

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экономики, управления и природопользования
кафедра финансов

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой

_____ И.С. Ферова

подпись

« _____ » _____ 2016 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

направление 38.03.01 «Экономика»
профиль 38.03.01.05 «Налоги и налогообложение»

**ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ
(НА ПРИМЕРЕ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ)**

Научный

руководитель

подпись, дата

ст. преподаватель

должность, ученая степень

С.А. Козлова

Выпускник

подпись, дата

Э.П. Цивцивадзе

Нормоконтролер

подпись, дата

Л.П. Жигаева

инициалы, фамилия

Красноярск 2016

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1. Экономическая сущность транспортного налога и его роль в развитии территории.....	5
1.1. Основные элементы транспортного налога.....	5
1.2. Особенности исчисления и уплаты транспортного налога.....	11
1.3. Роль и значение транспортного налога в бюджетной системе.....	17
2. Транспортный налог в бюджетной системе Красноярского края.....	24
2.1. Экономическая характеристика Красноярского края.....	24
2.2. Анализ налоговых поступлений в бюджет Красноярского края.....	32
2.3. Роль транспортного налога в бюджетной системе Красноярского края.....	42
3. Перспективы транспортного налога, как инструмента развития территории.....	48
3.1. Направления развития взимания транспортного налога.....	48
3.2. Проблемы исчисления транспортного налога и их решение.....	60
Заключение.....	64
Список использованной литературы.....	66

Введение

Современный этап развития рыночной экономики, реформы и трансформации во всех ее сферах и отраслях усиливают значение налоговой составляющей в региональной социально-экономической политике государства, решении проблем самодостаточности бюджетов разных уровней, стимулировании инвестиционной привлекательности регионов.

Общей задачей является разработка сбалансированной и эффективной системы налогового регулирования и контроля на различных уровнях, учитывающей местную специфику, особенности социально-экономической ситуации конкретного региона, возможность достижения экономической самостоятельности и более высоких социальных результатов при оптимизации ресурсной базы региона, в том числе за счет налоговых поступлений.

Эти тенденции должны сопровождаться обновлением и корректировкой существующей системы налогового планирования и управления, внесением соответствующих изменений в налоговый механизм. Необходимость разработки перспективных направлений совершенствования налоговой системы на региональном и местном уровнях, моделированием более совершенных методов регулирования, обеспечивающих конкурентоспособность региональной экономики определяют актуальность выбранной темы дипломной работы.

Цель работы – выявление потенциала региональных налогов как средства формирования бюджета и развития территории. В соответствии с поставленной целью в работе были поставлены и решены следующие задачи:

- рассмотрены основные элементы, особенности исчисления и уплаты транспортного налога;
- выделены роль и значение транспортного налога в бюджетной системе;
- дана экономическая характеристика Красноярского края;

- проведен анализ налоговых поступлений в бюджет Красноярского края с выделением роли транспортного налога;

- сформулированы направления развития взимания транспортного налога, проблемы исчисления и их решение.

Предметом исследования являются практика, механизмы и инструменты управления развитием экономики региона на базе совершенствования исчисления и взимания транспортного налога. Объектом исследования является налоговая система Красноярского края.

Теоретическую и методологическую основу исследования составили труды ученых и специалистов Российской Федерации в области региональной экономики, реформирования и унификации налоговых систем, разработки эффективных механизмов налогового регулирования на региональном и местном уровнях.

В работе использованы методы статистического и системного анализа, сравнения, группировок, аналитического моделирования и другие.

Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений.

1. Экономическая сущность транспортного налога и его роль в развитии территории

1.1. Основные элементы транспортного налога

Транспортный налог уже вводился в Российской Федерации с 1 января 1994 г. Его появление было продиктовано необходимостью пополнения бюджетов, поэтому в Указе Президента РФ от 22 декабря 1993 г. № 2270 говорилось о временном взимании транспортного налога с предприятий, учреждений и организаций (кроме бюджетных). Взимался налог в размере 1% ФОТ с включением уплаченных сумм в себестоимость продукции. Транспортный налог был отменен с 15 ноября 1997 г. на основании Указа Президента РФ.

С 1 января 2003 г. вступила в действие гл. 28 «Транспортный налог» НК РФ[1]. Транспортный налог устанавливается НК РФ и законами субъектов РФ и обязателен к уплате на территории соответствующего субъекта РФ. Законодательные органы субъектов РФ определяют ставку транспортного налога в пределах, установленных НК РФ, порядок и сроки его уплаты, а также налоговые льготы и основания для их использования.

Порядок исчисления и уплаты транспортного налога регулируется главой 28 НК РФ и Законом Красноярского края от 08.11.2007 № 3-676 «О транспортном налоге»[2].

Прежде чем взимать тот или иной налог, государство в лице законодательных или представительных органов власти в законодательных актах должно определить элементы налога.

Элементы налога – это принципы построения и организации налогов.

К элементам налога относятся:

- налогоплательщик;
- объект налогообложения;
- налоговая база;

- единица обложения;
- налоговые льготы;
- налоговая ставка;
- порядок исчисления;
- налоговый период;
- порядок уплаты;
- срок уплаты налога.

Дадим характеристику элементов транспортного налога:

1) Объекты налогообложения. Транспортный налог относится к имущественным, потому что объектом налогообложения выступает имущество. Под имуществом понимаются виды объектов гражданских прав (за исключением имущественных прав), относящихся к имуществу в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации: вещи, включая, деньги и ценные бумаги, а также иное имущество.

Транспортные средства, которые являются объектом налогообложения, перечислены в пункте 1 ст. 358 НК РФ. К ним относятся:

- автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы;
- другие самоходные машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу;
- самолеты, вертолеты, другие воздушные транспортные средства;
- теплоходы, яхты, парусные суда, катера, моторные лодки, гидроциклы, несамоходные (буксируемые) суда, другие водные транспортные средства;
- снегоходы, мотосани [1].

Транспортные средства, которые не являются объектом налогообложения, перечислены в пункте 2 ст. 358 НК РФ.

2) Налогоплательщики – это организации и физические лица, на которых в соответствии с Налоговым кодексом возложена обязанность уплачивать налоги и сборы.

Налогоплательщиками транспортного налога признаются физические и юридические лица, на которых зарегистрированы транспортные средства, являющиеся объектами налогообложения.

Если транспортные средства, зарегистрированные на физических лиц, приобретены и переданы по доверенности до 30.07.2002г., то налогоплательщиком является лицо, указанное в этой доверенности. Лица, на которых зарегистрированы такие транспортные средства, должны уведомить об этом налоговую инспекцию по месту своего жительства. Сведения, которые следует включить в уведомление, перечислены в пункте 7 Методических рекомендаций, утвержденных Приказом МНС РФ от 09.04.2003 № БГ-3-21/177[14].

3) Налоговая база по видам транспортных средств - это количественная оценка объекта налогообложения.

Таблица 1.1 – Налоговая база по транспортному налогу (определяется по каждому транспортному средству)

Вид транспортного средства	Налоговая база
Транспортные средства, имеющие двигатели	Мощность двигателя транспортного средства в лошадиных силах
Воздушные транспортные средства, для которых определяется тяга реактивного двигателя	Паспортная статическая тяга реактивного двигателя (суммарная паспортная тяга всех реактивных двигателей) воздушного транспортного средства на взлетном режиме в земных условиях в килограммах силы
Водные несамоходные (буксируемые) транспортные средства, для которых определяется валовая вместимость	Валовая вместимость в регистровых тоннах
Другие водные и воздушные транспортные средства	Единица транспортного средства

4) Налоговая ставка - это величина налоговых начислений на единицу измерения налоговой базы.

Таблица 1.2 - Ставки транспортного налога в Красноярском крае[2]

Наименование объекта налогообложения	Налоговая ставка (в рублях)
Автомобили легковые с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы):	
до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно	5
свыше 100 л.с. до 150 л.с. (свыше 73,55 кВт до 110,33 кВт) включительно	14,5
свыше 150 л.с. до 200 л.с. (свыше 110,33 кВт до 147,1 кВт) включительно	29
свыше 200 л.с. до 250 л.с. (свыше 147,1 кВт до 183,9 кВт) включительно	51
свыше 250 л.с. (свыше 183,9 кВт)	102
Мотоциклы и мотороллеры с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы):	
до 20 л.с. (до 14,7 кВт) включительно	2
свыше 20 л.с. до 35 л.с. (свыше 14,7 кВт до 25,74 кВт) включительно	5
свыше 35 л.с. (свыше 25,74 кВт)	12,5
Автобусы с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы):	
до 200 л.с. (до 147,1 кВт) включительно	25
свыше 200 л.с. (свыше 147,1 кВт)	44
Грузовые автомобили с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы):	
до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно	15
свыше 100 л.с. до 150 л.с. (свыше 73,55 кВт до 110,33 кВт) включительно	26
свыше 150 л.с. до 200 л.с. (свыше 110,33 кВт до 147,1 кВт) включительно	33
свыше 200 л.с. до 250 л.с. (свыше 147,1 кВт до 183,9 кВт) включительно	58
свыше 250 л.с. (свыше 183,9 кВт)	85
Другие самоходные транспортные средства, машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу (с каждой лошадиной силы)	11,5

5) Налоговый и отчетный периоды. Последние два элемента налога дают ему временную характеристику. Налоговый период – это календарный год или

иной период времени применительно к отдельным налогам, по окончании которого определяется налоговая база, и исчисляется сумма налога, подлежащая уплате. Налоговым периодом может быть квартал, месяц, год и др. Срок уплаты налога – это период времени, когда налог вносится в бюджет или внебюджетный фонд. Срок уплаты налога определяется календарной датой или истечением периода времени, исчисляемого годами, кварталами, месяцами, неделями и днями, а также указанием на событие, которое должно наступить или произойти, либо действие, которое должно быть совершено.

Налоговым периодом по транспортному налогу является год.

Отчетными периодами для организаций признаются 1-й квартал, 2-й квартал, 3-й квартал.

б) Порядок исчисления налога и авансовых платежей. Налогоплательщик самостоятельно исчисляет сумму налога, подлежащую уплате за налоговый период, исходя из налоговой базы, налоговой ставки и налоговых льгот, установленных законодательными актами.

Организации исчисляют сумму налога и авансовых платежей самостоятельно в отношении каждого транспортного средства.

Если транспортное средство зарегистрировано или снято с учета в течение календарного года, то налог (авансовый платеж) исчисляется с учетом коэффициента (К), учитывающего фактический период владения транспортным средством:

$$K = \Phi / O, \quad (1.1)$$

где Φ – число полных месяцев, в течение которых транспортное средство было зарегистрировано на налогоплательщика (месяц регистрации принимается как полный месяц, аналогично месяц снятия с учета принимается как полный месяц),

O – число месяцев в отчетном (3) или налоговом периоде (12).

Если налогоплательщик владел транспортным средством в течение всего отчетного или налогового периода, то значение коэффициента K будет равно 1 (3/3 и 12/12 соответственно).

Сумма авансового платежа за i -тый квартал (A_i) рассчитывается как четвертая часть произведения налоговой базы (НБ) и налоговой ставки (НС):

$$A_i = \frac{1}{4} \times \text{НБ} \times \text{НС} \times K, \quad (1.2)$$

Сумма налога (ТН) за год определяется как произведение налоговой базы на налоговую ставку:

$$\text{ТН} = \text{НБ} \times \text{НС} \times K, \quad (1.3)$$

Сумма налога ($\text{ТН}_{\text{уп}}$), подлежащая уплате в бюджет по итогам года (налогового периода), определяется за минусом начисленных в течение года авансов:

$$\text{ТН}_{\text{уп}} = \text{ТН} - A_{1\text{кв}} - A_{2\text{кв}} - A_{3\text{кв}}, \quad (1.4)$$

Физические лица (индивидуальные предприниматели) уплачивают налог на основании налогового уведомления, полученного из налоговой инспекции. Налоговое уведомление не может быть составлено более чем за три предшествующих календарных года.

7) Налоговые льготы - предоставляемые отдельным категориям налогоплательщиков и плательщиков сборов преимущества, предусмотренные законодательством о налогах и сборах, по сравнению с другими налогоплательщиками или плательщиками сборов, включая возможность не уплачивать налог или сбор, либо уплачивать их в меньшем размере.

Статьей 4 закона Красноярского края «О транспортном налоге» предусмотрены льготы по налогу для отдельных категорий налогоплательщиков, а также порядок применения этих льгот[2].

1.2. Особенности исчисления и уплаты транспортного налога

Плательщиками транспортного налога являются как физические лица, так и юридические лица, которые в Налоговом кодексе РФ именуется «организациями», но в категории плательщиков транспортного налога не

выделяется индивидуальный предприниматель. При уплате данного налога ИП следует рассматривать как физическое лицо.

Объект налогообложения транспортным налогом для организаций и физических лиц одинаков. Основное условие признания всех перечисленных транспортных средств объектами обложения транспортным налогом – это их регистрация согласно законодательству России.

Также у каждого вида транспортных средств, облагаемых транспортным налогом, по-своему, но одинаково для всех, определяется налоговая база:

- мощность двигателя в лошадиных силах;
- паспортная статическая тяга реактивного двигателя;
- валовая вместимость в регистровых тоннах;
- просто единица транспортного средства.

Налог и налоговые ставки устанавливаются региональными властями. Кстати, ставки транспортного налога также одинаковые для организаций и физических лиц одного региона России. Это все – положения, которые являются общими и одинаковыми для юридических и физических лиц – плательщиков транспортного налога[23].

Теперь рассмотрим различия в расчете и оплате транспортного налога у физических и юридических лиц.

1) Транспортный налог с физических лиц.

В статье 358 НК РФ подробно перечислены все транспортные средства, владение которыми, предусматривает обязательную уплату транспортного налога. Их можно разделить на три группы: наземные (мотоциклы, автомобили, снегоходы и так далее), водные (яхты, катера и так далее) и воздушные (самолеты, вертолеты и так далее) средства транспорта. Кроме того, там указаны транспортные средства, которые не облагаются транспортным налогом, например, весельные лодки, тракторы, комбайны и так далее.

Согласно п.2 ст.358 НК РФ, не облагаются транспортным налогом:

Весельные лодки, а также моторные лодки с двигателем мощностью не свыше 5 лошадиных сил.

- Автомобили легковые, специально оборудованные для использования инвалидами, а также автомобили легковые с мощностью двигателя до 100 лошадиных сил (до 73,55 кВт), полученные (приобретенные) через органы социальной защиты населения в установленном законом порядке.

- Промысловые морские и речные суда.

- Транспортные средства, находящиеся в розыске, при условии подтверждения факта их угона (кражи) документом, выдаваемым уполномоченным органом.

- Суда, зарегистрированные в Российском международном реестре судов

- Тракторы, самоходные комбайны всех марок, специальные автомашины (молоковозы, скотовозы, специальные машины для перевозки птицы, машины для перевозки и внесения минеральных удобрений, ветеринарной помощи, технического обслуживания), зарегистрированные на сельскохозяйственных товаропроизводителей и используемые при сельскохозяйственных работах для производства сельскохозяйственной продукции.

При этом, к сельскохозяйственным производителям относятся, в том числе и граждане, ведущие личное подсобное хозяйство[33].

Через определенный период, установленный в кодексе, то есть раз в год, лицо, на которое официально зарегистрировано транспортное средство, а значит считающееся его владельцем, обязано уплачивать транспортный налог.

В соответствии с положениями п.1 ст.362 НК РФ, сумма транспортного налога, подлежащая уплате физическими лицами, исчисляется налоговыми органами на основании сведений предоставляемых ГИБДД.

Уплачивается транспортный налог на основании налогового уведомления, которое направляется владельцу транспортного средства налоговой инспекцией (п.3 ст.363 НК РФ).

Налоговым периодом по транспортному налогу признается календарный год в соответствии с п.1 ст.360 НК РФ.

Согласно ст.356 НК РФ, при установлении транспортного налога законами субъектов РФ могут также предусматриваться налоговые льготы и основания для их использования налогоплательщиком.

Положения НК РФ не предусматривают перечень льгот по транспортному налогу. Соответственно, их наличие или отсутствие – свободная воля законодательных органов субъектов РФ[13].

2) Транспортный налог с юридических лиц.

Особенности транспортного налога для юридических лиц.

1. Наличие отчетных периодов: первый, второй, третий кварталы и календарный год. Отчетные периоды обозначены сугубо для целей уплаты авансовых платежей. За отчетный период организация по транспортному налогу отчетность не сдает. Региональные власти могут, кстати, отчетные периоды для организаций не устанавливать, а значит и не устанавливать авансовый способ уплаты транспортного налога.

2. Порядок исчисления. Организации исчисляют сумму транспортного налога, а также сумму авансовых платежей самостоятельно.

3. Порядок уплаты. Организации могут уплачивать транспортный налог следующим образом:

- с уплатой авансовых платежей;
- единовременной суммой без уплаты авансовых платежей.

Этот порядок также устанавливается соответствующими правовыми актами регионов.

Авансовые платежи, если они установлены, уплачиваются ежеквартально в размере одной четвертой годовой суммы транспортного налога в сроки, которые устанавливаются каждым регионом самостоятельно. По окончании налогового периода, т.е. календарного года, организации, которые платили авансовые платежи, доплачивают сумму транспортного

налога, а там, где авансовые платежи не установлены – организации осуществляют разовую уплату транспортного налога. Срок такой доплаты или уплаты устанавливается регионом, но он не может быть ранее 1 февраля года, следующего за истекшим налоговым периодом.

4. Отчетность по исчислению транспортного налога.

Организации в отличие от физических лиц обязаны сдавать отчетность по транспортному налогу. По истечении налогового периода, коим является календарный год, не позднее 1 февраля следующего года, организации представляют налоговую декларацию по транспортному налогу в налоговый орган по месту нахождения своих транспортных средств. Организации, отнесенные к категории крупнейших налогоплательщиков, представляют налоговые декларации по месту своего налогового учета в качестве крупнейших налогоплательщиков.

5. Налоговые льготы. Налоговые льготы для организаций и физических лиц по транспортному налогу, как правило, разные. Причина этому почти всегда кроется именно в статусе плательщика налога. Очевидно, что установленной льготой для пенсионеров организация воспользоваться не может. Также как физическое лицо не может воспользоваться льготой, предусмотренной для государственных или муниципальных учреждений. Однако есть льготы и общие для физических лиц и организаций, которые связаны не с субъектом налогообложения, а с объектом, т.е. с транспортным средством.

Таковы основные особенности уплаты и исчисления транспортного налога для физических и юридических лиц. Однако помимо них существует огромное множество нюансов и тонкостей, касающихся начисления и оплаты транспортного налога, например, таких как:

- Правило тринадцати месяцев. В случае регистрации и снятия с регистрации транспортного средства в течение одного календарного месяца он принимается как один полный месяц. Это прямая норма, которая содержится в п. 3 ст. 362 НК РФ. Поэтому, даже если регистрация и снятие были

совершены в течение одного дня, налог за месяц, в котором транспортное средство (например, автомобиль) было продано, платит как продавец, так и покупатель (Письмо Минфина России от 02.11.2012 N 03-05-06-04/217). Получается, в году 12 месяцев, а налог уплачивается за 13 месяцев[4].

- Правило одного месяца. При представлении сведений органами, осуществляющими государственную регистрацию транспортных средств, о регистрации и снятии с регистрации соответствующего транспортного средства в течение одного месяца налоговыми органами будет исчислен транспортный налог в соответствии с п. 3 ст. 362 НК РФ.

- Правило угнанного транспортного средства в розыске. В общем случае обязанность по уплате транспортного налога не зависит от фактического использования транспорта налогоплательщиком. Между тем существуют исключения. В Письме от 27.01.2012 N БС-3-11/241 ФНС России напомнила, что транспортные средства, находящиеся в розыске, не являются объектом налогообложения. При этом факт угона должен быть подтвержден справкой из правоохранительных органов[5].

- При продаже транспортного средства без снятия с учета плательщиком налога остается его прежний владелец. Возможность продать транспортное средство без снятия его с регистрационного учета, лишь заключив договор купли-продажи, появилась в нашей стране с 1 января 2011 г. Между тем, пока транспортное средство не снято с учета в регистрирующих органах ГИБДД, плательщиком транспортного налога является его формальный, а не фактический владелец.

- Если мощность автомобиля выражена дробным числом. Когда мощность автомобиля выражена дробным числом, при выборе ставки транспортного налога нужно ориентироваться именно на это точное дробное число без округления (Письмо Минфина России от 31.10.2012 N 03-05-07-04/18)[6].

- Мощность гибридного автомобиля

В целях исчисления транспортного налога гибридных автомобилей в качестве налоговой базы необходимо учитывать совокупную или суммарную мощность двух двигателей (Письмо Минпромторга России от 18.10.2012 N 20-3729).

- Категория транспортного средства в целях налогообложения определяется на основании данных ПТС. В Письме Минфина России от 13.08.2012 N 03-05-06-04/137 разъяснено, что категория транспортного средства в целях исчисления транспортного налога должна определяться исходя из типа транспортного средства и его назначения (категории), указанных в ПТС[7].

- Незарегистрированный транспорт, эксплуатирующийся на закрытых территориях и не участвующий в дорожном движении, но подлежащий государственной регистрации на основании Постановления Правительства РФ от 12.08.1994 N 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации», признается объектом обложения транспортным налогом[3].

1.3. Роль и значение транспортного налога в бюджетной системе

На сегодняшний день транспорт является неотъемлемой частью экономики России. Современное реформирование экономических отношений серьезно усилило значение и модифицировало механизм исчисления региональных налогов, в том числе и транспортного налога. Сегодня транспортный налог является не только неотъемлемым источником доходов государства, но и принимают на себя функции регулирования экономических процессов, обеспечения социальных гарантий, создания материальной основы суверенитета субъектов Федерации. Это определяет смысл и содержание преобразований региональных налогов в налоговой системе России[11].

Введение транспортного налога являлось очередным этапом налоговой реформы, проводимой в России. Транспортный налог заменил налог на пользователей автомобильных дорог, налог с владельцев транспортных средств, акцизы с продажи легковых автомобилей в личное пользование граждан и налог на имущество с физических лиц в отношении водных и воздушных транспортных средств. Транспортный налог, по сути, появился в России взамен отмененного дорожного налога. Дорожный налог платили только предприятия, а транспортный налог взимается с владельца конкретного транспортного средства - гражданина или организации. Он является основным источником финансирования строительства и ремонта автодорог.

Ставка налога на пользователей автомобильных дорог в 1998 году выделяла три периода:

- первый квартал 1998 года - по нормативам 1997 года. В Федеральный дорожный фонд Российской Федерации налог отчислялся по ставке 1,25 % по всем видам деятельности.

- второй с 31 марта по 14 мая 1998 года. В Федеральный дорожный фонд Российской Федерации налог отчислялся по ставке 0,5 % по всем видам деятельности.

- третий с 15 мая и до конца 1998 года. В дорожный фонд области налог зачислялся по ставке 2,5 % от выручки, полученной от реализации продукции, и 2,5 % - от суммы разницы между продажной и покупной ценами товаров. В Федеральный дорожный фонд Российской Федерации налог отчислялся по ставке 0,5 % по всем видам деятельности.[13]

При введении транспортного налога, размер ставки налога устанавливаются в зависимости от мощности двигателя, категории транспортных средств в расчете на одну лошадиную силу мощности двигателя транспортного средства.

Транспортный налог является основным источником финансирования дорожной отрасли, и от своевременности его поступления напрямую зависят сроки и качество исполнения строительных программ. Транспортный налог

является одним из основных налогов субъектов Российской Федерации и занимает центральное место в системе имущественного налогообложения России.

В таблице представлены показатели на 01.01.2016г. поступления транспортного налога в бюджет за 2015г. по Красноярскому краю, с организаций и физических лиц.[41]

Таблица 1.3 – Данные о поступлении транспортного налога в бюджет Красноярского края за 2015г., млрд.руб.

	Код классификации доходов бюджетов РФ	Начислено к уплате в текущем году	Поступило налогов, сборов, иных обязательных платежей в доходы:		
			Федерального бюджета	Консолидированного бюджета субъекта Российской Федерации	из графы 3 – поступило в доходы местных бюджетов
1	2	3	4	5	6
Транспортный налог всего, в т.ч.	182 1 06 04000 02 0000 110	89,7	X	85,1	
Транспортный налог с организаций	182 1 06 04011 02 0000 110	32,8	X	35,7	
Транспортный налог с физических лиц	182 1 06 04012 02 0000 110	56,8	X	49,4	

Для того, чтобы оценить эффективность администрирования транспортного налога рассмотрим процент фактического поступления транспортного налога в среднем по России и на территории Красноярского края, который находится как отношение суммы поступившего транспортного налога в бюджет к сумме начисленного к уплате транспортного налога:

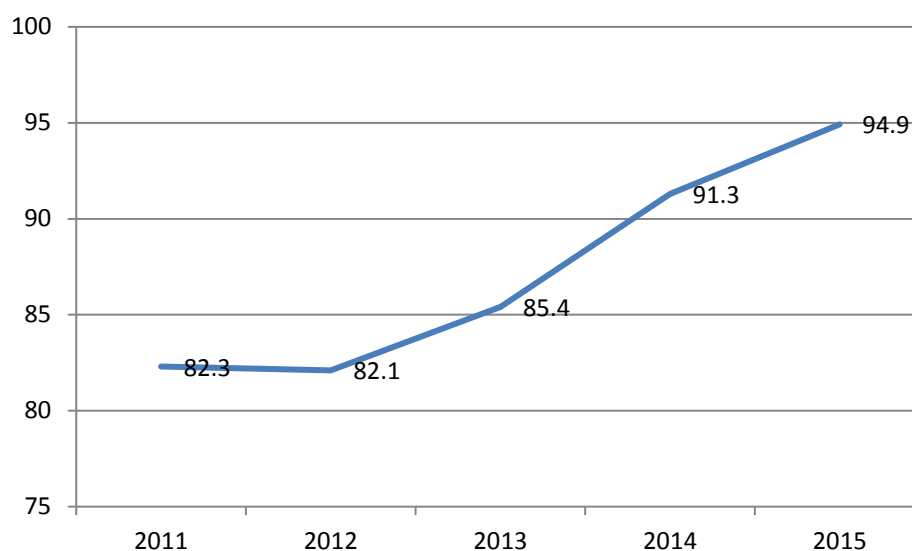


Рисунок 1.1 – Процент фактического поступления транспортного налога в бюджеты субъектов РФ в период с 2011 года по 2015 год, %

Как видно из представленного выше рисунка, процент фактического поступления транспортного налога в среднем по России в период с 2011 года по 2015 год находился на уровне 82%. Таким образом, можно утверждать, что около 20% начисленного транспортного налога не поступило в бюджеты субъектов Российской Федерации.

Рассмотрим фактическое поступление транспортного налога в разрезе федеральных округов в 2015 году.

На основании представленного выше рисунка можно сделать вывод о том, что наибольшая собираемость транспортного налога наблюдается в Уральском федеральном округе (89%), наименьшая собираемость в Северо-Кавказском федеральном округе (54%)[27].

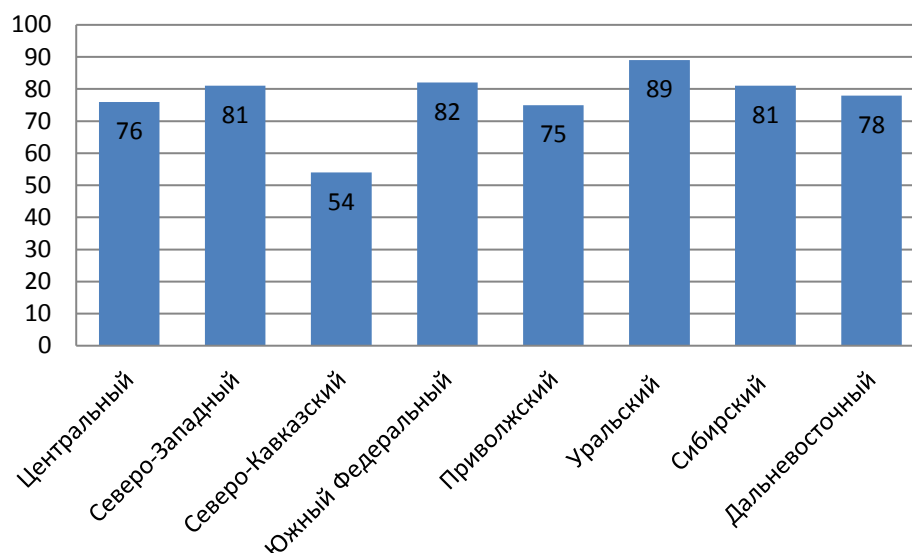


Рисунок 1.2 -Процент фактического поступления транспортного налога в разрезе федеральных округов Российской Федерации в 2015 году, %

Субъектами Российской Федерации, собравшими наибольшей процент от начисленного транспортного налога, являются Ненецкий АО (112%), Чукотский АО (101%), Томская область (141%). Субъектами Российской Федерации, собравшими наименьший процент от начисленного транспортного налога, являются Кабардино-Балкарская Республика (41%) и Карачаево-Черкесская Республика (46%). Одним из обоснований данного разрыва в показателе собираемости транспортного налога среди субъектов РФ выступает тот факт, что ставки транспортного налога сильно дифференцированы по различным субъектам, следовательно, возникает сильное различие в налоговой нагрузке[34].

Рассмотрим динамику фактического поступления транспортного налога в бюджет Красноярского края:

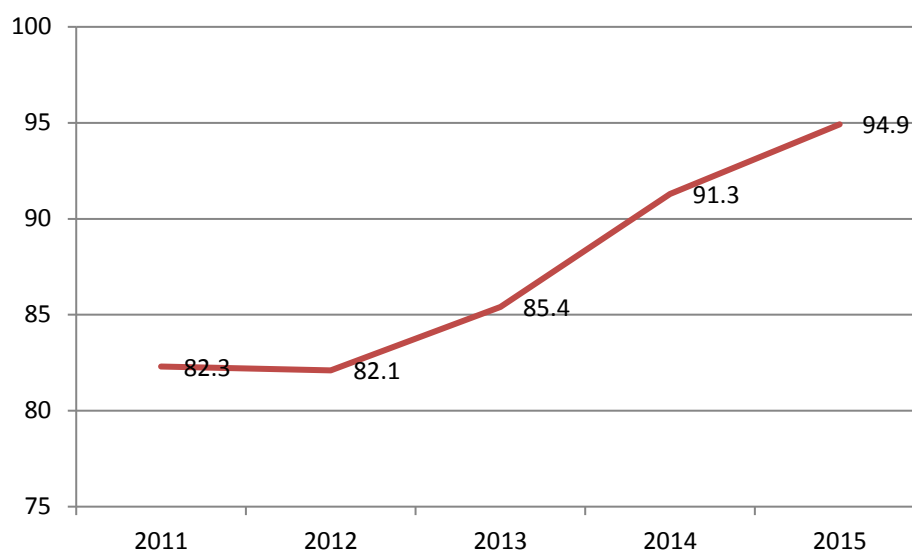


Рисунок 1.3 – Процент фактического поступления транспортного налога на территории Красноярского края в период с 2011 года по 2015 год, %

Динамика процента фактического поступления транспортного налога на территории Красноярского края показывает положительные результаты. На протяжении периода с 2011 года по 2015 год показатель собираемости транспортного налога на территории Красноярского находился на уровне 82% и был выше, чем в среднем по России[42].

А теперь проанализируем некоторые показатели выделенных средств на ремонт дорог в 2015г. В 2015 году на обеспечение транспортной доступности населения из бюджета края было дополнительно выделено 546,5 млн рублей, 454 млн рублей из них отправлено на компенсацию расходов транспортных организаций, перевозящих пассажиров-льготников по единым социальным проездным билетам и социальным картам. Таким образом, общая сумма субсидирования транспортных расходов для пассажиров-льготников составила 1,5 млрд рублей.

18,3 млн рублей в качестве субсидий дополнительно получили авиакомпании, осуществляющие межмуниципальные пассажирские перевозки в районы Крайнего Севера. Всего на содержание северных аэропортов региона было выделено 41,7 млн рублей. 2,5 млн рублей дополнительно предусмотрено на компенсацию расходов пассажирского

транспорта, возникающих в результате небольшой интенсивности пассажиропотоков по межмуниципальным и пригородным маршрутам. Кроме того, в рамках реализации мероприятий подпрограммы «Развитие транспортного комплекса Красноярского края» выделено 30 млн. рублей на строительство надземного пешеходного перехода на станции Камарчага.

Изменения подпрограммы «Дороги Красноярья» связаны с перераспределением средств федерального и краевого бюджетов по программным мероприятиям. Так, выделенные ранее Красноярскому краю федеральные средства на содержание автодорог были перенаправлены на их строительство и реконструкцию: средства федерального бюджета будут направлены на завершение строительства четвертого моста через Енисей, реконструкцию ул. Дубровинского, строительство автодороги в створе ул. Волочаевской, возведение транспортной развязки на ул. 2-я Брянская, реконструкции пр. Свободный.

Кроме того, была проведена реконструкция очередного участка автодороги Красноярск – Железногорск и участка автомобильной дороги Канск – Абан – Богучаны в Абанском районе. Текущее содержание дорожной сети было профинансировано из средств краевого бюджета.

Положительная динамика наблюдается и по поступлениям транспортного налога, в целом темп роста составил 121,4%, в том числе по транспортному налогу физических лиц – рост на 18,3%, сложившись в объеме 374,3 млн. руб., транспортного налога с организаций мобилизовано на 25,2% или 62,0 млн. руб. больше, чем за соответствующий период 2011 года. Заметим, что во многом повлияли мероприятия в области совершенствования администрирования налогообложения имущества физических и юридических лиц, прежде всего, причиной послужило внесение изменений в законодательство Российской Федерации о налогах и сборах, к примеру, отменены авансовые платежи транспортному налогу.[50]

В сегодняшней сложной экономической ситуации администрирование транспортного налога имеет важное значение, поскольку его величина

практически не зависит от условий деятельности налогоплательщиков. В то же время транспортный налог, является основой бюджета региона. Величина транспортного налога напрямую не зависит от условий хозяйствования, развития экономики и финансово-экономического кризиса. Именно поэтому администрирование такого регионального налога приобретает в настоящее время особую актуальность.

Налоговая система является одним из самых важных элементов Российской экономики. Она выступает главным инструментом воздействия государства на развитие хозяйства, определения приоритетов экономического и социального развития. В связи с этим необходимо, чтобы налоговая система России была адаптирована к новым общественным отношениям, соответствовала мировому опыту.

2. Транспортный налог в бюджетной системе Красноярского края

2.1. Экономическая характеристика Красноярского края

Красноярский край устойчиво входит в первую десятку субъектов Российской Федерации по производству валового внутреннего продукта. Подавляющую часть ВВП края дает промышленность, в частности, такие отрасли, как цветная металлургия, электроэнергетика, горнодобывающая и химическая промышленность, лесодобыча и лесопереработка.

Таблица 2.1 – Региональный ВВП Красноярского края за 2010-2014 гг.

	2010	2011	2012	2013	2014
Валовой региональный продукт (валовая добавленная стоимость), в текущих основных ценах, млн рублей	1055525,0	1170827,3	1183228,0	1256934,1	1423247,4
Индекс физического объема валового регионального продукта, в постоянных ценах, в процентах к предыдущему году	105,8	105,7	105,8	102,9	101,0

Преимущества экономики края связаны с использованием местной электроэнергии и сырьевых ресурсов, современным технологическим уровнем горнодобывающих предприятий края, явно выраженной экспортной составляющей. Красноярский край постоянно входит в число регионов России с наивысшим объемом производства. Удельный вес края в промышленности России составляет 4%, Восточно-Сибирского экономического района - 40%.

В структуре валового регионального продукта края около 53% составляет промышленность и порядка 7% - сельское хозяйство. Ведущими отраслями промышленности Красноярского края являются черная и цветная металлургия, топливно-энергетический комплекс, машиностроение и металлообработка, горнодобывающая, лесная, деревообрабатывающая, целлюлозно-бумажная, химическая, легкая и пищевая.

Красноярский край входит в число 15 субъектов Российской Федерации, которые обеспечивают в совокупности более 70% ее товарообмена с иностранными контрагентами.

Красноярский край традиционно является одним из крупнейших экспортно-ориентированных регионов страны. Значительная часть продукции лесопереработки, цветной металлургии, химической промышленности вывозится из страны. Доля Красноярского края во внешнеторговом обороте России постоянно увеличивается.

Структуру экспорта края определяют в большей степени сырье и продукты его переработки. В основу экспорта входят цветные металлы (алюминий, никель, медь), лес и лесоматериалы. Основные потребители этой продукции - Япония, Италия, Египет, Турция. Экспортируются также черные металлы, нефть и нефтепродукты, уголь, удобрения азотные и калийные, синтетический каучук, механическое и электрическое оборудование.

Таблица 2.2 - Товарная структура экспорта Красноярского края

	2011	2012	2013	2014
1	2	3	4	5
Экспорт – всего	9392,4	8315,9	7875,2	7731,0
в том числе:				
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного) (группы 01-24)	9,2	11,9	9,3	12,7
Минеральные продукты (группы 25-27)	274,0	370,4	403,6	484,8
из них:				
Топливо-энергетические товары (группа 27)	71,2	61,7	84,4	118,6
Производство химической промышленности, каучук (группы 28-40)	1052,9	730,5	812,2	532,6
Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них (группы 41-43)	0,0	-	0,0	0,0
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия (группы 44-49)	636,6	593,1	637,4	634,4

Продолжение таблицы 2.2

1	2	3	4	5
Текстиль, текстильные изделия и обувь (группы 50-67)	0,2	0,1	0,1	0,1
Драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них (группа 71)	264,8	49,0	108,9	130,4
Металлы и изделия из них (группы 72-83)	7082,4	6451,6	5806,1	5847,6
Машины, оборудование и транспортные средства (группы 84-90)	59,3	91,6	78,1	71,4
Другие товары (группы 68-70, 91-97)	13,0	17,7	19,6	17,0

Ведущее положение во внешней торговле Красноярского края занимают несколько крупных промышленных предприятий, таких как Красноярский алюминиевый завод, Норильский комбинат, Электрохимический завод, Норильская горная компания, АО "КраМЗ", Лесосибирский ЛДК, Красноярский ЦБК. Эти предприятия имеют устойчивые связи с зарубежными партнерами и большой опыт осуществления внешнеэкономических сделок.

Основную долю в структуре импорта занимает продукция нефтехимического комплекса. Эта группа товаров представлена в основном продуктами неорганической химии, а именно оксидом алюминия (глинозем), пластмассами и изделиями из них. На втором месте находится продукция машиностроения. Ввоз машиностроительной продукции производится из США, Германии, Австрии, Швеции. Импорт продукции топливно-энергетического комплекса составляет 4,2% от общего объема.

Таблица 2.3 - Товарная структура импорта Красноярского края

	2011	2012	2013	2014
1	2	3	4	5
Импорт – всего	1965,0	1959,1	2099,3	1479,4
в том числе:				
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного) (группы 01-24)	33,6	50,9	77,6	61,9
Минеральные продукты (группы 25-27)	90,3	79,4	87,3	70,8
из них:				

Продолжение таблицы 2.3

1	2	3	4	5
Топливо-энергетические товары (группа 27)	73,3	77,8	85,8	68,8
Продукция химической промышленности, каучук (группы 28-40)	402,1	513,6	643,7	551,2
Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них (группы 41-43)	0,9	0,5	0,8	0,8
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия (группы 44-49)	5,4	8,2	20,3	15,4
Текстиль, текстильные изделия и обувь (группы 50-67)	15,1	14,2	13,1	11,6
Драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них (группа 71)	0,2	0,1	35,0	42,8
Металлы и изделия из них (группы 72-83)	119,4	131,6	120,2	91,1 ²⁾
Машины, оборудование и транспортные средства (группы 84-90)	1265,4	1120,2	1063,0	601,9 ²⁾
Другие товары (группы 68-70, 91-97)	32,7	40,4	38,4	32,0

Торговые связи Красноярского края во многом определяют картину внешнеэкономической деятельности всего Восточно-Сибирского региона. В последние годы край постоянно занимает лидирующее положение по объемам экспортно-импортных операций среди субъектов, входящих в Восточно-Сибирский регион, и обеспечивает более 50% всего объема экспорта и 40% импорта.

Красноярский край располагает развитой промышленностью и активно участвует в российском и международном рынках. Красноярский край обладает мощным топливно-энергетическим комплексом с энергоемкими производствами цветной металлургии, химической промышленности и машиностроения, добычей ценного минерального сырья, лесопромышленными отраслями. Удельный вес края в промышленности Восточно-Сибирского региона составляет более 40%, в промышленности России - 3%. По экспортному потенциалу край входит в пятерку лидирующих регионов России и занимает ведущее место в Сибири.

Основные отрасли промышленности: цветная металлургия (Норильский горно-металлургический комбинат, вырабатывающий медь, никель, кобальт; Красноярский алюминиевый завод, Сорский молибденовый комбинат); машиностроение и металлообработка; горнодобывающая (добыча каменного угля, железной руды, руд цветных и редких металлов, золота, графита, исландского шпата); химическая; лесная и деревообрабатывающая; легкая (текстильная, кожевенно-обувная) и пищевая.

Топливо-энергетический комплекс. Профилирующей отраслью специализации края является энергетика. Среди регионов страны Красноярский край выделяется высокой обеспеченностью топливо-энергетическими ресурсами. В угольных бассейнах края сосредоточено более 45% ресурсов и 24% разведанных запасов страны. По объемам добычи угля край занимает 2-ое место в стране (12,8%), уступая только Кемеровской области. Гидропотенциал края составляет около 23% от общероссийского. По суммарной установленной мощности энергетических станций наш регион является одним из лидеров в России, его доля в мощности всех станций страны сегодня составляет 6,2 %. На территории края расположены крупные энергетические объекты - Красноярская ГЭС, Красноярская ГРЭС-2, Назаровская ГРЭС, строящаяся Богучанская ГЭС и Березовская ГРЭС-1.

По производству электроэнергии на одного человека Красноярский край занимает второе место в России. На Енисее построены две самые крупные в Евразии гидроэлектростанции: Красноярская и Саяно-Шушенская. На базе Канско-Ачинского угольного бассейна создан Канско-Ачинский топливо-энергетический комплекс (КАТЭК) с мощнейшими в мире Березовскими ГРЭС-1 и ГРЭС-2. Действующие разрезы бассейна (Бородинский, Назаровский, Березовский) ежегодно поставляют для нужд энергетиков около 55 миллионов тонн угля. Значительная часть угля поступает на тепловые станции соседних регионов - Новосибирской, Иркутской и других областей.

Вместе с тем, ТЭК края имеет свои "проблемные узлы". В ряде быстро развивающихся территорий, в частности, в районах нового освоения,

ощущается дефицит электроэнергии, несмотря на то, что в целом край является энергоизбыточным. Дефицит электроэнергии связан, главным образом, с ограниченными возможностями магистральных и распределительных систем. Отмечается дефицит тепла в растущих урбанизированных территориях края. Проблемой остается низкий технический уровень и старение генерирующих мощностей, существенный износ электро- и теплосетевого хозяйства.

Внутренняя потребность в развитии энергетики края будет определяться развитием, в первую очередь, цветной металлургии, нефтегазового и лесопромышленного комплексов. Наряду с развитием традиционных производств, потребность во вводе новых энергетических мощностей будет формироваться в результате развития производства новых материалов и технологий в соответствии с запросами инновационной экономики. Прогноз развития ТЭК края предусматривает: модернизацию действующих тепловых станций; развитие западного крыла КАТЭК; достройку Богучанской ГЭС и строительство Нижне-Курейской ГЭС; развитие малой энергетики на местных топливных ресурсах для локального энерго- и теплообеспечения отдаленных и северных территорий.

Металлургия. Традиционно базовой отраслью промышленности в крае является металлургическая, объединяющая цветную и черную металлургию. Всего в крае производится более 30 тяжелых, легких, легирующих и редкоземельных металлов и элементов, наиболее важными из них считаются алюминий, никель, кобальт, медь, платина и золото. Цветная и черная металлургия дают около 45% промышленной продукции края. На территории края расположены крупные металлургические предприятия: красноярские заводы - алюминиевый, металлургический и цветных металлов, Ачинский глиноземный комбинат, Горевский полиметаллический горно-обогатительный комбинат.

Флагманом цветной металлургии не только края, но и России является самый северный в мире Норильский горно-металлургический комбинат,

который производит 1/6 часть промышленной продукции края. С началом конверсии в крае получило развитие производство особо чистых металлов для радиоэлектронной промышленности, таких как теллур, германий, кремний, сверхчистый алюминий. В целом цветная и черная металлургия дают более 50% промышленной продукции края. Этим же отраслям принадлежит ведущая роль во внешнеэкономической деятельности края.

Химический комплекс края представлен предприятиями химической, нефтехимической, микробиологической и медицинской промышленности. Среди основных продуктов предприятий химического комплекса прежде всего выделяются продукты нефтепереработки, синтетический каучук и продукция, создаваемая на его основе.

Горнодобывающая промышленность. Сырье для металлургии поставляется предприятиями горнодобывающей промышленности. В регионе ведется промышленное освоение месторождений золота, свинца, цинка, магнетитов и других полезных ископаемых. В настоящее время почти 90% выпускаемой продукции отрасли приходится на добычу сырья для производства цветных металлов. Второй по объемам производимой продукции является добыча угля. Основные месторождения - Канско-Ачинский бассейн, Назаровское, Березовское, Ирша-Бородинское месторождения.

Лесная и деревообрабатывающая промышленность. Совокупность отраслей лесопромышленного комплекса - лесозаготовительная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная - имеет общероссийское и международное значение. В крае складывается лесопромышленная и лесоэкспортная база страны. Леса занимают 168,2 миллионов гектаров, что составляет 45% территории края. Среди основных лесобразующих пород представлены лиственница сибирская, кедр, сосна, осина, береза. Ежегодно в крае заготавливается 55 миллионов кубометров древесины. По объемам лесозаготовок Красноярский край занимает третье место в России, по производству пиломатериалов занимает ведущее место в стране.

Транспортировка древесины осуществляется водным путем по крупным рекам края и железнодорожным транспортом.

Сельское хозяйство. Красноярский край по праву считается крупнейшим сельскохозяйственным регионом Центральной и Восточной Сибири, полностью обеспечивающим потребности населения в основных продуктах питания. На долю края в Восточно-Сибирском регионе приходится более половины общих объемов производства зерна, более 40% картофеля, 37% овощей, 43% молока, 36-43% мяса и яиц. Из-за суровых климатических условий Красноярского края сельское хозяйство развито в основном в южных районах. Ведущие отрасли сельского хозяйства - растениеводство, мясомолочное скотоводство и птицеводство. На юге развито тонкорунное овцеводство, в средней полосе разводят коров, свиней, овец, на севере преобладает оленеводство и звероводство, пушной промысел. Красноярский край является важным пушным регионом страны. В среднем на его территории добывается до 15 тыс. белых песцов, более 50 тыс. промысловых соболей, 400 тыс. белок.

Среди отраслей легкой промышленности развиты текстильная и кожевенно-обувная. Пищевая промышленность, связанная в основном с переработкой местного сельскохозяйственного сырья (маслозаводы, заводы сгущенного и сухого молока, мясокомбинаты, мелькомбинаты, фабрики мучных и макаронных изделий, ликероводочные и пивоваренные заводы и др.), сосредоточена главным образом в городах южной части края.

Транспорт. Основные виды транспорта - железнодорожный (в южной части края) и водный (по Енисею и его крупным притокам). Главная транспортная артерия - Транссибирская магистраль. От Транссибирской магистрали отходят линии: Ачинск-Абакан и Ачинск-Абалаково-Лесосибирск, дающая выход лесу Приангарья. Для вывоза нефелиновой руды построена железная дорога Кия-Шалтырь (Белогорск) - Красная Сопка. В Красноярском крае находится самая северная в России железная дорога Дудинка-Норильск. Основной водный путь - Енисей; главные пристани -

Дудинка, Игарка, Туруханск, Енисейск, Лесосибирск, Красноярск. Создание на Енисее в связи со строительством Красноярской ГЭС крупного водохранилища улучшает условия судоходства выше Красноярска. Морскими воротами Енисейского Севера являются порты Дудинка и Игарка; до Игарки по Енисею поднимаются морские суда, следующие Северным морским путем. В южной части края большое значение имеет автомобильный транспорт. Воздушный транспорт связывает самые отдаленные северные районы с Красноярском и Красноярск с Москвой и другими городами.

2.2. Анализ налоговых поступлений в бюджет Красноярского края

За 2015 год на территории Красноярского края в консолидированный бюджет Российской Федерации мобилизовано налогов и сборов в сумме 293,1 млрд. рублей (таблица 2.4). Из общего объема мобилизованных доходов в федеральный бюджет перечислено 148,2 млрд. рублей, в консолидированный бюджет края 144,8 млрд. рублей, из него в доходы местных бюджетов перечислено 31,4 млрд. рублей.

Таблица 2.4 - Динамика поступления налогов и сборов в разрезе бюджетов, по состоянию на 01.01.2014, тыс. руб.

Наименование налогов и сборов	Всего консолидированный бюджет РФ	в том числе:			Темп роста поступлений конс.бюджета РФ в % к 01.01.16
		Федеральный бюджет	Консолидированный бюджет субъекта	Из гр.3 поступило в доходы местных бюджетов	
А	1	2	3	4	5
Поступило налогов и сборов	293 064 349	148 206 199	144 858 150	31 362 946	109
в том числе					
Налог на прибыль – всего, в том числе:	54 388 718	11 794 041	42 594 677	4 259 443	89

Налог на прибыль организаций	47 078 033	4 483 594	42 594 662	4 259 443	77
Налог на прибыль с доходов, полученных в виде дивидендов, %	7 310 447	7 310 447	x	x	194
Налог на доходы физических лиц	54 017 035	x	54 017 035	22 659 092	109
Налог на добавленную стоимость	29 418 807	29 418 807	x	x	135
Акцизы, в том числе:	21 952 470	6 001 800	15 950 670	x	116
- Акцизы на нефтепродукты	18 345 752	5 136 810	13 208 942	x	118
- Акцизы на спирт, спиртосодержащую продукцию, пиво и алкогольную продукцию	3 606 718	864 990	2 741 728	x	109
Платежи за пользование природными ресурсами, в том числе:	107 234 262	100 652 441	6 581 821	x	111
- НДСПИ, из него	107 075 707	100 515 437	6 560 270	x	111
нефть	95 434 026	95 434 026	x	x	111
- Водный налог	136 499	136 499	x	x	129
Налоги на имущество, в том числе:	19 710 897	x	19 710 897	2 118 884	126
- Налог на имущество организаций	15 708 439	x	15 708 439	x	127
- Налог на имущество физических лиц	413 730	x	413 730	413 730	140
- Земельный налог	1 705 437	x	1 705 437	1 705 437	113
- Транспортный налог, из него	1 879 395	x	1 879 395	x	123
транспортный налог с организаций	431 006	x	431 006	x	109
транспортный налог с физических лиц	1 448 389	x	1 448 389	x	128
УСН	3 576 608	x	3 576 608	x	111
ЕНВД	1 926 822	x	1 926 822	1 926 822	104
ЕСХН	29 202	x	29 202	29 094	85
Налог, взимаемый в связи с применением патентной системы и в виде стоимости	31 905	x	31 906	31 088	-

патента в связи с применением УСН					
-----------------------------------	--	--	--	--	--

По состоянию на 01.01.2016 структура доходов консолидированного бюджета РФ представлена следующим образом (рис. 2.1).

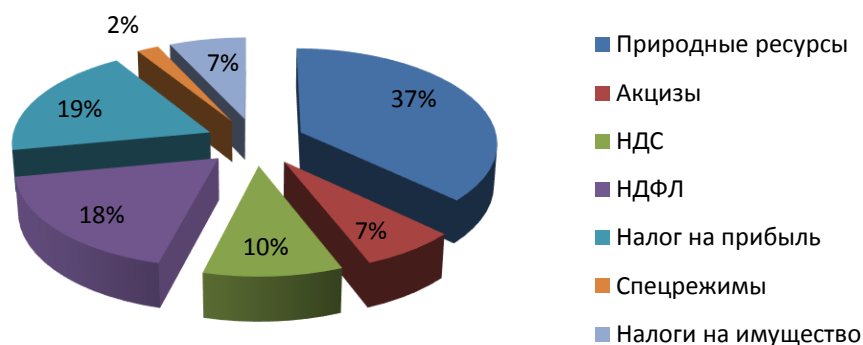


Рис. 2.1 – Структура поступления налогов и сборов, в консолидированный бюджет РФ по состоянию на 01.01.6

Наибольший удельный вес занимают поступления по платежам за пользование природными ресурсами - 37%, 19% составляют платежи по налогу на прибыль, 18% - и налогу на доходы физических лиц, 10% - по НДС, по акцизам и имущественным налогам – по 7 процентов. Относительно прошлого года в структуре доходов отмечается увеличение доли платежей по НДС – на 2 процентных пункта, по платежам за пользование природными ресурсами и имущественным налогам - на 1 процентный пункт. И, напротив, на 4 процентных пункта уменьшился удельный вес налога на прибыль.

За 2015 год по сравнению с 2014 годом поступления в консолидированный бюджет РФ увеличились на 9% или на 24,3 млрд. рублей, в том числе в федеральный бюджет платежи увеличились на 23 млрд. рублей, в бюджет субъекта - на 1,3 млрд. руб. (рис. 2.2).

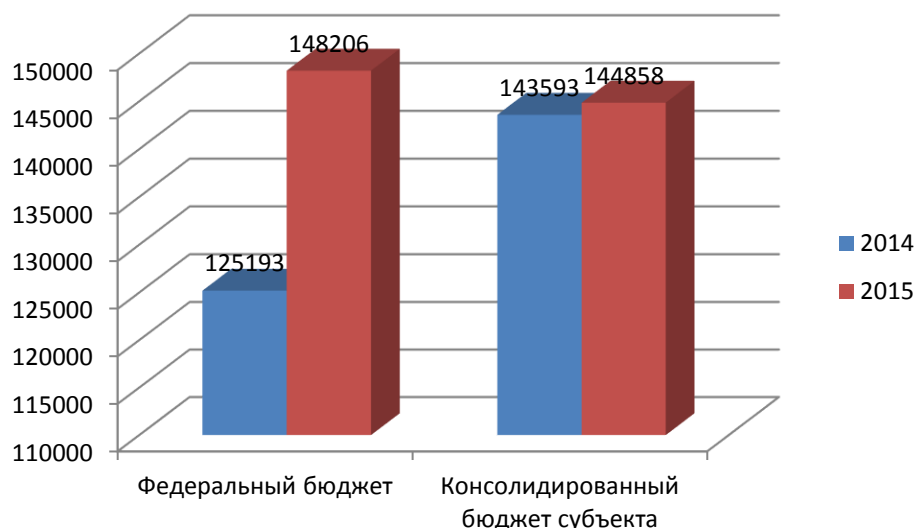


Рис. 2.2 – Динамика поступления налогов и сборов в консолидированный бюджет РФ на Территории Красноярского края за 2014-2015гг.

В целом, по основным налогам и сборам отмечается рост поступлений, исключение составили платежи по налогу на прибыль (рис. 2.3).

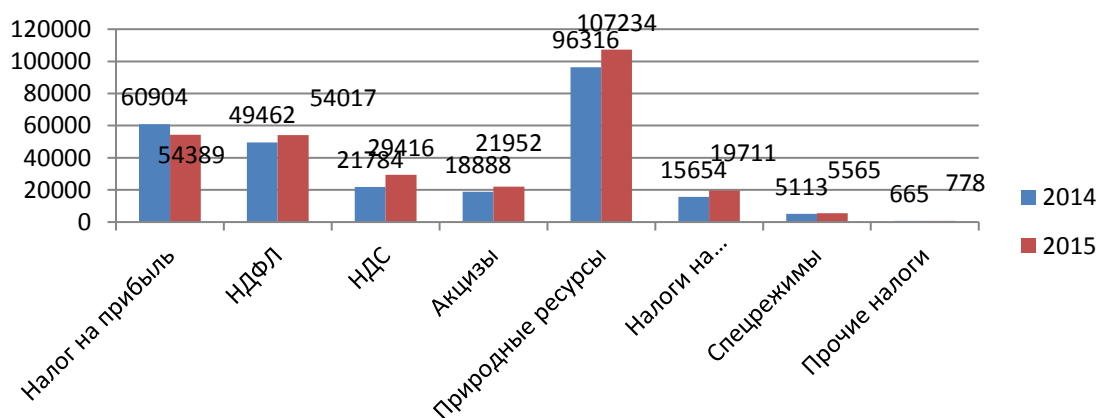


Рис. 3.3 – Динамика поступлений в консолидированный бюджет РФ за 2014-2015гг.

Поступления по налогу на прибыль составили 89% к 2014 году и уменьшились на 6,5 млрд. рублей. В структуре поступления налога на прибыль уменьшение отмечается по налогу на прибыль организаций, зачисляемого в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации по соответствующим ставкам – 77% к платежам прошлого года. Частично уменьшение компенсируется увеличением на 94% платежей по налогу на прибыль

организаций с доходов, полученных в виде дивидендов и процентов по государственным и муниципальным ценным бумагам.

Наибольший рост поступлений отмечается по налогу на добавленную стоимость и платежам за пользование природными ресурсами. Так, по сравнению с 2014 годом поступления по НДС увеличились в 1,4 раза или на 7,6 млрд. рублей.

По платежам за пользование природными ресурсами увеличение составило 11 процентов или 10,9 млрд. рублей. В структуре платежей 99,8% составляют поступления по налогу на добычу полезных ископаемых. По сравнению с прошлым годом поступления увеличились на 10,9 млрд. рублей, в том числе за счет роста поступлений по налогу на добычу нефти - на 9,3 млрд. рублей, газа и газового конденсата - на 347 млн. рублей и 35 млн. рублей соответственно, налогу на добычу прочих полезных ископаемых – на 1,0 млрд. рублей, и налогу на добычу полезных ископаемых в виде угля - на 15 млн. рублей.

В целом, поступления акцизов по подакцизным товарам увеличились на 16% (на 3,1 млрд. рублей), главным образом, за счет увеличения платежей от уплаты акцизов на нефтепродукты (прирост составил 2,7 млрд. рублей), поступления от уплаты акцизов на алкогольную продукцию увеличились на 9% или на 312 млн. рублей.

По группе имущественных налогов поступления увеличились на 26%. Увеличение платежей отмечается по налогу на имущество организаций (127%), налогу на имущество физических лиц (140%), земельному налогу (113%). По транспортному налогу поступления составили 123% к прошлому году, в том числе на 9% отмечается рост платежей от юридических лиц и на 28% по налогу, уплачиваемому физическими лицами.

В структуре доходов федерального бюджета основной удельный вес составляют платежи за пользование природными ресурсами - 68%, 20% - НДС, 8% – поступления налога на прибыль, и 4% - акцизы (рис. 2.4).

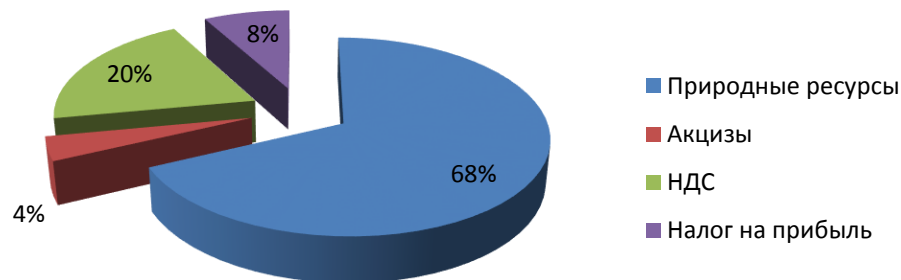


Рис. 2.4 – Структура поступления налогов и сборов в федеральный бюджет по состоянию на 01.01.2016

Поступление налогов и сборов в федеральный бюджет увеличилось на 23 млрд. рублей по сравнению с поступлениями 2014 года. Рост доходов обеспечен за счет увеличения поступлений по НДС - на 7,6 млрд. рублей, платежей за пользование природными ресурсами - на 10,2 млрд. рублей, по налогу на прибыль – на 3,4 млрд. рублей и акцизам - на 1,7 млрд. рублей (рис. 2.5).

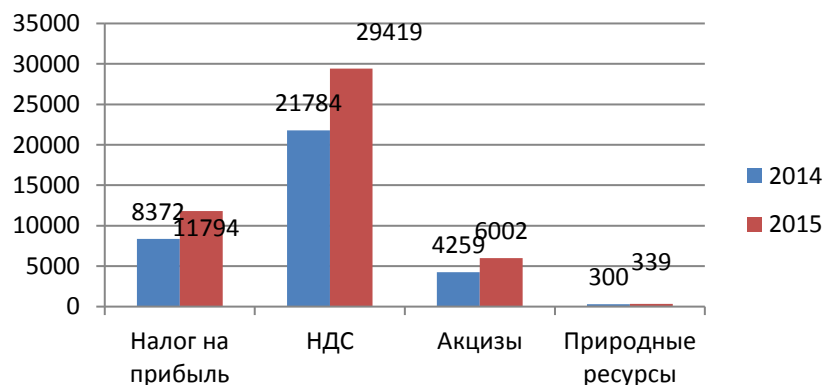


Рис. 2.5 – Динамика поступления по видам налогов в федеральный бюджет за 2014-2015гг.

В структуре доходов консолидированного бюджета субъекта РФ по состоянию на 01.01.2016 наибольший удельный вес занимают поступления по налогу на доходы физических лиц и налогу на прибыль – 37% и 29% соответственно, 14% составляют имущественные налоги, 11% - акцизы, 5%

и 4% соответственно составляют платежи за пользование природными ресурсами и налоги со специальными налоговыми режимами (рис. 2.6).

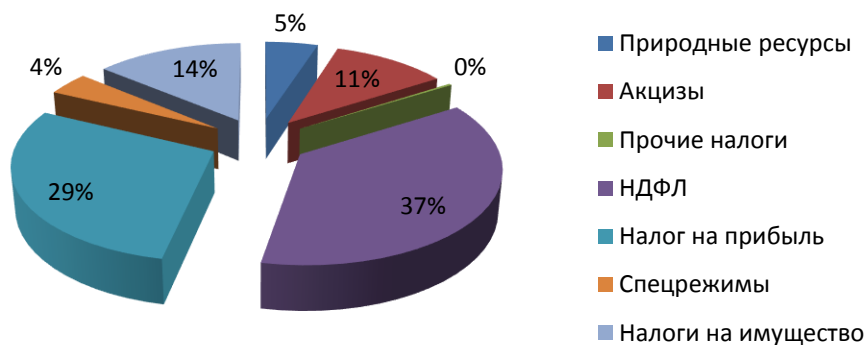


Рис. 2.6 – Структура поступления налогов и сборов в консолидированный бюджет края по состоянию на 01.01.2016г.

В целом объем налоговых платежей, поступивших в консолидированный бюджет края в 2015 году, увеличился на 1% или на 1,3 млрд. рублей. Уменьшение поступлений по налогу на прибыль на 19% или на 9,9 млрд. рублей компенсировалось увеличением поступлений по другим налогам - рост на 12% или на 11,2 млрд. рублей. Одним из основных, стабильных источников роста доходов, является налог на доходы физических лиц – платежи увеличились на 4,5 млрд. рублей. Кроме того, увеличились поступления по налогам на имущество – на 4,1 млрд. рублей, акцизам на бензин и дизельное топливо - на 1,2 млрд. рублей, платежам за пользование природными ресурсами – на 0,7 млрд. рублей, и налогам со специальными налоговыми режимами – на 0,4 млрд. рублей (рис. 2.7).

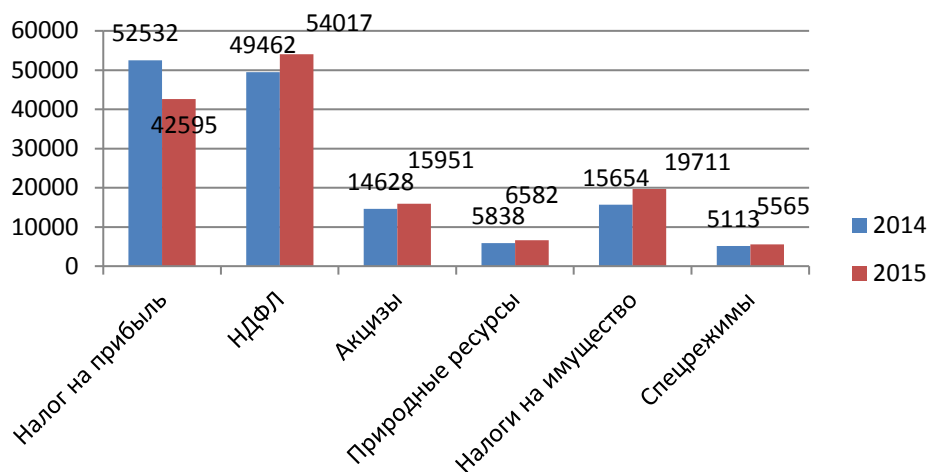


Рис. 2.7 – Динамика поступления по видам налогов в консолидированный бюджет края за 2014-2015гг.

В структуре поступления налогов и сборов в консолидированный бюджет края, поступления в краевой бюджет составили 78% (113,5 млрд. рублей), и 22% (31,4 млрд. рублей) поступления в бюджеты муниципальных образований. (Рис. 2.8).

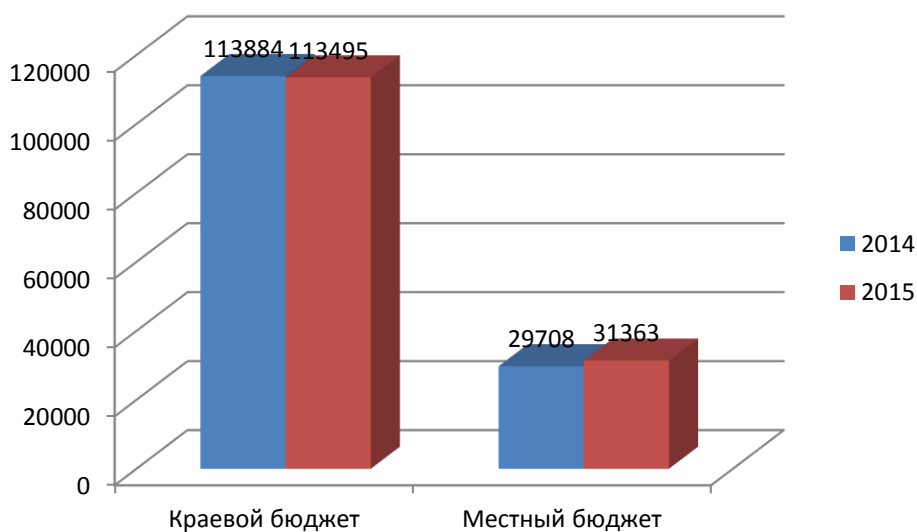


Рис. 2.8 – Динамика поступления налогов и сборов в консолидированный бюджет Красноярского края за 2014-2015гг.

За 2015 год поступления налогов в краевой бюджет составили 99,7% к уровню 2014 года, в местные бюджеты - 106%.

В структуре доходов краевого бюджета, по состоянию на 01.01.2016 основные доходные источники, это налог на прибыль – 34%, налог на доходы

физических лиц - 28%, акцизы и налог на имущество организаций – по 14%. Доходы местных бюджетов на 72% сформированы за счет НДФЛ (Рис. 2.9).

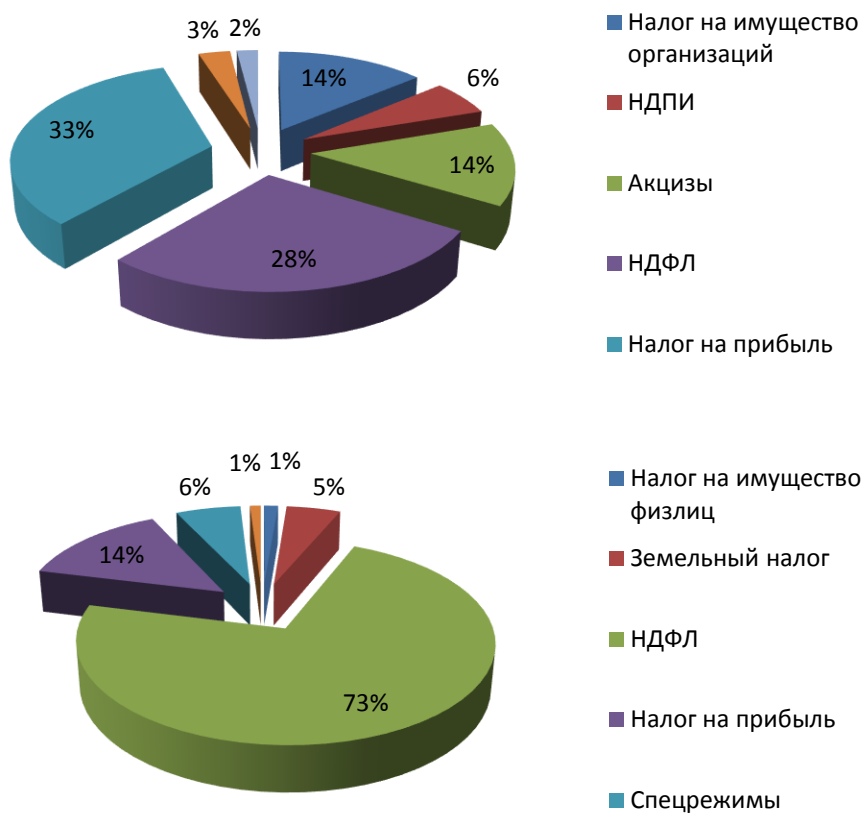


Рис. 2.9 – Структура поступления налогов и сборов в доходах краевых и местных бюджетов по состоянию на 01.01.2016

По сравнению с 2014 годом поступления налогов в краевой бюджет уменьшились на 0,4 млрд. рублей, в бюджеты муниципальных образований поступило на 1,6 млрд. рублей больше, чем в 2014 году в результате увеличения платежей по основным доходным источникам, за исключением платежей по налогу на прибыль (Таблица 2.5).

Таблица 2.5 - Динамика поступления налогов и сборов в краевой бюджет и местные бюджеты, по состоянию на 01.01.2016, тыс. руб.

Наименование налогов и сборов	Всего в консолидированный бюджет края	в том числе:		Прирост поступлений в краевой бюджет к уровню 2014 года	Прирост поступлений местных бюджетов к уровню 2014 года
		доходы краевого бюджета	доходы местных бюджетов		
А	1	2	3	4	5
Поступило налогов и сборов, в том числе:	144 858150	113 495 204	31 362 946	-389 149	1 654 609
Налог на прибыль	42 594 677	38 335 234	4 259 443	-8 943 286	- 994 101
Налог на доходы физических лиц	54 017 035	31 357 943	22 659 092	2 389 340	2 165 558
Акцизы	15 950 670	15 950 670	x	1 322 451	x
Платежи за пользование природными ресурсами, в т.ч.	6 581 821	6 581 821	x	743 422	x
- НДС	6 560 270	6 560 270	x	744 537	x
Налоги на имущество, в т.ч.	19 710 897	17 591 730	2 119 167	3 738 213	319 113
- Налог на имущество организаций	15 708 439	15 708 439	x	3 387 254	x
- Налог на имущество физических лиц	413 730	x	413 730	x	117 944
- Земельный налог	1 705 437	x	1 705 437	x	201 169
- Транспортный налог	1 879 395	1 879 395	x	348 982	x
УСН	3 576 608	3 576 608	x	357 468	x
ЕНВД	1 926 822	x	1 926 822	x	67 749
ЕСХН	29 202	108	29 094	-11 631	6 455
Налог, взимаемый в связи с применением патентной системы и в виде стоимости патента в связи с применением УСН	31 906	818	31 088	-	-

2.3. Роль транспортного налога в бюджетной системе Красноярского края

Транспортный налог имеет важное значение для регионального бюджета. Его поступления составили 2% налоговых поступлений в консолидированный бюджет Красноярского края в 2015г. Кроме того, объект налогообложения по данным налогам находится в ведении региона, т.е. это внутренний источник пополнения регионального бюджета, на который региональные власти имеют влияние.

Необходимо отметить, что в течение 2013-2015 гг. увеличивается количество налогоплательщиков, а также транспортных средств в базе данных налоговых органов.

Таблица 2.6 – Динамика начисленных и поступивших в бюджетную систему сумм транспортного налога по Красноярскому краю

Показатель	2013 г.		2014 г.		2015 г.		2015 г. в % к 2013 г.
	начислено	поступило	Начислено	Поступило	Начислено	Поступило	
Транспортный налог, всего	1456514	1386589	1714045	1574568	1 879 395	1838599	132,6
в т. ч. с организаций	174703	177638	213486	207214	76337	205933	115,9
с физических лиц	1281811	1208950	1500559	1367354	1803058	1632666	135

Анализируя структуру поступлений транспортного налога в бюджет Красноярского края за 2013 – 2015 годы, можно сказать о том, что поступления транспортного налога возросли значительно – более чем вдвое. Причина роста поступлений транспортного налога – в быстром росте числа транспортных средств, зарегистрированных в установленном порядке.

Согласно данным таблицы, сумма налога, подлежащая уплате в бюджет, по организациям снизилась более чем в два раза и увеличилась на 40% по физическим лицам, что связано с повышением ставок налога. В целом

наблюдается устойчивая тенденция увеличения поступлений транспортного налога по двум причинам – роста автопарка и повышения ставок налога.

В 2013 г. его поступления составили 1386 млн. руб., а в 2015 году эта сумма увеличилась до 1838 млн. руб. Увеличение составило более 32%. Необходимо отметить, что поступления транспортного налога с физических лиц в восемь раз превышают аналогичные от организаций, что связано с гораздо большим числом налогоплательщиков налога – физических лиц и, следовательно, большим числом транспортных средств, зарегистрированных на физических лиц.

Сведения о количестве налогоплательщиков и транспортных средств приведены в таблице 2.6

Таблица 2.6 – Сведения о количестве налогоплательщиков и транспортных средств, учтенных в базе налоговых органов по Красноярскому краю за 2015г.

	1. Количество налогоплательщиков, учтенных в базе данных налоговых органов, единиц			2. Количество транспортных средств, учтенных в базе данных налогового органа, единиц			
	Всего	которыми исчислен налог к уплате и не применяющих налоговые льготы	Применяющих налоговые льготы	Всего	наземных транспортных средств	водных транспортных средств	Воздушных транспортных средств
Налогоплательщики - организации	9 320	6 360	2 960	104 076	101 974	1 988	114
Налогоплательщики - физлица	735 054	598 470	136 584	1 068 889	1 047 863	20 992	34

Количество налогоплательщиков – как организаций, так и физических лиц увеличивается. Большую часть из числа зарегистрированных транспортных средств составляют наземные транспортные средства, водных и

воздушных транспортных средств зарегистрировано незначительное количество.

Сведения о налоговой базе и начислениях по транспортному налогу приведены в таблице 2.7.

Таблица 2.7 – Налоговая база по транспортному налогу по Красноярскому краю за 2015г.

	Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет			
	ВСЕГО	по наземным транспортным средствам	по водным транспортным средствам	по воздушным транспортным средствам
Налогоплательщики - организации	395 689	358 207	24 045	13 436
Налогоплательщики - физлица	1 483 706	1 468 226	14 534	946
Итого	1 879 395	1 826 433	38 579	14 382

Количество транспортных средств, по которым начислен налог к уплате, возросло по организациям – на 10 %, но снизилось по физическим лицам. Это объясняется расширением предоставления налогоплательщикам льгот в соответствии с Законом Красноярского края «О транспортном налоге на территории Красноярского края» от 08.11.2007 N 3-676 (в ред. принятых законов с изменениями). Сумма предоставленных льгот возросла в течение 2013-2015 гг. в 2,3 раза и составила 48,3 млн. руб., а количество транспортных средств, по которым налог не начислен в связи с предоставлением льгот и освобождением, увеличилось в 2 раза и составило 166432 млн.руб. (Таблица 2.8)

Таблица 2.8 – Информация о предоставленных льготах по транспортному налогу в Красноярском крае в 2015г.

	Сумма налога, не поступившая в бюджет в связи с предоставлением налогоплательщикам налоговых льгот (освобождением от уплаты налога)		
	ВСЕГО	в том числе:	
		льгот, установленных законодательством субъектов Российской Федерации	льгот, установленных в соответствии со ст. 7 НК РФ международными договорами РФ
Налогоплательщики - организации	57 484	57 484	0
Налогоплательщики - физлица	109 158	109 158	0
Итого	166 642	166 642	0

Поступления от транспортного налога направляются в консолидированный бюджет субъекта РФ. С 2010 г. все поступления от налога перечисляются в бюджеты муниципальных образований. Определение ставок налогов позволяет регулировать денежные поступления в соответствующие бюджеты.

Для того, чтобы сопоставить суммы транспортного налога, поступившие в бюджет и суммы, израсходованные на содержание автодорог и дорожной инфраструктуры Красноярского края, рассмотрим отчет о результатах деятельности Красноярского дорожного фонда КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» за 2015г.

Таблица 2.9 – Основные показатели деятельности КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» за 2015г.

Наименование показателей результативности (целевых индикаторов)	Единица измерения	Ожидаемые конечные результаты	Фактически достигнутые результаты	Процент исполнения
Содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	км	13 971,08	13 972,61	100%

Продолжение таблицы 2.9

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, работы по содержанию которых выполняются в объеме действующих нормативов (допустимый уровень) и их удельный вес в общей протяженности автомобильных дорог, на которых производится комплекс работ по содержанию	км	4 062,44	4 082,13	102%
	%	29,08	29,22	100%
Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям, и их удельный вес в общей протяженности сети	км	9 711,75	9 765,46	101%
	%	69,51	69,89	101%
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которой проведены работы по ремонту и капитальному ремонту в общей протяженности сети	%	1,58	1,71	108%
Содержание зимних автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	км	2 402,86	2 402,86	100%
Всего объектов по ремонту автомобильных дорог	км	220,70	239,09	108 %
Ввод объектов по ремонту мостов	ед.	9	12	133%
Ввод объектов по капитальному ремонту мостов	ед.	3	3	100%
Замена (реконструкция) ремонтнопригодных искусственных сооружений (ввод в эксплуатацию мостов)	ед.	2	2	100 %
	пог.м.	29,4	29,4	100%
Приобретение дорожно-строительных материалов	тыс. куб. м.	40,0	40,0	100%
Обустройство пешеходных переходов	ед.	28,0	28,0	100%
Установка недостающих металлических ограждений	п.м.	1 995,0	1 995,0	100%

Всего на содержание и строительство дорог и дорожной инфраструктуры в Красноярском крае в 2015г. было израсходовано 1,4 млрд. руб., в то время как поступления транспортного налога в бюджет составили 1,8 млрд. руб. Транспортный налог, в отличие от старого налога на содержание

автодорог, не является целевым, он может быть потрачен и на другие потребности региона. Из чего следует, что законопослушные граждане, которые платят транспортный налог, не обязательно получают хорошие дороги в том регионе, где они проживают.

Поэтому к основным недочетам и проблемным вопросам действующего транспортного налога можно отнести нецелевой характер расходования финансовых ресурсов, собранных от поступления налога.

Еще одним спорным вопросом транспортного налога является отсутствие современной налоговой базы. В настоящий момент налоговая база определяется как мощность двигателя транспортного средства в лошадиных силах. Данный показатель, на сегодняшний день, мягко говоря, неудачен. Опираясь на зарубежный опыт, можно сказать, что в большинстве европейских государств транспортные налоги и сборы имеют целевую направленность, а за налоговую базу принимаются те показатели, которыми транспортное средство непосредственно оказывает свое негативное воздействие на дорожное покрытие или окружающую среду.

Решение данных вопросов могло бы сделать транспортный налог действительным и очень эффективным инструментом развития территорий.

3. Перспективы транспортного налога, как инструмента развития территории

3.1. Направления развития взимания транспортного налога

На данном этапе развития государства и экономики основными функциями транспортного налога являются: регулирующая и фискальная, причем именно в указанном порядке. Фискальная функция транспортного налога выражается в том, что с его помощью государство создает необходимые денежные фонды, предназначенные для выполнения своих функций и обязательств перед гражданами. Регулирующая функция появилась как следствие развития государственности, налог используется для достижения экономических целей, развития нужных в данный момент времени секторов и отраслей экономики, разрешение социальных противоречий.

В последние годы существующая система обложения транспортным налогом подвергается обоснованной критике как законодателями, так и самими налогоплательщиками. Все чаще звучат призывы к реформированию транспортного налога, появляются все новые и новые проекты законов.

Действительно, существующая схема, когда транспорт облагается налогом в зависимости от мощности двигателя, имеет ряд существенных недостатков:

- 1) Транспортный налог в России не имеет целевого характера, все средства, полученные от его взимания, направляются в региональный бюджет и могут расходоваться региональными властями на любые цели в рамках действующего законодательства. В то время как уплачивается налог определенной, относительно узкой категорией налогоплательщиков-владельцами транспортных средств. То есть искажается сама суть транспортного налога как «возмездного» платежа. «Возмездность» налога должна выражаться в том, что собранные фискальные платежи должны

использоваться строго по целевому назначению. Так как транспортные средства являются источниками повышенной опасности, оказывают влияние на дорожную сеть и экологию, то аккумулируемые платежи должны быть направлены на развитие дорожной сети, улучшение транспортной ситуации в мегаполисах, повышение качества дорожного покрытия, охрану окружающей среды.

2) Неверен выбор характеристики транспортного средства - мощности двигателя, выраженной в лошадиных силах, положенной в основу определения налоговой базы. Мощность двигателя не связана напрямую ни с объемом вредных выбросов в атмосферу, ни с размерами автомобиля. Мощные автомобили не обязательно производят больше вредных выбросов, т.к. зачастую это современные иномарки, работающие на экологически чистом топливе и соответствующие самым строгим экологическим нормам. Больше всего загрязняют атмосферу старые автомобили, причем их вредное воздействие на окружающую среду почти не зависит от мощности двигателя.

3) Не в состоянии действующий транспортный налог решить и проблему пробок и дефицита парковочных мест в крупных городах. Эксперты сходятся во мнении, что широкое распространение компактных автомобилей могло бы решить данную проблему. Однако транспортный налог в его нынешнем виде не способен склонить автовладельцев к отказу от крупных машин в пользу более компактных. Таким образом налог, рассчитываемый в зависимости от мощности, не способен регулировать транспортную ситуацию в России, т.к. нет четкой связи размера уплачиваемого налога с вредным воздействием объекта налогообложения на окружающую среду и дорожное покрытие.

4) Прогрессивная шкала ставок, имеющая ступенчатый вид, неадекватна. Для владельцев машин с мощностью двигателя, отличающейся всего на одну единицу, размер налога может отличаться в разы. Например, в Красноярском крае для легковых автомобилей мощностью до 150 л. с. включительно установлена ставка налога 14,50 рублей, а для легковых автомобилей мощностью свыше 150 до 200 л. с. - 29 рублей с каждой лошадиной силы.

Соответственно, за машину мощностью 150 л.с. владелец должен заплатить 2175 руб., а за машину мощностью 101 л. с. - уже 4379 руб. То есть разница в мощности двигателя в 1 л. с. приводит к увеличению суммы уплачиваемого налога более чем в 2 раза.

5) Транспортный налог имеет низкую эффективность как фискальный платеж из-за низкой собираемости. Собираемость транспортного налога по физическим лицам на сегодняшний день составляет менее 50 %. Причин такому положению дел несколько. Низкое качество администрирования со стороны налоговых органов, низкое качество информации, предоставляемой ГИБДД, лежащей в основе исчисления налога, пробелы в законодательстве. Нет у налоговых органов и действенных рычагов воздействия на должников. Долг с физического лица может быть взыскан принудительно только по решению суда при участии судебного пристава.

б) Недостаток существующей схемы сбора транспортного налога заключается в том, что водителям, которые проезжают сотни километров в день, и водителям, которые выезжают на дороги несколько раз в год, приходится платить одинаковую сумму, т. к. по существующей в настоящее время схеме для обложения транспортного средства налогом достаточно факта его регистрации в ГИБДД.

Однако если исторически основной целью дорожных налогов и сборов было получение финансового механизма, необходимого для содержания и развития дорожной сети, то сегодня ситуация изменилась. Налоги и сборы с пользователей автомобильных дорог рассматриваются не только как источники финансирования, но и как регуляторы уровня загрузки дорог и снижения отрицательного воздействия на окружающую среду, роста социально-экономического благосостояния государства. Уменьшение спроса на поездки приводит к экономии времени для участников дорожного движения и повышению предсказуемости продолжительности пути. Сокращение объемов движения улучшает жизнедеятельность городской среды и уменьшает разрастание городов.

Согласно существующему законодательству Российской Федерации владельцы автотранспортных средств обязаны производить уплаты следующих налогов и платежей:

1) Акцизы на топливо и автомобили. В соответствии с 22 главой Налогового кодекса Российской Федерации размер акцизов устанавливается органами федеральной власти, поступления частично зачисляются в федеральный бюджет (в 2013-15гг. – 28% от собранной суммы), частично – в региональные (доли собранных сумм, подлежащих переводу в бюджеты субъектов федерации приведены в приложении 4 к Федеральному закону "О федеральном бюджете на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов").

2) Региональный транспортный налог. Предельная ставка налога установлена в 28 главе Налогового кодекса Российской Федерации. Действующая на территории субъекта РФ ставка устанавливается региональными органами власти, поступления зачисляются в бюджет субъекта РФ.

3) Таможенные пошлины, установленные Соглашением Таможенного Союза от 18 июня 2010 года, уплачиваемые владельцами иностранных автомобилей и перечисляемые в федеральный бюджет.

4) Сборы с транспортных средств, массой более 12т. – введены Федеральным законом N 68-ФЗ от 06.04.2011

5) Утилизационные сборы на импортируемые транспортные средства – легковые и грузовые автомобили, автобусы. Введен с 1 сентября 2012г. 47 постановлением Правительства РФ. Размер сбора рассчитывается из базовой ставки в 20 тыс. руб. и повышающего коэффициента. Наименьший коэффициент (1,34) распространяется на новые и подержанные электромобили, а также новые автомобили с объемом двигателя меньше двух литров. Таким образом, утилизационный сбор на них составит 26,8 тыс. рублей. На подержанные автомобили с объемом двигателя до двух литров распространяется коэффициент 8,26 (165,2 тыс. рублей). Новые автомобили с двигателем до трех литров попадут под коэффициент 2,66 (53,2 тыс. рублей).

Такие же, но подержанные, обойдутся уже в 322,4 тыс. рублей. За ввоз новых и подержанных автомобилей с двигателем более 3,5 л величина сбора варьируется от 110 до 700,2 тыс. руб. соответственно. При этом физические лица могут ввозить автомобили по сниженному коэффициенту в 0,15 для новых автомобилей и 0,25 - для подержанных. Суммы сбора подлежат перечислению в федеральный бюджет.

Следовательно, общая налоговая нагрузка на конечного автовладельца формируется из региональных и федеральных налогов, а также обязательных платежей, независимо управляемых различными уровнями государственной власти.

Разные типы транспортных налогов оказывают различное влияние на отдельные элементы процесса использования автотранспортного средства, что необходимо учитывать при построении источников системы финансовых источников дорожных фондов, прогнозировании будущих финансовых потоков, образуемых налоговыми платежами, и выработке на его основании кратко- и среднесрочной налоговой политики.

Принимая во внимание, что налоговые ставки в краткосрочном периоде являются фиксированными, то таким образом количественные факторы оказывают основное влияние на финансовый поток по транспортному налогу, который может быть описан формулой:

$$PН = PН_{\text{ср}} \times Q_i \times T, \quad (3.1)$$

где $PН_{\text{ср}}$ - средневзвешенная сумма регулярного транспортного налога Q - общее количество автомобилей Q_i - количество приобретенных автомобилей i разряда, T - число налоговых периодов в исследуемый интервал времени.

Данная формула описывает налоговую нагрузку и объем поступлений от транспортного налога, уплачиваемого автовладельцами за T налоговых периодов, и может быть использована для анализа финансовых потоков на макроуровне.

Важной проблемой является определение уровня налоговой нагрузки на автовладельца, при котором следует отказ от использования личного автотранспорта. Учитывая особенности оценки расходов автовладельцами, можно предположить, что влияние на отказ оказывает отношение текущих расходов автовладельца на транспортное средство (регулярные и переменные расходы) к его среднемесячному доходу.

Для расчета предлагаемой модели автором была выбрана целевая группа автовладельцев, информацию о которых можно было найти в публичном доступе и численность которых была бы достаточна, для достоверного подтверждения работоспособности модели. В качестве целевой группы были выбраны автовладельцы, проживающие в городе Красноярске и владеющих автомобилями Skoda Octavia – всего около 34 тысяч человек. Результаты расчетов приведены в ниже представленных таблицах.

В таблице 3.1 даны общие вводные данные по исследуемой выборке автовладельцев, являющиеся элементами налоговой базы автотранспортных налогов – количество транспортных средств, пробег автомобилей и объем израсходованного топлива. Общие показатели пробега автотранспортных средств, объема израсходованного топлива и доход автовладельцев получен расчетным путем исходя из средневзвешенных индивидуальных величин показателей, умноженных на количество автовладельцев.

Таблица 3.1 - Показатели использования автотранспорта, 2015г.

Показатель	Значение
Количество автомобилей	33 947
Количество приобретенных автомобилей	12 791 65
Пробег, км	707 597 311
Расход топлива, л.	45 993 825
Средний месячный доход автовладельца, руб.	31 400
Общий годовой доход автовладельцев, тыс. руб	12 791 328

В таблице 3.2 показаны средние величины налоговых платежей в разрезе отдельных видов налогов. Расчет платежей транспортного налога и топливного акциза в этом примере упрощается за счет единой модели автомобиля для всей выборки и типа используемого топлива – фактически это ставка транспортного налога на автомобиль с двигателем 1,4 л. и величина акциза, включаемая в 1 литр АИ-98. Общие суммы налоговых поступлений за год с целевой группы автовладельцев приведены в таблице 3.3.

Таблица 3.2 - Налоговые ставки

Показатель	Значение
Средняя ставка транспортного налога, руб/авт.	679
Средняя ставка топливного налога, руб/л.	5,6
Средние единовременные платежи, руб/год.	104 119
Ставка прямого налога на передвижение, руб/км.	

Таблица 3.3 - Общие суммы автотранспортных налогов

Показатель	Значение
Единовременные налоги (там.пошлина, акцизы на автомобили), тыс. руб.	2 327 928
Регулярные налоги (трансп. налог), тыс. руб.	23 050
Топливные налоги (акцизы на топливо), тыс. руб.	257 565
Налоги на перемещение, тыс. руб.	-
Итого, тыс. руб.	2 608 544

Таким образом можно констатировать, что 69% от налоговой нагрузки носит целевой, «окрашенный» характер и может быть использовано в качестве как целевого источника для формирования фондов финансирования затрат дорожной инфраструктуры, так и в качестве налогового механизма регулирования транспортной инфраструктуры.

В результате сопоставления налоговой нагрузки и общих расходов получилось, что налоговые платежи составили 46% от общих расходов автовладельца, что позволяет выделить объем расходов автовладельцев, напрямую регулирующуюся государством через налоговый механизм.

Остальная часть расходов определяется рыночными агентами и государственное управление ими через уровень налогов возможно лишь косвенно. Также можно отметить, что около 72% неединовременных расходов автовладельцев являются переменными, из чего возможно сделать вывод о высокой коррелированности между использованием автомобиля и расходами на него и, наоборот, о слабой корреляции последнего с владением автомобилем – факт обладания транспортным средством генерирует лишь 28% от общей налоговой нагрузки.

В части анализа предельных показателей использования автотранспортом были получены следующие результаты. Коэффициент вхождения по целевой группе автовладельцев (отношение

единоразовых затрат к месячному доходу автовладельца) оказался равен 16,31, что отражено в таблице 3.4. Это означает, что для того, чтобы приобрести автомобиль и стать налогоплательщиком, человеку необходимо затратить 16,31 месячных доходов, что является весьма значительной величиной.

Можно предположить, что рост единоразовых затрат по приобретению автотранспорта (в т.ч. в части разовых налогов и сборов) приведет к некоторому росту собираемых налогов с приобретения, однако приведет к повышению коэффициента вхождения и отсекает часть потенциальных автовладельцев, а с ними и возможные налоговые платежи как единоразовые, так и регулярные, эффект от потери которых может оказаться более значимым, чем рост поступлений от налогов на приобретение. И наоборот – государство может пойти на снижение коэффициента вхождения для того, чтобы за счет снижения поступления от единоразовых налогов получить рост налоговых поступлений от владения и использования автотранспортными средствами.

Отдельного рассмотрения заслуживает проблема определения предельной налоговой нагрузки. Коэффициент затрат, который характеризует отношение текущих (регулярных и переменных) затрат к доходу автовладельца, находится на уровне 0,14, в то время как критический уровень общих расходов, вынуждающий автовладельца отказаться от пользования и владения автомобилем, составляет 0,24 от уровня ежемесячного дохода (порог на отказ). Таким образом, существует резерв повышения налоговой нагрузки в 10% дохода автовладельцев или в 4,5 раза относительно уровня текущей налоговой нагрузки (в сумме на всю целевую группу – 1,3 млрд. руб. в год), который не приведет к значительным отказам автовладельцев от пользования автотранспортным средством.

Таблица 3.4 - Показатели доступности использования автотранспортных средств

Показатель	Значение
Коэффициент вхождения	16,31
Коэффициент затрат	0,14
Порог на отказ	0,24
Коэффициент отклонения	1,72
Запас налоговой нагрузки, тыс. руб.	1 276 925
Запас налоговой нагрузки по отношению к текущим налогам	4,55

Необходимо помнить, что запас налоговой нагрузки является своего рода резервом на случай роста уровня общего уровня расходов автовладельцев. Если нарастить налоговую нагрузку до уровня, при котором коэффициент затрат будет близок порогу на отказ, то значительно повышается риск отказа от пользование транспортным средством (а с ним – и прекращение выплат автотранспортных налогов) при относительно малых изменениях иных видов расходов, в том числе и не контролируемых государством: рост цен на топливо, увеличение стоимости страховки и т.д.

Следовательно, государство должно быть заинтересовано в наличии определенного запаса налоговой нагрузки для компенсации волатильности макроэкономических факторов, уровень же данного запаса должен определяться исходя из прогнозов по макроэкономическим показателям, а также планируемым изменениям в законодательных актах.

Если рассматривать объем собранных налогов в разрезе уровней бюджетов, в которые данные налоги подлежат перечислению, то получается следующее распределение в таблице 3.5.

Таблица 3.5 - Структура налоговых поступлений по уровням бюджетов

Показатель	Значение
Федеральные налоги, тыс. руб.	2 402 890
Региональные налоги, тыс. руб.	48 807
Муниципальные налоги, тыс. руб.	-

Помимо доходной части значимым предметом для изучения является расходная часть бюджетов. Т.к. мы рассматриваем относительно малую группу автовладельцев, то можно аналитическим способом выделить объем расходов бюджетной системы пропорционально численности владельцев модели Skoda Octavia в общей численности автовладельцев Красноярска (0,6% от всех автовладельцев Красноярска), результаты расчета приведены в таблице 3.6.

Таблица 3.6 - Структура налоговых поступлений по уровням бюджетов.

Вид расходов	Общие расходы на дорожную инфраструктуру	Доля Красноярска в расходах	Доля модели в расходах	Сумма расходов	Доля
Федеральные расходы, тыс. руб.	386 579	5%	0,6%	109	16%
Региональные расходы, тыс. руб.	100 000	100%	0,6%	565	84%
Муниципальные расходы, тыс. руб.	-	-	-	-	0%

Из соотношения объемов доходной и расходной частей бюджетов в таблице 3.7 выведены показатели покрытия дорожных расходов поступлениями из налоговых источников.

Таблица 3.7 - Характеристика налогового покрытия расходов бюджетов

Показатель	Значение
Покрытие федеральное	22,02
Покрытие региональное	0,09
Покрытие муниципальное	-
Общий коэффициент покрытия	2,16
Страновой коэффициент покрытия (пример)	1,2

Из анализа величин покрытия можно сделать вывод, что в части целевой группы автовладельцев создается избыточное обеспечение налоговыми источниками федеральных расходов (более чем в 22 раза) и недостаточное финансирование региональных расходов – лишь 9% дорожных расходов Красноярска в части целевой группы обеспечено встречными поступлениями в бюджет.

Общий коэффициент покрытия расходов по исследуемой группе автовладельцев составляет 2,16, что говорит о двукратном превышении доходной части над расходной. При таком превышении у государства есть ряд возможных действий.

Во-первых, можно выровнять доходную и расходную части бюджетов за счет либо уменьшения налоговой нагрузки на автовладельцев (например, снизив единовременные налоги для стимулирования приобретения автотранспортных средств и увеличения числа налогоплательщиков), либо за счет повышения расходов на дорожную инфраструктуру и расширение инвестиционной программы.

Во-вторых, возможно сохранить текущее соотношение доходов и расходов, а избыток направить на распределение между уровнями бюджетов и иными группами автовладельцев и равномерного развития всей дорожной инфраструктуры страны. Если выбирать последнее направление, то возникают объем трансфертов, показанный в таблице 3.8.

Таблица 3.8 - Структура расчетных трансфертов по уровням бюджетов

Показатель	Значение
Трансферт внутригрупповой федерального бюджета, тыс. руб.	-1 278 169
Трансферт внутригрупповой регионального бюджета, тыс. руб.	628 609
Трансферт внутригрупповой муниципального бюджета, тыс. руб.	-
Трансферт в государственный бюджет, тыс. руб.	- 649 561

Таким образом, полученные с целевой группы суммы автотранспортных налогов обеспечивают общий коэффициент покрытия дорожных расходов группы в 2,16.

Если в качестве примера предположить, что коэффициент покрытия в целом по России составит 1,2, то из налоговых поступлений целевой группы за счет сумм федеральных налогов необходимо передать для распределения в другие регионы страны 649,6 млн. руб., а также произвести доначисление в региональный бюджет целевой группы в размере 628,6 млн. руб. для покрытия дорожных расходов, понесенных субъектом.

Полученные результаты позволяют сделать вывод, что существующая система налогообложения транспортных средств с ее структурой налогов и пошлин не оптимальным образом решает задачу покрытия расходов государства по поддержанию и развитию транспортной системы.

3.2. Проблемы исчисления транспортного налога и их решение

С целью наилучшего распределения поступающих от транспортного налога средств, в 2010 году по инициативе Правительства было принято

решение возродить дорожные фонды. Соответствующие поправки были внесены в Бюджетный кодекс: дорожные фонды стали составной частью федерального и регионального бюджетов. Предусмотрена возможность переносить остатки бюджетных ассигнований, неиспользованные в текущем году, на очередной финансовый год. То есть возникла система непрерывного бюджетного финансирования дорожных работ.

Сначала был сформирован федеральный дорожный фонд, а в 2011 году стали учреждаться региональные фонды. Основными источниками наполнения федерального дорожного фонда стали субсидии из федерального бюджета, 28% топливных акцизов, сборы с тяжелых грузовиков массой более 12 тонн, другие неналоговые доходы от использования федеральных дорог. В региональные фонды поступает 72% топливных акцизов, транспортный налог. При этом региональные власти вправе привлекать дополнительные источники финансирования.

Рассматривая существующие налоговые источники финансирования дорожной сети, стоит отметить, что, несмотря на неоптимальную систему налогов и пошлин, уплачиваемых автовладельцами, распределяющую платежи между уровнями бюджетной системы вне зависимости от обеспеченности уровнем дорожных расходов и вызывающее существенное недофинансирование дорожных расходов со стороны автовладельцев, их структура определена во многом исторически сложившимся подходом к финансированию дорожных расходов в нашей стране. Согласно нему дорожная сеть традиционно является общественным благом, бремя обеспечения которого ложится на всех хозяйствующих субъектов и граждан страны, независимо от наличия у них транспортных средств или причиняемого износа сети, что приводит к неполному покрытию дорожных расходов самими пользователями дорожной сети. Главным сдерживающим фактором является устаревшая схема взимания транспортного налога, которая может быть заменена акцизами, уплачиваемыми автовладельцами в составе цены топлива.

Что это даст (плюсы по сравнению с имеющейся схемой):

1) Близкую к абсолютной собираемость налога.

По данным портала НГС, в Красноярске 259 заправок, а количество налогоплательщиков (физических и юридических лиц) составляет 744374 - поставить счетчики на 259 заправках в городе и получать налог с 259 юридических лиц намного проще, чем обработать информацию по 744374 налогоплательщикам, из которых 735054 физических лиц.

2) Более справедливое распределение налоговой нагрузки среди налогоплательщиков по принципу «кто больше ездит - тот больше платит». В настоящий момент у многих налогоплательщиков вызывает раздражение, что человек, имеющий мощную машину, которая весь год простояла в гараже, должен заплатить налога в разы больше, чем человек, который часто использовал маломощную машину, и соответственно, изнашивал дороги.

3) Данная схема стимулирует налогоплательщиков заботиться обэкологичности. Большой объем потребляемого топлива, соответствующий большому объему выбросов вредных веществ в атмосферу, будет вести к большей сумме уплаченного налога. Это стимулирует налогоплательщиков к покупке более экологичного транспорта и к более качественному содержанию уже имеющегося.

4) Обеспечение территориальности. При взимании налога в виде акциза на топливо, налог поступает тому субъекту, на территории которого машина эксплуатируется, а не тому, на территории которого она зарегистрирована.

5) Высвобождение квалифицированного персонала. По причине указанной в пункте 1, трудозатраты сотрудников налогового ведомства, занятых расчетом транспортного налога для огромного числа автовладельцев, будут сокращены, что приведет к существенной экономии бюджетных средств.

6) Рассрочка платежа. Благодаря этой схеме налог будет платиться небольшими порциями, практически неощутимыми для кошелька нормального автомобилиста. Налогоплательщику – физическому лицу не

приходится раз в год выкладывать соизмеримые с месячными зарплатами суммы.

В 2016г. плановая величина ассигнований дорожного фонда Красноярского края на 2016 год в сумме 12 736 526,3 тыс. руб. Таким образом, под покрытие поступлениями транспортным налогом, который призван быть целевым налогом на развитие дорожной сети, передается объем расходов в 12 737 млн. руб.

Рассчитаем плановое увеличение акциза в цене бензина, требуемое для покрытия поступления транспортного налога.

Таблица 3.9 – Расчет повышения акциза в цене бензина при изменении схемы взимания транспортного налога

Марка топлива	92	95	98	ДТ	Всего
Планируемое потребление, млн. л.	755	1015	855	535	3160
Цена, руб./л	33,2	35	39,9	34,7	
Акциз в цене топлива, руб./л.	7,53	7,53	7,53	4,15	
Величина уплачиваемого акциза, млн. руб./год	5685	7643	6438	2220	21987
Требуемая величина покрытия налога					12737
Требуемая величина уплачиваемого акциза, млн. руб./год	8334	11112	9375	5903	34724
Требуемая величина акциза, руб./л.	11,04	10,95	10,97	11,03	
Увеличение акциза, руб./л.	3,51	3,42	3,44	6,88	
Увеличение цены, %	10,6	9,8	8,6	19,8	

Таким образом, в Красноярском крае для того, чтобы покрыть потребность в финансировании Дорожного фонда на 2016г., требуется повысить величину акциза на:

- 3,51 руб./л. или 10,6% по бензину АИ-92;
- 3,42 руб./л. или 9,8% по бензину АИ-95;
- 3,44 руб./л. или 8,6% по бензину АИ-98;
- 6,88 руб./л. или 19,8% по дизельному топливу.

Президент РФ высказался о введении подобного акциза еще в 2012 году на очередной встрече с лидерами партий, представленных в государственной Думе. По его мнению, такой подход к сбору транспортного налога является

наиболее «справедливым» и эффективным, поскольку максимально сократит недоимку региональных бюджетов и дорожных фондов. Ведь при покупке бензина цена не будет делиться на его стоимость и акцизный сбор.

Законопроект о реорганизации транспортного налога поступил в Государственную Думу 29 апреля 2015 года под номером 782404-6. Проект закона предусматривает: полное исключение главы 28 (Транспортный налог) из Налогового Кодекса РФ; внесение изменений в Бюджетный Кодекс РФ об исключении транспортного налога из состава региональных бюджетов (касается статей 56, 179).

Данное нововведение позволило бы более разумно распределить нагрузку на налогоплательщиков и более эффективно распределять средства, полученные в процессе сбора, что в лучшую сторону отразилось бы на региональных и местных дорожных сетях.

Заключение

Налоговая система России в части влияния на развитие дорожной инфраструктуры имеет ряд значимых отличий от налоговых систем развитых стран, ключевое из которых заключается в том, что финансирование дорог в развитых странах напрямую определяется системой налогообложения пользователя дорог, в основе которой лежит принцип использования дорог не как общественного блага, покрываемого всем обществом в целом, а как государственной услуги автовладельцам, стоимость которой формируется в рамках ценовой дорожной политики, которая задает основные принципы формирования дорожных налогов и сборов.

Практика применения подобной дорожной политики показала, что эффективность напрямую зависит от размера сбора, приближенном к предельным издержкам поддержания дорожной инфраструктуры, и степени близости взимания платы за пользование транспортной инфраструктурой к точке ее использования.

Как показал проведенный в работе анализ, транспортный налог занимает 2% в консолидированном бюджете Красноярского края, однако, его средства не являются целевыми, и направляются на другие нужды, помимо дорожного строительства.

В работе был произведен расчет распределения налоговой нагрузки на примере целевой группы автовладельцев, и были получены данные, свидетельствующие о значимых отклонениях от оптимального распределения налоговой нагрузки между налогоплательщиками и распределения налоговых поступлений между уровнями системы бюджетов и внебюджетных фондов.

Так, сейчас в общей налоговой нагрузке автовладельца из целевой группы подавляющий объем налоговых платежей составляют единовременные налоги, которые, во-первых, не поступают в систему дорожных фондов, во-вторых, образуют высокий порог вхождения для

потенциального автовладельца, что сокращает количество налогоплательщиков.

Если же рассматривать соотношение регулярных налогов и топливных налогов, можно сделать вывод об незначительном влиянии имущественных налогов на автовладельцев и их малую фискальную роль, что ставит под вопрос целесообразность сбора транспортного налога в его текущем виде.

В части распределения налоговых поступлений между уровнями бюджетной системы существует устойчивый дисбаланс между целевыми налоговыми источниками финансирования и объемом затрат на дорожное строительство – основная часть налогов поступает в федеральный бюджет, в то время как главные расходы по дорожному строительству несут субъекты федерации.

Это формирует необходимость в лишних перераспределениях средств налогоплательщиков, повышает финансовые затраты, связанные с системой дорожных фондов и вносит элемент неопределенности, связанный с возможным неполучением средств в требуемом объеме. Для разрешения всех выше перечисленных проблем предлагается его замещение повышением топливных акцизов, что в свое время было предложено Правительством России.

Данное нововведение позволило бы более разумно распределить нагрузку на налогоплательщиков и более эффективно распределять средства, полученные в процессе сбора, что в лучшую сторону отразилось бы на региональных и местных дорожных сетях.

Список использованной литературы

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (части 1-2), принят Федеральным законом №146-ФЗ от 31.07.1998 [Электронный ресурс]: справочно-правовая система /КонсультантПлюс, 2016 . – режим доступа к базе: <http://consultant.ru>;
2. Закон Красноярского края от 08.11.2007 N 3-676 «О транспортном налоге»[Электронный ресурс]: справочно-правовая система /КонсультантПлюс, 2016 . – режим доступа к базе: <http://consultant.ru>;
3. Постановление Правительства РФ от 12.08.1994 N 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации»[Электронный ресурс]: справочно-правовая система /КонсультантПлюс, 2016 . – режим доступа к базе: <http://consultant.ru>;
4. Письмо Минфина России от 02.11.2012 N 03-05-06-04/217[Электронный ресурс]: справочно-правовая система /КонсультантПлюс, 2016 . – режим доступа к базе: <http://consultant.ru>;
5. Письмо ФНС России от 27.01.2012 N БС-3-11/241 [Электронный ресурс]: справочно-правовая система /КонсультантПлюс, 2016 . – режим доступа к базе: <http://consultant.ru>;
6. Письмо Минфина России от 31.10.2012 N 03-05-07-04/18[Электронный ресурс]: справочно-правовая система /КонсультантПлюс, 2016 . – режим доступа к базе: <http://consultant.ru>;
7. Письмо Минпромторга России от 18.10.2012 N 20-3729[Электронный ресурс]: справочно-правовая система /КонсультантПлюс, 2016 . – режим доступа к базе: <http://consultant.ru>;
8. Письмо Минфина России от 13.08.2012 N 03-05-06-04/137[Электронный ресурс]: справочно-правовая система /КонсультантПлюс, 2016 . – режим доступа к базе: <http://consultant.ru>;

9. Андреев Я.Ю. Стабилизация социально-экономического развития региона на основе совершенствования бюджетного процесса и межбюджетных отношений.- дисс. на соиск. уч.ст. к.э.н.- М.,2012.
10. Бакинов П.Д. Внешние и внутренние факторы реализации налогового потенциала субъекта РФ Препринт.- Волгоград: изд-во ВолГУ, 2012.-21 с.
11. Барсулин С.В. и др. Налоговая система России: Монография. Саратов: Изд-во Сателлит, 2014. - 167 с.
12. Безруков Г.Г. Налоговое администрирование в системе федерального государственного устройства: Монография. Екатеринбург.: Изд-во АМБ, 2014.-127 с.
13. Бобоев М.Р. Налоги и налогообложение в СНГ.: Учеб. пособие. М.: Финансы и статистика, 2014. - 423 с.
14. Брызгалин А.В. и др. Транспортный налог. Гл. 28. Налоговый кодекс. Проф. коммент.:Екатеринбург.: Налоги и финансовое право, 2013.- 190 с.
15. Бурак П.И. и др. Проблемы теории и практики реформирования региональной экономики. Сборник науч. трудов специалистов и работников региональных органов управления.-М.:ИРЭИ,2015.-324с.
16. Гарин С.Н., Семашко В.Г. Косвенное налогообложение.: Монография. -Шахты, 2014.-101 с.
17. Гвоздикова А.В. Оценка и перспективы развития системы местного налогообложения в России.: Монография. Шахты.: Изд-во ЮРГУЭС, 2014. -135 с.
18. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики.-М.:ГУВШЭ, 2013.-495 с.
19. Грибкова Н.В., Умарова И.Э. Налоги в системе государственного регулирования экономики. М.: ВБК Книги, 2011. - 367 с.
20. Громов С.Н. Организационно-экономические методы и механизмы стратегического планирования и управления развитием региона (

на примере Южно-Казахстанской области Республики Казахстан).-дисс. на соиск. уч. ст. к.э.н.- М.,2013.

21. Данченко Е.Г. Формирование местных бюджетов в Российской Федерации: Монография. Шахты.: Изд-во ЮРГУЭС, 2014. - 107 с.

22. Дорохин М.А. Пути эффективного развития регулирующей функции налогообложения в современной России.-М.: Изд-воМЭСИ.2014. 57 с.

23. Евстигнеев Е.Н., Викторова Н.Г. Основы налогообложения и налогового законодательства. СПб.: Питер, 2015. 256 с.

24. Золотарева Г.И., Смородинова Н.И. Бюджетная система Российской Федерации.: Учеб. пособие. Красноярск.: СибГАУ, 2013. - 184 с.

25. Иванова Т.Б. Региональная финансовая инфраструктура и активизация инвестиционного процесса.: Монография. Волгоград.: Изд-во ВАГС, 2013. -215 с.

26. Исатаева Г.Б. Принципы разработки стратегии развития региона. Сб. науч. труд. филиала АГЭУ.- Шымкент,2012.

27. Исатаева Г.Б. Региональные аспекты налоговой политики. Сб. науч. труд. филиала АГЭУ.- Шымкент, 2012.

28. Киреенко А.П. Налоговая система: накопленный опыт и пути развития. — Иркутск.: БГУЭП, 2014.-241 с.

29. Колчин С.П. Теория и практика становления системы налогообложения в России.: Монография. М.:ВЗФЭИ, 2013. - 171 с.

30. Куницын Д.В., Блохина Т.В. Налоговый менеджмент.: Учеб.-метод. комплекс для обучения. Новосибирск.: СибАГС, 2014. - 127 с.

31. Майн Е.Р. Комплексное социально-экономическое развитие региона, дисс. на соиск. уч. ст. д.э.н.- М.,2011.

32. Механизм и модели финансирования экономического роста и регионального развития. /Завельский М.Г. и др. М.: УРСС, 2013. 155 с.

33. Налоги в вопросах и ответах/Сост. Н.Иванова-М.:Социздат,2012.- 143 с.

34. Налоги в воспроизводственном механизме региональной экономики.: Монография /Зерщиков Ю.С., Кузнецов Н.Г. и др. Ростов н/Д: Рост. гос. экон. акад., 2013. - 212 с.
35. Налоговая оптимизация. Экономико-правовые проблемы: материалы межвузовского круглого стола 2011 г. /Д.В. Азанян. и др. М.: Академия налоговой полиции ФСНП России, 2013. - 171 с.
36. Налоговое право России: Учеб. пособие / Сост. В.В. Гриценко. Воронеж: изд-во Воронеж, гос. ун-та, 2011. - 909 с.
37. Налоговый контроль: налоговые проверки и производство по фактам налоговых правонарушений: Учеб. пособие. / Ю.Ф. Кваша и др. М.: Юристъ, 2011.-537 с.
38. Незамайкин В.Н. Юрзинова И.Л. Налогообложение юридических и физических лиц. М.: Экзамен, 2014. - 446 с.
39. Пансков В.Г. Налоги и налогообложение в Российской Федерации.: Учеб. для вузов. М.:МЦФЭР, 2014. - 576 с.
40. Рожнова О.В., Гришкина С.Н. Учет и налогообложение в субъектах малого предпринимательства.: Учеб. пособие. -М.:Экзамен. 2014. 126 с.
41. Селезнев А. Проблемы бюджетной политики в 2013 г. // Экономист, 2014. -№ 12, с. 3-13.
42. Сергеев И.В., Волошина А.Н. Налогообложение субъектов малого предпринимательства. М.: Финансы и статистика, 2013.
43. Система управления налогообложением. / А.П. Киреенко и др. Иркутск.: Изд-во БГУЭП, 2014. - 200 с.
44. Сорокина Л.А. Механизм функционирования налоговой системы: Учеб. пособие. СПб., 2013. - 62 с.
45. Тарасова В.Ф., Савченко Т.В., Семькина Л.Н. Налоги и налогообложение. М.:КНОРУС, 2014.

46. Татаркин А.Н. Налоговый механизм регулирования межбюджетных отношений. Препринт. - Екатеринбург.: Ин-т экономики Ур ОРАН, 2013. -64 с.

47. Теоретические основы разработки технологии налогового контроля и управления /Бублик Н.А. и др. Уфа.: Баш Г.У., 2014. - 334 с.

48. Терехов С.Ю. Глобализация и система налогообложения хозяйствующих субъектов России: Препринт. СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2014, 22 с.

49. Тихонов Д., Липник Л. Налоговое планирование и минимизация налоговых рисков. М.: АльпинаБизнесБукс, 2014. - 250 с.

50. Штульберг Б.М. Региональная политика России: теоретические основы, задачи и методы реализации. / Б.М. Штульберг, В.Г. Введенский. М.: Гелиос АРВ, 2012. - 206 с.