.
8. Пянова М. В. О необходимости реформирования налогообложения малого и среднего предпринимательства // Налоги. 2023. № 1. С. 2—9.
9. Садыков А. М. О необходимости модернизации специальных налоговых режимов // Экономика и управление: проблемы, решения. 2024. № 6(147). Т. 4. С. 263—272. DOI: 10.36871/ek.up.p.r.2024.06.04.034.
10. Семенова Г. Н. Малый бизнес в экономике России: критерии применения специальных налоговых режимов // Вестник Московского государственного областного университета. Серия «Экономика». 2023. № 2. С. 132—153. DOI: 10.18384/2310-6646-2023-2-132-153.
11. Вылкова Е. С. Обоснование выбора ставки НДС налогоплательщиками упрощенной системы налогообложения // Экономика. Налоги. Право. 2025. Т. 18. № 1. С. 159—166.
12. Кархова С. А. Обновление и развитие научной концепции экономической логистики в первой четверти XXI века // Креативная экономика. 2021. Т. 15. № 6. С. 2301—2316.
13. Ногина О. А. Налоговая выгода при переходе и применении специальных налоговых режимов // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 1. С. 80—87. DOI: 10.17803/1994-1471.2019.98.1.080-087.
14. Гугкаева С. С. Бухгалтерский учет и налогообложение: новое в законодательстве // Бизнес. Образование. Право. 2025. № 1(70). С. 75—79. DOI: 10.25683/VOLBI.2025.70.1206.
15. Митрофанова И. А. Налогообложение малого предпринимательства в России и за рубежом // Молодой ученый. 2012. № 1-1. С. 130—135.

REFERENCES

1. Moroz V. V., Khrantsov K. I. Taxation of transport companies: features, problems, and development prospects. *Problemy ekonomiki i yuridicheskoi praktiki = Economic problems and legal practice*. 2024;20(2):271—276. (In Russ.)
2. Zorina T. S. The problem of applying a simplified taxation system in freight forwarding activities. *Molodoi uchenyi = Young Scientist*. 2020;7(297):89—92. (In Russ.)
3. Evseeva N. V., Pressel A. G., Gorshenin V. F. The role of VAT tax for transport companies. *Obshchestvo, ekonomika, upravlenie = Society, economy, management*. 2020;5(3):34—37. (In Russ.)
4. Panskov V. G. On the restructuring of the small business taxation system. *Finansy*. 2022;1:13—19. (In Russ.)
5. Goncharenko L. I., Melnikova N. P. Tax Instruments to Stimulate the Development of Small and Medium-Sized Businesses: Historical Aspect and Prospects of Development in Russia. *Ekonomika. Nalogi. Pravo = Economics, taxes & law*. 2022; 15(6):122—133. (In Russ.) DOI: 10.26794/1999-849X-2022-15-6-122-133.
6. Mandroshchenko O. V. Main directions of optimizing the taxation of small enterprises' investment activities. Monograph. Moscow, Dashkov i K, 2010. 160 p. (In Russ.)
7. Pyanova M. V. Tax regulation of small and medium-sized enterprises: experience of application of the simplified taxation system. *Nalogi = Taxes*. 2022;4:14—19. (In Russ.)
8. Pyanova M. V. On the need for reformation of taxation of small and medium-size enterprises. *Nalogi = Taxes*. 2023;1:2—9. (In Russ.)
9. Sadykov A. M. On the necessity to modernize special tax regimes. *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya*. 2024; 6(147)-4:263—272. (In Russ.) DOI: 10.36871/ek.up.p.r.2024.06.04.034.
10. Semenova G. N. Small business in the Russian economy: criteria for the application of special tax regimes. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya "Ekonomika" = Bulletin of Moscow State Regional University. Series "Economics"*. 2023;2:132—153. (In Russ.) DOI: 10.18384/2310-6646-2023-2-132-153.
11. Vylkova E. S. Justification of the Choice of the VAT Rate by Taxpayers of the Simplified Taxation System. *Ekonomika. Nalogi. Pravo = Economics, taxes & law*. 2025;18(1):159—166. (In Russ.)
12. Karkhova S. A. Updating and development of the scientific concept of economic logistics in the first quarter of the 21st century. *Kreativnaya ekonomika = Journal of Creative Economy*. 2021;15(6):2301—2316. (In Russ.)
13. Nogina O. A. Tax Benefit in Transition to and Application of Special Tax Regimes. *Aktual'nye problemy rossiiskogo prava = Actual Problems of Russian Law*. 2019;1:80—87. (In Russ.) DOI: 10.17803/1994-1471.2019.98.1.080-087.
14. Gugkaeva S. S. Accounting and taxation: new legislation. *Biznes. Obrazovanie. Pravo = Business. Education. Law*. 2025;1(70):75—79. (In Russ.) DOI: 10.25683/VOLBI.2025.70.1206.
15. Mitrofanova I. A. Taxation of small businesses in Russia and abroad. *Molodoi uchenyi = Young Scientist*. 2012;1-1:130—135. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 29.01.2026; одобрена после рецензирования 21.02.2026; принята к публикации 24.02.2026. The article was submitted 29.01.2026; approved after reviewing 21.02.2026; accepted for publication 24.02.2026.