

**Министерство науки и высшего образования Российской Федерации**  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
**(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет экономический  
Кафедра экономической безопасности и экспертизы  
Специальность 38.05.01 - Экономическая безопасность  
Специализация: Экономико-правовое обеспечение экономической безопасности

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ  
Зав. кафедрой  
\_\_\_\_\_ Е.С. Рычкова  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2024 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

на тему: Транспортный налог в системе обеспечения экономической безопасности региона (на примере Амурской области)

Исполнитель  
студент группы \_\_\_\_\_ (подпись, дата) В.В. Петько

Руководитель  
доцент, к.э.н. \_\_\_\_\_ (подпись, дата) Е.С. Рычкова

Нормоконтроль  
\_\_\_\_\_ (подпись, дата) Л.И. Рубаха

Рецензент  
доцент, к.т.н \_\_\_\_\_ (подпись, дата) Н.В. Шелепова

**Министерство науки и высшего образования Российской Федерации**  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
**(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет экономический

Кафедра экономической безопасности и экспертизы

УТВЕРЖДАЮ

Зав.кафедрой

Е.С. Рычкова

«      »        2024

**З А Д А Н И Е**

К выпускной дипломной работе (проекту) студента

1. Тема выпускной дипломной работы

(утверждено приказом от        №       )

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта)       

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе

4. Содержание выпускной дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов       )

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.)       

6. Консультанты по выпускной дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним разделов)       

7. Дата выдачи задания       

Руководитель выпускной дипломной работы (проекта)

(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата)       

       (подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Работа содержит 58 с., 22 таблиц, 14 рисунков, 42 источников.

НАЛОГ, ИМУЩЕСТВЕННЫЕ НАЛОГИ, РЕГИОНАЛЬНЫЕ НАЛОГИ, ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ, АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ.

Целью дипломной работы является оценка влияния транспортного налога на экономическую безопасность Амурской области.

Объект исследования – Амурская область.

Предмет исследования – анализ влияния транспортного налога на экономическую безопасность региона.

Методы исследования. Для написания выпускной квалификационной работы были применены такие методы как анализ и синтез, сравнительно-правовой метод, социологический опрос и статистический анализ.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические основы формирования налоговой безопасности как составляющей экономической безопасности государства	7
1.1 Роль налоговой составляющей в структуре экономической безопасности государства	7
1.2 Транспортный налог как элемент налоговой составляющей	8
1.3 Особенности исчисления и уплаты транспортного налога	12
2 Анализ транспортного налога в системе обеспечения экономической безопасности в Амурской области	14
2.1 Оценка налоговой безопасности региона в системе обеспечения экономической безопасности.	14
2.2 Сравнительный анализ взимания транспортного налога в регионах ДФО, а также анализ поступлений от транспортного налога в бюджет Амурской области.	21
2.3 Проблемы действующей системы взимания транспортного налога как угрозы экономической безопасности региона.	27
3 Повышение уровня экономической безопасности региона на основе совершенствования транспортного налога	40
3.1 Направления совершенствования действующей системы налогообложения транспортных средств в целях повышения экономической безопасности региона	40
3.2 Эффективность предложенных мероприятий по улучшению взимания транспортного налога в амурской области	43
3.3 Оценка налоговой безопасности после проведенных мероприятий	48
Заключение	51
Библиографический список	55

## ВВЕДЕНИЕ

Создание эффективных способов поддержки экономической безопасности – это важная задача для государства. Особенно важна система налогообложения, которая помогает собирать деньги для бюджета и влияет на экономическую и социальную жизнь страны. Налоги на имущество, такие как жильё и транспорт, играют большую роль в финансовой системе многих развитых стран и помогают собирать деньги в бюджеты разных уровней.

Имущественными налогами являются налоги на имущество организаций и физических лиц, а также транспортный и земельный налоги.

Транспортный налог является региональным налогом, и он полностью идёт в региональный бюджет. Он и другие имущественные налоги обсуждаются и улучшаются по мере развития рыночной экономики России. Обсуждение и реформирование налогообложения транспортных средств важны, так как это помогает государству оставаться независимым и финансово стабильным.

Целью дипломной работы является оценка влияния транспортного налога на экономическую безопасность Амурской области.

В рамках поставленной цели в работе решались следующие задачи:

- оценить экономическую и финансовую безопасность региона;
- выполнить анализ поступлений от транспортного налога в бюджет Амурской области;
- выявить проблемы действующей системы взимания транспортного налога как угрозы экономической безопасности региона;
- разработать мероприятия по снижению угроз экономической безопасности.

Объект исследования – Амурская область.

Предмет исследования – анализ влияния транспортного налога на экономическую безопасность региона.

Методы исследования. В процессе подготовки выпускной квалификационной работы был применён целый арсенал исследовательских методов, позволяющих всесторонне исследовать выбранную тему. Основные из них включают

анализ и синтез, что обеспечило глубокое понимание сущности изучаемых явлений. Социологический опрос предоставил данные непосредственно от представителей изучаемых групп, что существенно обогатило фактическую базу исследования. Статистический анализ, в свою очередь, помог количественно оценить и систематизировать полученную информацию, дав возможность сформировать обоснованные выводы и предложения.

Разнообразие использованных информационных ресурсов, включая научные и учебные публикации, статистические базы данных, а также официальные ресурсы, такие как веб-сайт Правительства Амурской области, отчетные формы УФНС по Амурской области и Налоговый кодекс Российской Федерации, обеспечило надежную теоретическую и практическую базу для исследования. Это позволило собрать актуальные данные и осуществить глубокий анализ рассматриваемой темы с использованием официальной статистики и нормативных документов.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ НАЛОГОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ КАК СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА

## 1.1 Роль налоговой составляющей в структуре экономической безопасности государства

Налоги выступают в качестве основного источника финансового ресурса государства, который используется для удовлетворения социально значимых потребностей.

Основным аспектом экономической безопасности государства является налоговая безопасность. Она обеспечивает стабильность и эффективность работы налоговой системы, что напрямую влияет на способность государства формировать необходимые финансовые ресурсы для своего бюджета. Стабильный поток финансирования позволяет правительству обеспечивать граждан социальными услугами, инвестировать в инфраструктуру и выполнять другие критические функции.

В контексте налоговой безопасности ключевую роль играет налоговая система, а основными действующими лицами являются государственные органы. Эти органы включают в себя законодательные, исполнительные и судебные ветви власти, каждая из которых вносит свой вклад в поддержание и регулирование налоговой безопасности.

Налоговая система играет важное значение в экономической системе Российской Федерации, выполняя следующие задачи:

- служит инструментом государственной поддержки экономических и социальных процессов страны;
- это ресурс, который находится в правительственном распоряжении;
- это фактор взаимодействия государства и субъектов экономической деятельности.

Налоговые обязательства должны стимулировать инвестиции и инновации, поддерживать малый и средний бизнес, способствовать устойчивому

экономическому росту и обеспечивать справедливое распределение налогового бремени среди всех слоев населения.

## **1.2 Транспортный налог как элемент налоговой составляющей**

Рассмотрение сущности имущественного налогообложения в целом и налогообложения транспорта в частности, требует раскрытия содержания таких понятий как «налог», «имущество» и «имущественное налогообложение».

Налоги являются одним из важнейших элементов государственной экономики, служат основным источником государственного дохода и играют ключевую роль в регулировании экономических и других процессов, связанных с экономикой государства. Они не только обеспечивают финансирование государственных расходов, таких как образование, здравоохранение, социальная защита и национальная безопасность.

Кроме того, налоговая политика может служить инструментом для сокращения экономического неравенства, перераспределяя ресурсы в пользу менее обеспеченных слоёв населения.

Через механизмы налогообложения государство может влиять на объём инвестиций в экономику, управлять потреблением определённых товаров и услуг, стимулировать развитие ключевых отраслей. Таким образом, налоги становятся не просто финансовым инструментом, но и важным регулятором экономической политики, способствующим устойчивому развитию государства.

Имущество состоит из различных имущественных ценностей, включая денежные средства, ценные бумаги, а также материальные объекты, принадлежащие как физическим, так и юридическим лицам. Каждый элемент имущества имеет свою стоимость, которая может быть выражена в денежном эквиваленте и играет роль в обеспечении экономической стабильности и возможности для развития собственника. Имущество разделяется на недвижимое имущество в соответствии с статьей 128 ГК РФ.<sup>1</sup>

Налог на операции с недвижимостью является одним из ключевых элементов налогообложения имущества. Он взимается при продаже, передаче, обмене

---

<sup>1</sup> Гражданский Кодекс РФ [Электронный ресурс] - URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения 26.03.2024)

или дарении недвижимости и служит источником формирования бюджета государства. Важно отметить, что этот налог распространяется не только на прибыль, полученную от сделок с недвижимостью, но и на саму недвижимость как потенциальный источник дохода в будущем.

Преимущества имущественных налогов включают их высокую устойчивость: налоговая база обычно стабильна, мало подвержена внешним экономическим колебаниям и не зависит напрямую от текущих финансовых результатов предприятия или личных доходов налогоплательщика.

Стабильность имущественных налогов действительно обеспечивает предсказуемый и надежный поток доходов для государственного бюджета. Они играют важную роль в регулировании рынка недвижимости, сдерживая спекуляции и поддерживая доступность жилья. Кроме того, налогообложение имущества способствует более справедливому распределению ресурсов в обществе, так как более высокие налоги взимаются с более дорогостоящего имущества, а льготы предоставляются социально уязвимым слоям населения.

Налоги на имущество являются одной из первых форм обязательных платежей. Впервые налогообложение имущества было законодательно закреплено в Древнеавилонском государстве в первой половине XIII века до н. э.

С момента принятия законодательства о налогообложении имущества в него были внесены множество поправок и изменений. Эти изменения расширили область действия налоговых налогов, расширили базу налогообложения и список видов налогообложения имущества.

К имущественным налогам относят налог на имущество организаций и транспортный налог, земельный налог и налог на имущество физических лиц.

Транспортный налог один из главных региональных налогов и является важным элементом бюджетной базы субъекта РФ.

С 1 января 2003 года вступила в действие глава 28 «Транспортный налог» Налогового кодекса РФ.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Налоговый Кодекс РФ [Электронный ресурс] - URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения 26.03.2024)

Перед взиманием любого налога государство, посредством законодательных или представительных органов власти, должно определить в нормативно правовых актах его аспекты.

Элементы налога – это основные принципы, которые строят и организуют налоговую систему.

Дадим характеристику элементов транспортного налога.

*Объекты налогообложения.* Транспортный налог относится к имущественным налогам, поскольку объектом налогообложения является имущество. В данном случае имущество включает виды объектов гражданских прав (кроме имущественных прав), как указано в Гражданском кодексе Российской Федерации: вещи, включая деньги и ценные бумаги, а также иное имущество. В пункте 1 статьи 358 Налогового кодекса РФ перечислены транспортные средства, являющиеся объектом налогообложения. 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.

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

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

*Налоговая база по видам транспортных средств* - это количественная оценка объекта налогообложения. Налоговая ставка устанавливается соответственно в соответствии с мощностью двигателя, силой тяги двигателя или валовой вместимостью транспортных средств и категорией транспортных средств с учетом одной лошадиной силы двигателя, единицы тяги двигателя, единицы

регистрационной тонны, одной единицы валовой вместимости автомобиля или единицы валовой вместимости автомобиля.

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

*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.

*Порядок исчисления налога и авансовых платежей.* Для физических лиц налоговые органы самостоятельно рассчитывают сумму налога, которая должна быть уплачена за налоговый период, на основании установленной налоговой базы, ставки и льготы. Организации, в свою очередь, самостоятельно определяют сумму налога и авансовых платежей для каждого транспортного средства. Если автомобиль зарегистрирован или снят с учета в течение календарного года, налоговый аванс рассчитывается с учетом коэффициента К, который отражает фактический срок владения автомобилем.:

$$K = \Phi / O, \tag{1}$$

где  $\Phi$  – 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 К будет равно 1 (3/3 и 12/12 соответственно).

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

$$ТН = НБ \times НС \times К, \quad (2)$$

Сумма налога (ТНуп), подлежащая уплате в бюджет по итогам года (налогового периода), определяется за минусом начисленных в течение года авансов:

$$ТНуп = ТН - А1кв - А2кв - А3кв, \quad (3)$$

7) Налоговые льготы - это преимущества, предоставляемые определенным категориям налогоплательщиков в соответствии с законодательством о налогах и сборах, по сравнению с другими плательщиками налогов и сборов, включая возможность неуплаты налогов или уплату их в уменьшенном размере.

### **1.3 Особенности исчисления и уплаты транспортного налога**

Плательщиками транспортного налога являются физическими и юридические лица.

Объект налогообложения для организаций и физических лиц одинаков – зарегистрированные транспортные средства по российскому законодательству.

Налоговая база на каждый вид транспортного средства определяется различным образом, однако ставки налога на транспортные средства определяются региональными властями.

Физическим лицам, владеющим зарегистрированным транспортным средством, необходимо ежегодно платить налог на транспорт. Сумма налогообложения устанавливается налоговым органом на основе данных ГИБДД, предоставленных инспекторами. Налог выплачивается по уведомлению, направленному инспекцией налогообложения владельцу автомобиля. Налоговый период – календарный год. В законах субъектов Российской Федерации могут быть предусмотрены льготы на транспортный налог, его наличие и отсутствие зависят от воли законодателей субъектов Российской Федерации.

Организации самостоятельно рассчитывают сумму налога и авансовых платежей. Авансовые платежи являются обязательными и уплачиваются ежеквартально в размере одной четверти годовой суммы налога. После окончания

налогового периода организации должны доплатить оставшуюся сумму налога. Однако стоит учесть, что порядок уплаты налога может немного отличаться в зависимости от региона, поэтому рекомендуется уточнить эту информацию в местном налоговом органе.

Налоги играют все более важную роль в обеспечении экономической безопасности государства в условиях глобализации и международной интеграции. Они являются основным источником финансирования общественных нужд, включая социальное обеспечение, образование, здравоохранение и оборону. Таким образом, эффективная налоговая система необходима для поддержания общественного порядка и стабильности в стране.

Налоговая система России, олицетворяющая собой сложную и многогранную структуру, включает различные виды налогов, среди которых особое место занимает транспортный налог. Этот налог не только укрепляет доходную базу бюджетов различных уровней, но и играет ключевую роль в укреплении экономической безопасности регионов.

Таким образом, налоговая система, налоговая безопасность и политика государства в этой области являются неотъемлемыми элементами обеспечения экономической безопасности страны.

## 2 АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

### 2.1 Оценка налоговой безопасности региона в системе обеспечения экономической безопасности.

Региональная экономическая безопасность включает в себя множество факторов, которые определяют стабильность и устойчивость экономического развития конкретной территории. К ним относятся наличие природных ресурсов, развитость инфраструктуры, уровень образования и квалификации рабочей силы, конкурентоспособность местных предприятий, инвестиционный климат и многое другое. Все эти факторы взаимодействуют между собой и влияют на общее благосостояние региона и его жителей.

Проведем анализ экономической безопасности региона, используя методологию разработанную А.А. Кораблевой.<sup>3</sup>

Таблица 1 – Оценка экономической безопасности по методике А.А. Кораблевой

Индикатор	Года			Темп прироста, в %		Пороговые значения
	2021	2022	2023	2022/2021	2023/2022	
1	2	3	4	5	6	7
ВРП на душу населения тыс. руб.	695,35	782,65	817,25	12,55	4,42	Не менее среднего по РФ 510
Объем промышленного производства на душу населения тыс. руб.	285,85	280,61	446,22	-1,83	59,02	Не менее среднего по РФ 335
Продукция сельского хозяйства на душу населения руб.	97,50	111,36	94,08	14,22	-15,52	Не менее среднего по РФ 58,49
Степень износа основных фондов, %	39,20	41,90	42,30	6,89	0,95	Не более 60
Объем платных услуг на душу населения, руб	66,92	70,87	80,77	5,90	13,97	Не менее среднего по РФ 80
Индекс потребительских цен, %	106,3	112,3	100,2	5,64	-10,77	Не менее среднего по РФ 105,87
Инвестиции в основной капитал, % к ВРП	77,63	83,45	78,53	7,50	-5,90	Не менее 25
Доля иностранных инвестиций в общем объеме инвестиций в основной капитал, %	1,5	0,7	0,6	-53,33	-100,00	Не менее 15
Доходы консолидированного бюджета на душу населения, тысяч рублей	136590,65	137724	147684,62	0,83	7,23	Не менее среднего по РФ 403 507, 51
Динамика среднегодовой численности населения, %	98,8	101,04	98,0	2,27	-3,01	Не менее 100

<sup>3</sup> Кораблева А.А., Карпов В.В, Индикаторы экономической безопасности региона [Электронный ресурс] - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/indikatory-ekonomicheskoy-bezopasnosti-regiona-2/viewer> (дата обращения 15.05.2024)

Продолжение таблицы 1

1	2	3	4	5	6	7
Коэффициент естественного прироста населения на 1000 человек населения	-9	-5,7	-4,7	-36,67	-17,54	Не менее 0
Коэффициент миграционного прироста на 1000 человек населения	-2,3	-3,1	-1,8	34,78	-41,94	Не менее 0
Итого	+5/-7	+6/-6	+6/-6	-	-	-

Исходя из предоставленной информации, стоит подчеркнуть, что показатели, включая ВРП на душу населения, объем промышленного производства и объем платных услуг превышают пороговые значения. При этом другие показатели, такие как износ основных фондов и уровень иностранных инвестиций, остаются на критических отметках.

Кроме того, отрицательные темпы роста, наблюдаемые в динамике населения и инвестициях в основной капитал, свидетельствуют о потенциальных рисках для экономической стабильности региона.

Таким образом, несмотря на достигнутые успехи в некоторых аспектах, необходимо уделить внимание улучшению показателей, которые не соответствуют установленным стандартам, для обеспечения устойчивого экономического развития и безопасности Амурской области.

Формирование региональной налоговой политики опирается на принципы стабильности, полноты и своевременности налоговых платежей при сохранении предпринимательской активности хозяйствующих субъектов.

Налоговая безопасность является ключевым элементом финансовой и экономической безопасности, способствуя осуществлению государственной и региональной бюджетно-налоговой политики. Она включает систему мероприятий по налоговому управлению, направленных на обеспечение стабильного наполнения бюджета за счет налоговых поступлений. Недостаточное поступление налогов в бюджет считается основной угрозой налоговой безопасности.

Налоговая безопасность означает поддержание устойчивого состояния бюджетно-налоговой сферы с обеспечением платежеспособности государства при оптимальной налоговой нагрузке.

Оценить налоговую безопасность как составляющую экономической безопасности региона возможно через систему показателей, которые отражают бюджетно-налоговый потенциал и безопасность конкретного субъекта Российской Федерации.

Далее оценим налогово-бюджетную безопасность Амурской области и выявим угрозы со стороны налогов.<sup>4</sup>

Для этого воспользуемся исходными данными представленными в таблице 2.

Таблица 2 – Исходные данные для оценки налоговой безопасности региона

Показатель	2021	2022	2023
Доходы консолидированного бюджета	105883	106258	111678
Собственные налоговые доходы	13264	10784	10694
Собственные налоговые доходы плановые	13539	10182	11478
Текущие обязательства	5345	6022	2650
Валовой региональный продукт	530	603	618
Сумма начисленных на территории области налогов	17872	43519	56 518
Сумма фактически собранных на территории области налогов	23 196	49 518	61 532
Численность налогоплательщиков (юридических лиц и индивидуальных предпринимателей), ед.	30 290	30 484	32 209
Задолженность по налогам, сборам, пеням и санкциям	6 336	4 859	5 641
Количество назначенных выездных налоговых проверок, ед.	227	236	67
Количество выездных налоговых проверок, выявивших нарушения, ед.	104	92	31

Таблица 3 – Оценки налоговой безопасности региона по методике И.А.

Коростелкиной

Показатель	2021	2022	2023	Критерии		Максимум баллов	Оценка индикаторов с помощью критериев		
				Нижняя граница	Верхняя граница		2021	2022	2023
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>Фискальная функция</b>									
Налоговая автономия	0,61	0,62	0,75	меньше 0,7 – 0 баллов	0,9 и выше – тах баллов	12	0	0	3
Коэффициент покрытия текущих обязательств	2,48	1,79	4,03	меньше 0,7 – 0 баллов	1 и выше – тах баллов	12	12	12	12
Итого по блоку Фискальная функция							12 (Средний уровень опасности)	12 (Средний уровень опасности)	15 (Средний уровень опасности)

<sup>4</sup> Коростелкина И.А. Налоговые индикаторы макро- и микроуровня [Электронный ресурс] - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/nalogovyie-indikatoriy-makro-i-mikrourovnya/viewer> (дата обращения 15.05.2024)

Продолжение таблицы 3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Регулирующая функция									
Налоговая нагрузка	0,44	0,82	1,00	$(-\infty; 0,9) \cup (1,1; +\infty)$	1 и выше – тах баллов	12	0	0	12
Индекс активности налогоплательщиков	1,30	1,14	1,09	Менее 0,9 – 0 баллов	1 и выше – тах баллов	12	12	12	12
Темпы прироста числа налогоплательщиков (юридических лиц и Индивидуальных предпринимателей)	- 0,02	0,01	0,05	Меньше 0 – 0 баллов	0,05 и выше – тах баллов	12	0	2,4	12
Итого по блоку Регулирующая функция							12 (Средний уровень опасности)	14,2 (Средний уровень опасности)	36 (низкий уровень опасности)
Контрольная функция									
Уровень собираемости налогов	1,30	1,14	1,09	$(-\infty; 0,95) \cup (1,10; +\infty) - 0$ баллов	[1;1,05] – тах баллов	14	0	0	0
Налоговая дисциплина	0,48	0,45	0,53	0,001 и ниже – 13 баллов	0,1 и выше – 0 баллов	13	0	0	0
Результативность выездных проверок	0,46	0,39	0,46	Менее 0,95 – 0 баллов	1-тах баллов	13	0	0	0
Итого по блоку Контрольная функция							0 (критический уровень опасности)	0 ((критический уровень опасности))	0 (критический уровень опасности))
Итого						100	14 (высокий уровень опасности)	26,4 (высокий уровень опасности)	41 (средний уровень опасности)

Показатель налоговой автономии показывает рост. При этом индекс активности налогоплательщиков оценивается положительно, хотя этот показатель снижается из-за увеличения задолженности по налогам и сборам.

На основе анализа видно, что налоговая безопасность в Амурской области находится на умеренном уровне риска. Это указывает на потенциал для развития и улучшения работы налоговой системы.

Также для дальнейшей оценки был проведен PEST и SWOT анализ для оценки факторов, влияющих на собираемость транспортного налога в Амурской области.

Таблица 4 – PEST – анализ собираемости транспортного налога в Амурской области

Политические факторы	Экономические факторы
Стабильность и изменения в налоговом законодательстве, влияющие на порядок расчета и уплаты транспортного налога.	Уровень развития транспортной инфраструктуры, что может повлиять на количество и состояние транспортных средств, подлежащих налогообложению
Наличие льгот и исключений, предоставляемых определенным категориям граждан и организаций, что влияет на общую сумму собираемых налогов.	Уровень доходов населения и предприятий, влияющий на способность уплаты транспортного налога.
Социальные факторы	Технологические факторы
Демографические изменения, такие как миграция, старение населения, что влияет на количество налогоплательщиков.	Внедрение современных информационных систем для автоматизации процесса сбора налогов, включая онлайн-платформы для уплаты налогов

Таблица 5 - SWOT-анализ собираемости транспортного налога в Амурской области

Сильные стороны	Слабые стороны
Наличие законодательных норм, регулирующих сбор транспортного налога, что обеспечивает формальную основу для его администрирования (Закон Амурской области от 18 ноября 2002 года N 142-ОЗ О транспортном налоге на территории Амурской области)	Отсутствие современных технологий и информационных систем для автоматизации и оптимизации процесса сбора налогов.
Заинтересованность и активность региональных властей в улучшении собираемости налогов и увеличении доходов бюджета. (Письмо ФНС России от 09.02.2023 N БС-4-21/1528@ "Об определении налоговой базы по транспортному налогу в отношении автотранспортного средства, имеющего несколько двигателей")	Низкий уровень осведомленности и ответственности населения по вопросам налоговой дисциплины и важности уплаты налогов.
Планы по улучшению транспортной сети и инфраструктуры могут повысить налоговую базу и стимулировать экономическую активность.	
Возможности	Угрозы
Возможность внедрения информационных технологий для улучшения процесса сбора налогов, включая создание онлайн-платформ для упрощения процедур (Создание единой базы данных по транспорту, по аналогии с ЗАГС)	Влияние экономических кризисов и спадов на платежеспособность населения и бизнеса, что может привести к снижению поступлений налогов.
Проведение информационных и образовательных кампаний для повышения налоговой грамотности населения и бизнеса. (Каждый неделю в четверг в 10 часов Налоговой службой Амурской области проводятся прямые эфиры по поводу уплаты и начислений по налогам и сборам, также же слушатели могут задавать интересующие вопросы инспекторам службы)	Отток населения из региона в другие области или страны, что уменьшает налоговую базу. (Миграционная убыль населения в 2022 году составила 3,1)
	Рост задолженностей по налогам и сборам (так задолженность по налогам, сборам, пеням и санкциям в 2023 году увеличилась на 16 %, по сравнению с 2022 годом.

Амурская область сталкивается с рядом факторов, влияющих на собираемость транспортного налога. Важными политическими и экономическими факторами являются изменения в налоговом законодательстве и уровень доходов населения. Демографические изменения и технологические возможности также играют значительную роль.

К сильным сторонам относится наличие законодательной базы и активность региональных властей, а к слабым - отсутствие современных технологий и низкая налоговая грамотность населения. Внедрение информационных технологий и образовательные кампании представляют собой важные возможности для улучшения процесса сбора налогов. Однако экономические кризисы, отток населения и рост задолженностей по налогам представляют серьезные угрозы.

Для повышения собираемости транспортного налога необходимо внедрять современные технологии и повышать налоговую грамотность, учитывая экономические и демографические риски.

Оценка налоговой безопасности региона также предполагает вертикальный и горизонтальный анализ доходов и расходов регионального бюджета за три последних года. Рассмотрим динамику и структуру доходов бюджета Амурской области.<sup>5</sup>

Таблица 6 – Структура и динамика доходов бюджета Амурской области за 2021- 2023 гг.

в млн. руб

Показатели	года			Удельный вес, %			Темп прироста	
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2022/2021	2023/2022
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Всего доходов	104296	106258	111678	100	100	100	1,88	5,10
В т.ч.								
Налоговые и неналоговые доходы	69450	70779	87861	66,59	66,61	78,67	1,91	24,13
Из них								
- неналоговые доходы	9421	11064	263	0,01	0,01	0,23	17,44	-97,62
- налоговые доходы	69447	70768	87597	66,58	66,60	78,44	1,91	23,78
В т.ч.								
- налог на прибыль организации	15883	17004	26665	15,23	16,00	23,88	7,06	56,82
- налог на доходы физических лиц	31413	33162	38530	30,12	31,21	34,50	5,57	16,19

<sup>5</sup> Отчет по форме № 1-НМ // Официальный сайт ФНС [Электронный ресурс] - URL: [https://www.nalog.gov.ru/rn28/related\\_activities/statistics\\_and\\_analytics/forms/13669389/](https://www.nalog.gov.ru/rn28/related_activities/statistics_and_analytics/forms/13669389/) (дата обращения 15.05.2024)

## Продолжение таблицы 6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
- налог на имущество	14657	12076	12341	14,05	11,36	11,05	-17,61	2,20
- налог на добычу полезных ископаемых	3124	3244	4822	3,00	3,05	4,32	3,84	48,63
- земельный налог	880	660	915	0,84	0,62	0,82	-25,04	38,62
Доходы дорожного фонда	3482	4621	4322	3,34	4,35	3,87	32,70	15,16
в т.ч.								
- акцизы на нефтепродукты	2942	3805	4060	2,35	3,38	2,7	29,35	6,68
- транспортный налог	1036	1034	1047	0,99	0,97	0,94	-0,20	1,24
Безвозмездные поступления	34845	35479	23817	33,41	33,39	21,33	1,82	-32,87

Общий объем доходов бюджета показывает рост, что свидетельствует о возрастании поступлений в бюджет. Это свидетельствует о стабильной ситуации в области бюджетно-налоговой безопасности региона.

Налоговые и неналоговые доходы в течение периода с 2021 по 2023 год демонстрируют значительный рост.

Формирование бюджета Амурской области в основном происходит за счет налоговых и неналоговых поступлений. Хотя поступления по дорожному фонду растут, транспортный налог, который также является его доходной частью в общей структуре поступлений дорожного фонда с каждым годом сокращается.

Далее рассмотрим структуру и динамику расходов бюджета.<sup>6</sup>

Таблица 7 – Структура и динамика расходов бюджета Амурской области за 2021-2023 гг.

Показатели	года			Удельный вес, %			Темп прироста	
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2022/2021	2023/2022
Всего расходов	108465568	113854691	109378102	-	-	-	4,97	-3,93
в т.ч.								
Национальная экономика	30091833	31376338	22742057	27,74	27,56	20,79	4,27	-27,5
в т.ч.								
Расходы дорожный фонд	20902746	21556322	11372224,2	69,46	68,70	50,01	3,13	-94,72
Государственная программа "Развитие транспортной системы Амурской области"	6973155,9	11484572,1	11243005,3	33,36	53,28	98,86	64,69	-2,09

В 2023 году общие государственные расходы сокращаются.

<sup>6</sup> Закон Амурской области от 13 декабря 2022 года N 224-ОЗ Об областном бюджете на 2023 год и плановый период 2024 и 2025 годов (с изменениями на 7 декабря 2023 года) [Электронный ресурс] - URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения 25.04.2024)

Из приведённой таблицы очевидно, что расходы дорожного фонда сокращаются, так как сокращаются расходы на национальную экономику в целом. Связано это с уменьшением расходов бюджета в 2023.

## 2.2 Сравнительный анализ взимания транспортного налога в регионах ДФО, а также анализ поступлений от транспортного налога в бюджет Амурской области.

Транспортный налог является прямым региональным налогом, регулируемым Налоговым кодексом РФ и применяется в пределах каждого субъекта РФ.

Региональные власти субъекта и могут как повысить, так и понизить ставки, но изменения не должно быть выше, чем в 10 раз. Если ставки не установлены на уровне региона, применяется стандартная ставка, заданная НК РФ. Возможно также применение дифференцированных ставок в зависимости от типа транспортных средств, их возраста и экологического класса.

Проведем сравнительный анализ по уставленным ставкам на транспортный налог в регионах Дальневосточного Федерального Округа.<sup>7</sup>

Таблица 8 – Налоговые ставки по транспортному налогу в регионах Дальневосточного федерального округа.

Наименование объекта налогообложения	Минимальное и максимальное значение мощности	Уставленные НК РФ	Республика Бурятия	Республика Саха (Якутия)	Приморский край	Хабаровский край	Амурская область	Камчатский край	Магаданская область	Сахалинская область	Забайкальский край	Еврейская автономная область	Чукотский автономный округ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Автомобили легковые	0 – 100	2,5	6,25	8	20	9	11	10	7	7	7	6,6	20
	100,01 – 150	3,5	8,75	13	28	12	15	22	10	15	10	16	28
	150,01 – 200	5	12,5	17	40	23	30	36	15	25	20	32,4	40
Автомобили легковые	200,01 – 250	7,5	18,7	60	60	40	75	67	23	52	33	53	60
	250,01 – выше	15	37,5	120	90	92	150	150	45	105	65	109,2	90

<sup>7</sup> Справочная информация о ставках и льготах по транспортному налогу // Официальный сайт ФНС [Электронный ресурс] - URL: <https://www.nalog.gov.ru/rn77/service/tax/> (дата обращения 15.05.2024)

Продолжение таблицы 8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Мотоциклы и мотороллеры	0 – 20	1	2,5	4	8	3	6	9	3	3,5	3	4,8	8
	20,01 – 35	2	5	8	16	5	12	18	6	7	6	7,1	16
	35,01 – выше	5	12,5	20	40	8	30	30	15	17,5	13	11,9	40
Автобусы	0 – 200	5	12,5	50	30	50	30	45	23	50	23	50	30
	200,01 – выше	10	25	58	60	75	60	90	45	100	32	90	60
Грузовые автомобили	0 – 100	2,5	7,5	25	20	25	15	23	25	25	13	18	20
	100,01 – 150	4	15	40	32	35	24	40	40	40	19	40	32
	150,01 – 200	5	17,5	50	40	40	30	50	50	50	26	50	40
	200,01 – 250	6,5	20	65	52	42	65	65	65	65	32	65	52
	250,01 – выше	8,5	27,5	85	52	45	85	80	68	85	52	85	52

В результате анализа данных таблицы видно, что самые большие ставки по транспорту установлены в Приморском крае, а самые маленькие в Республике Бурятия. В Амурской области и Камчатском крае самая большая ставка увеличена в 10 раз на автомобили с мощностью больше 250 л.с. и составляет 150 руб. за 1 л.с.

По автобусам свыше 200 л.с. максимальная ставка установлена в Сахалинской области. А по грузовым автомобилям свыше 250 л.с. максимально допустимая ставка установлена в 4 регионах (Республика Саха (Якутия), Амурская область, Сахалинская область, Еврейская автономная область).

Далее рассмотрим поступления по транспортному налогу в бюджет субъектов в Дальневосточном федеральном округе.<sup>8</sup>

Таблица 9 – Поступления от транспортного налога в бюджеты субъектов Дальневосточного федерального округа.

тыс. руб.

Регион	года			Темп прироста, в %	
	2021	2022	2023	2022/2021	2023/2022
1	2	3	4	5	6
Республика Бурятия	746177	815240	799583	9,26	-1,92
Республика Саха (Якутия)	997747	1162616	1233455	16,52	6,09
Приморский край	2248622	2280309	2295070	1,41	0,65
Хабаровский край	1975192	1705741	1662175	-13,64	-2,55

<sup>8</sup> Отчет по форме № 1-НМ // Официальный сайт ФНС [Электронный ресурс] - URL: [https://www.nalog.gov.ru/rn28/related\\_activities/statistics\\_and\\_analytics/forms/13669389/](https://www.nalog.gov.ru/rn28/related_activities/statistics_and_analytics/forms/13669389/) (дата обращения 15.05.2024)

1	2	3	4	5	6
Амурская область	1036504	1034408	1047212	-0,20	1,24
Камчатский край	830778	796397	756922	-4,14	-4,96
Магаданская область	293256	310961	317383	6,04	2,07
Сахалинская область	790656	845787	849612	6,97	0,45
Забайкальский край	706596	720206	767998	1,93	6,64
Еврейская автономная область	150477	159013	161864	5,67	1,79
Чукотский автономный округ	114430	97001	92863	-15,23	-4,27
Дальневосточный федеральный округ	9890435	9927679	9984137	0,38	0,57

В целом можно увидеть, что собираемость транспортного налога в Дальневосточном федеральном округе с каждым годом растет, так в 2022 году собираемость увеличилась на 0,38 %, а в 2023 году увеличилась на 0,57 %

Для наглядности построим диаграмму по поступлениям в бюджет субъектов от транспортного налога.

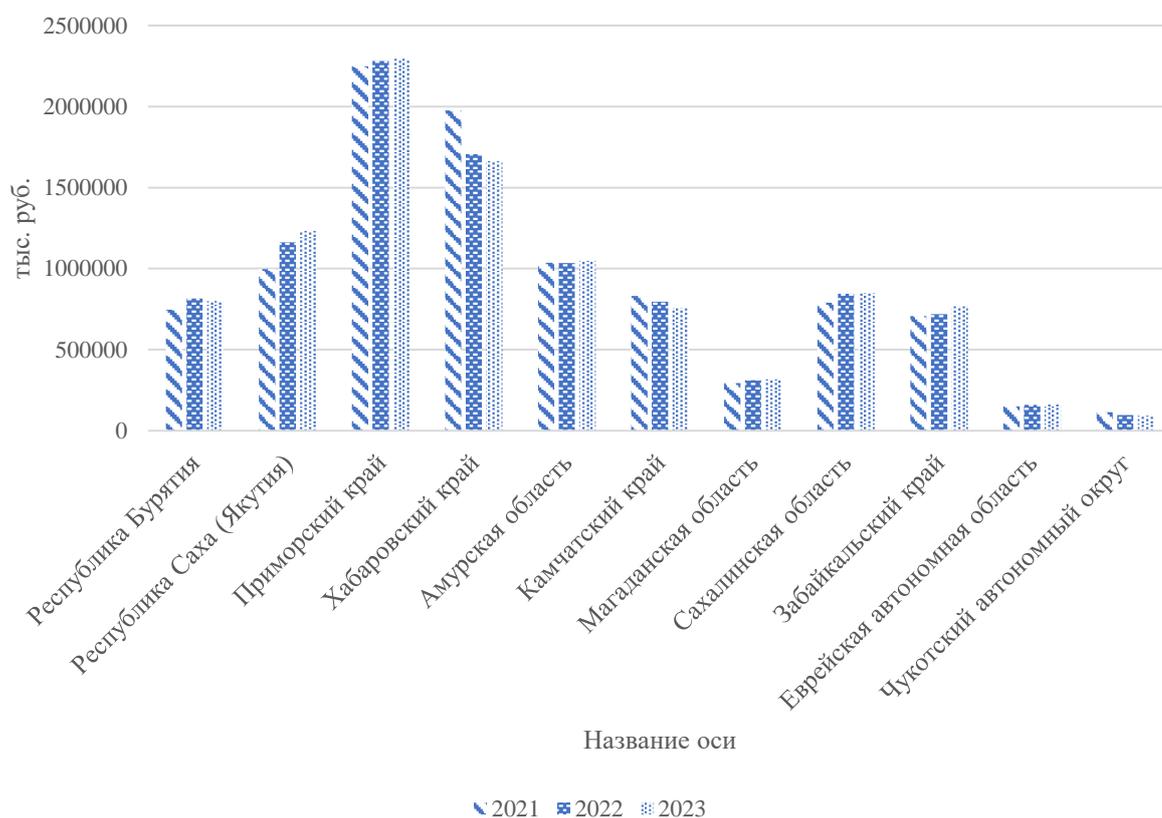


Рисунок 1 – Поступления от транспортного налога в бюджеты ДФО

Наибольшее поступление по транспортному налогу наблюдаются в Приморском крае. Это обусловлено не только высокими налоговыми ставками в этом регионе, но и наличием таможни в городе Владивостоке, через которую

осуществляется ввоз автомобилей из других стран, в частности из Японии. Амурская область занимает четвертое место среди всех регионов Дальневосточного федерального округа по поступлениям от транспортного налога. В 2023 году в республике Саха (Якутия) и Забайкальском крае отмечается наибольшее увеличение поступлений по транспортного налога. В Амурской области поступления уменьшились на 0,20 % в 2022 году, тогда как в 2023 году они выросли на 1,24 % по сравнению с прошлым годом.

Транспортный налог является значимым источником доходов для регионального бюджета Амурской области. Размер доходов от этого налога определяется в основном двумя факторами:

Таким образом, эффективное управление транспортным налогом в Амурской области позволяет обеспечить стабильные и достаточные доходы в региональный бюджет, что в свою очередь способствует реализации социально-экономических программ и проектов в интересах жителей области.

Одним из ключевых показателей, оценивающих адекватность установленных ставок транспортного налога и его эффективное управление в Амурской области, служит сумма налоговых платежей от этого налога, поступающая в региональный бюджет. В таблице представлен анализ этих поступлений в бюджет Амурской области.

Таблица 10 – Динамика поступлений по транспортному налогу в бюджет Амурской области за 2021-2023 гг.

В млн. руб.

Показатель	Года			Темп прироста, %	
	2021	2022	2023	2022/2021	2023/2022
Всего доходы:	116 941	149 195	168 236	27,58	12,76
В том числе налоговые доходы, всего	23 196	49 518	61 532	113,48	24,26
из них:					
Транспортный налог – всего в том числе:	1036	1034	1047	-0,2	1,24
Транспортный налог с организаций	271	250	229	-7,75	-8,40
Транспортный налог с физических лиц	765	784	818	2,48	4,34

Предоставим полученные данные на рисунке 2.

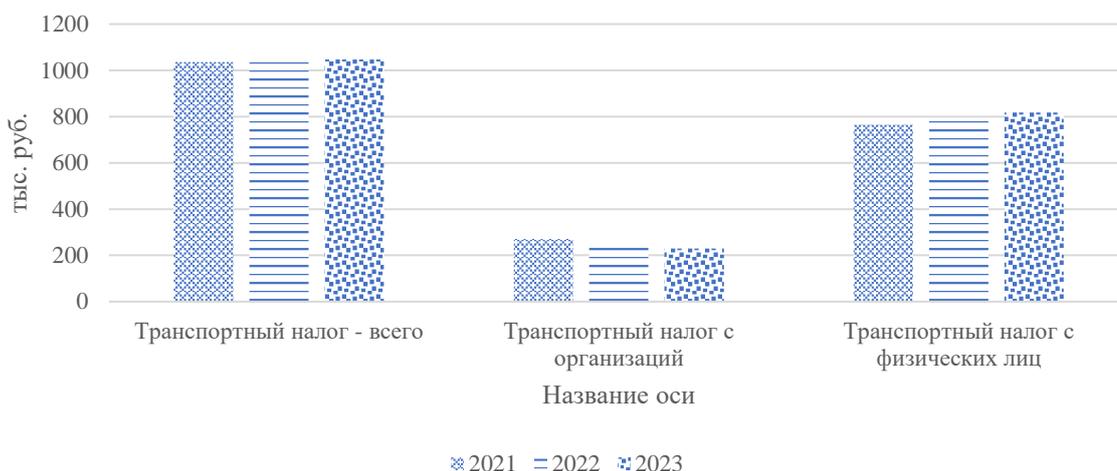


Рисунок 2 – Динамика поступлений транспортного налога в бюджет Амурской области за 2021-2023 гг.

Из рисунка видно, что налоговые доходы в структуре регионального бюджета за анализируемый период показывают устойчивый рост. В 2022 году был зафиксирован значительный прирост налоговых доходов – почти на 114. В 2023 году темпы роста снизились, однако доходы все же увеличились на 24 по сравнению с предыдущим годом, что подтверждает эффективность налоговой политики региона в сфере налогового сбора.

Доходы от транспортного налога с организаций в 2023 упали на 8 %, в то время как с физических лиц увеличились на 4 %. Падение доходов от организаций связано с предоставлением им дополнительных налоговых льгот на принадлежащий им транспорт.

В случае с физическими лицами рост поступлений связан с увеличением числа транспортных средств и используемых как для личных, так и для производственных целей, включая индивидуальных предпринимателей.

Информация по количеству налогоплательщиков в Амурской области представлена в таблице 11.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Отчет по форме № 5-ТН // Официальный сайт ФНС [Электронный ресурс] - URL: [https://www.nalog.gov.ru/rn28/related\\_activities/statistics\\_and\\_analytics/forms/13723487/](https://www.nalog.gov.ru/rn28/related_activities/statistics_and_analytics/forms/13723487/) (дата обращения 15.05.2024)

Таблица 11 – Динамика налогоплательщиков и транспортных средств в Амурской области за 2021-2023

Показатели	Года			Темп пророста, в %	
	2021	2022	2023	2022/2021	2023/2022
Количество налогоплательщиков, чел. всего	188 505	181 838	185 849	-3,54	2,21
Количество налогоплательщиков, не применяемых налоговые льготы, чел.	156 783	144 832	154 065	-7,62	6,37
Количество налогоплательщиков применяемые налоговые льготы, чел.	31 722	37 006	31 784	16,66	-14,11
Количество транспортных средств, единиц, в т.ч.	347 432	358 660	347 511	3,23	-3,11
наземные	341 765	353 149	341 973	3,33	-3,16
водные	5 612	5 455	5 484	-2,80	0,53
воздушные	55	56	54	1,82	-3,57

Согласно данным таблицы, общее число налогоплательщиков в 2023 году увеличилось на 2 % по сравнению с прошлым годом. При этом также видно, что в 2023 году сократилось общее количество налогоплательщиков, использующих налоговые льготы. Также видно, что сокращается количество транспорта на 3 %.

Таблица 12 – Динамика налогоплательщиков и транспортных средств в Амурской области за 2021-2023 гг.

Показатели	Года			Темп пророста, в %	
	2021	2022	2023	2022/2021	2023/2022
Количество налогоплательщиков, чел. всего, в т.ч.	206 942	206 032	205 056	-0,44	-0,47
юридические лица	2 917	2 987	2 918	2,40	-2,31
физические лица	204 025	203 045	202 138	-0,48	-0,45
Количество транспортных средств, единиц, в т.ч.	347 432	358 660	347 511	3,23	-3,11
юридические лица	36 295	38 127	37 324	5,05	-2,11
физические лица	311 136	320 533	310 187	3,02	-3,23

Количество налогоплательщиков за анализируемый период демонстрирует определенные тенденции изменения. В 2023 году наблюдается снижение числа налогоплательщиков на 0,5 % по сравнению с прошлым годом.

В частности, среди юридических лиц в 2022 году отмечается увеличение числа налогоплательщиков на 2 %, однако в последующем это число снизилось из-за ликвидации организаций, продажи их имущества и банкротств.

У физических лиц снижение числа налогоплательщиков связано с оттоком населения и продажей автомобилей.

Что касается числа транспортных средств, то у юридических лиц в 2022 году было зафиксировано увеличение на 5 % по сравнению с 2021 годом, однако

в 2023 году произошло снижение на 2 %. Среди физических лиц наблюдается аналогичная тенденция: рост на 3 % в 2022 году и уменьшение на 3 % в 2023 году.

### **2.3 Проблемы действующей системы взимания транспортного налога как угрозы экономической безопасности региона.**

Проанализируем проблемы, которые негативно влияют на экономическую безопасность региона.

Одной из причин низкой собираемости налога является то, что многие налогоплательщики зарегистрированы по одному адресу, но фактически проживают в другом месте, что способствует уклонению от налогов. Сегодня налогоплательщики могут узнать о своей задолженности через личный кабинет на сайте налоговой службы.

Для борьбы с задолженностью по налогам принимаются различные меры. Например, при попытке выезда за границу проверяется наличие налоговой задолженности, и в случае её обнаружения выезд запрещается до её погашения. Это мера способствует повышению налоговой дисциплины.

Также проводится разъяснительная работа и предоставляются консультации налогоплательщикам, что способствует формированию налоговой культуры.

Давайте проанализируем собираемость транспортного налога в Амурской области и сопоставим плановые и фактические показатели.<sup>10</sup>

Таблица 13 – Мониторинг собираемости транспортного налога в Амурской области за 2021-2023 гг.

Показатель	2021			2022			2023 (предварительные данные без учета льготных категорий).		
	начислено	поступило	% выполнения	начислено	поступило	% выполнения	начислено	поступило	% выполнения
Транспортный налог	1009145	1036504	102,71	1071367	1034408	96,55	1079345	1047212	97,02
юридические лица	221299	271407	122,64	246146	250253	101,67	264291	229063	86,67
Физические лица	787846	765097	97,11	825221	784155	95,02	815054	818149	100,38

<sup>10</sup> Отчет по форме № 1-НМ // Официальный сайт ФНС [Электронный ресурс] - URL: [https://www.nalog.gov.ru/rn28/related\\_activities/statistics\\_and\\_analytics/forms/13669389/](https://www.nalog.gov.ru/rn28/related_activities/statistics_and_analytics/forms/13669389/) (дата обращения 15.05.2024)

По данной таблице видно, что на протяжении последних двух лет поступления от транспортного налога ниже, чем планировалась, но при этом сами поступления растут. Так в 2022 году налоговой службой был выполнен только на 96,55 %.

В рассматриваемый период времени налоговые поступления превысили начисленные суммы по юридическим лицам, однако этого оказалось недостаточно для выполнения плана, поскольку поступления от физических лиц сократились на 5 %.

В 2023 году ситуация схожая: план будет выполнен лишь на 97 %, причем уже наблюдается снижение собираемости по юридическим лицам на 13 %, а по физическим лицам план был перевыполнен на 0,38 %. Но так как данные по 2023 году предварительные, то есть еще не определены льготы и вычеты налогоплательщикам, оценка динамики начислений и поступлений от транспортного налога будет проводиться по 2022 году. Поэтому тенденция сокращения поступлений от физических лиц сохраниться, и останется на уровне 2022 года.

Для подтверждения этого мнения был проведен экспертный опрос среди работников налоговой службы.

Таблица 14 – Прогнозирование устойчивости тенденции снижения транспортного налога в 2023 году: экспертный взгляд

Вопрос	Ответы				
Ваша должность в налоговой службе?	Заместитель руководителя УФНС	Начальник отдела камерального контроля в сфере налогообложения имущества	Заместитель начальника отдела	Заместитель начальника отдела	Работник отдела
Какие факторы, по вашему мнению, влияют на снижение собираемости транспортного налога среди физических лиц?	Увеличение числа незарегистрированных транспортных средств, а также не достоверные данные, поступающие в налоговый орган	Увеличение числа налоговых льгот	Снижение данных, поступающих от регистрирующих органов	Увеличение транспорта, не стоящего на государственном учете и медленное обновление данных по транспортным средствам	Введение новых льгот и вычетов
Каков ваш прогноз относительно дальнейшей динамики собираемости транспортного налога среди физических лиц?	Связи с увеличением незарегистрированного транспорта, а также введения новых льгот, собираемость транспортного налога среди физических лиц сохраниться на уровне 2022 года.				

В данном опросе участвовало 5 экспертов из налоговой службы. Эксперты считают, что собираемость транспортного налога снижается по трем аспектам. Из-за увеличения числа незарегистрированных транспортных средств, введения новых льгот для физических лиц, а также плохо обновляемая база данных по транспортным средствам. Связи с этим эксперты считают, что уровень собираемости транспортного налога в 2023 останется на таком же уровне, как и в 2022 году.

Еще к проблеме низкой собираемости транспортного налога можно отнести то, что автовладельцы, организации, и просто частные лица продающие автомобили не регистрируют свои транспортные средства, тем самым не платят за них налог. Чтобы подтвердить данное утверждение обратимся к таблице, где представлены данные по транспорту, продающемуся в Амурской области на интернет-площадке Дром.<sup>11</sup>

Таблица 15 – Количество продаваемых транспортных средств через интернет площадку Дром

Показатель	Количество
Всего объявлений, размещенных на электронных площадках Дром и Авито	13714
Количество объявлений, продавцов, которые подтвердили право собственности на транспорт	5047
Количество объявления, продавцы, которые не смогли подтвердить право собственности	8667
в т.ч.	
Количество объявлений по транспорту, продающихся без пробега по РФ	1217
Количество объявлений по транспорту, продающихся из автосалона	1607

Данная таблица показывает, что всего объявлений с продажей транспортных средств 13 714 штук. Из их от собственника 5047 штук. Это те транспортные средства, хозяева которых подтвердили свое право собственности определенными документами. То есть эти транспортные средства уже стоят на учете и соответственно за них платиться транспортный налог. Нас же в этой таблице интересуют объявления от частного лица в количестве 8667 шт.

Под частным лицом подразумевается физическое лицо, которое продает автомобили от своего имени, при этом он не предоставил документов подтверждающих право собственности.

<sup>11</sup> Продажа автомобилей в Амурской области // Официальный сайт Дром [Электронный ресурс] - URL: <https://auto.drom.ru/region28/> (дата обращения 15.05.2024)

При этом транспорт может стоять на учете, быть снятым или вообще на нем никогда не стоять. Точно не стоявший на учете транспорт, это продающийся без пробега по РФ в количестве 1217 шт. и из автосалонов 1607. Транспорт без пробега по РФ, означает, что его завезли в Россию из другой страны и он никогда не стоял на Российском учет. А в автосалонах продается новый транспорт, который также не стоит на учете.

Проблема как раз заключается в этих транспортных средствах, которые находятся на территории Амурской области, но при этом никак не зарегистрированы в регистрирующих органах.

Еще существует такая проблема, как постановка транспорта на учет. А точнее возможность, которая позволяет владельцам транспортных средств, поставить его на учет в течении 10 дней (Федеральный закон от 03.08.2018 N 283-ФЗ (ред. от 14.04.2023) "О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"). Данный срок предполагает, что новый владелец транспортного средства за эти 10 дней должен поставить его на учет, при этом сначала пройти техосмотр и получить полис осаго, после чего он может уже подавать заявление в любой регистрирующий орган для постановки на учет.<sup>12</sup>

Если же владелец не успевает в десятидневный срок поставит транспортное средство на учет, то его за просрочку могут оштрафовать на 1500—2000 ₽, а если нарушение выявят сотрудники ГИБДД на дороге, выпишут штраф от 500 до 800 ₽. Если и дальше не регистрировать транспортное средство при повторной встрече с инспекторами есть риск получить штраф 5000 ₽ или остаться без прав на срок до трех месяцев. (чч. 1, 1.1 ст. 12.1, ч. 1 ст. 19.22 КоАП РФ)

При этом в последнее время существенно увеличилась стоимость осаго. Связано это с дефицитом запчастей и в следствии увеличение их стоимости. Поэтому владельцы целенаправленно могут не ставить транспортное средство на учет, тем самым экономив приличную сумму отказавшись от осаго. Тем самым

---

<sup>12</sup> Федеральный закон от 03.08.2018 N 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изменениями от 14.04.2023) [Электронный ресурс] - URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения 25.04.2024)

им проще заплатить небольшой штраф в размере 500 рублей, и ездить дальше, чем ставить транспорт на учет. При этом на такой транспорт камеры фиксирующие нарушения правил дорожного движения не могут выставить штраф, и как правило такие владельцы остаются безнаказанными. Исходя из всего этого, владельцы подделывают договор купли продаж, тем самым переписывая его на новую дату и у них снова появляется 10 дней для постановки на учет.

Проведем социологический опрос, чтобы узнать мнение населения о транспортном налоге, а также мнение о важности постановки на учет транспортных средств.

Так опрос показал, что у 56 % опрошенных имеется транспортное средство.

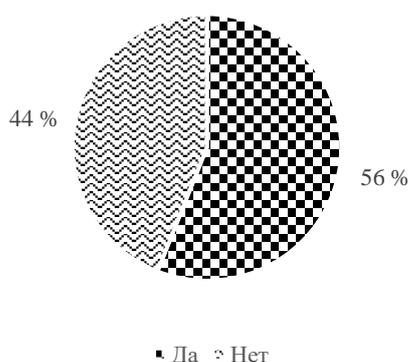


Рисунок 3 – Наличие транспортных средств у населения

Большинство людей пользуются транспортном ежедневно 34 %, при этом не пользуются транспортом 31 %



Рисунок 4 – Использование транспортными средствами

Процесс регистрации транспортных средств 15 % опрошенных оценили неудовлетворительно. Можно предположить, что у этих людей возникли некоторые проблемы с постановкой на учет.



Рисунок 6 – Оценка регистрации транспортных средств

Большее половины ответили нейтрально на вопрос, оптимален ли срок регистрации в 10 дней. Полностью согласны 29 %. А те, кто был не согласен составили 19 %.

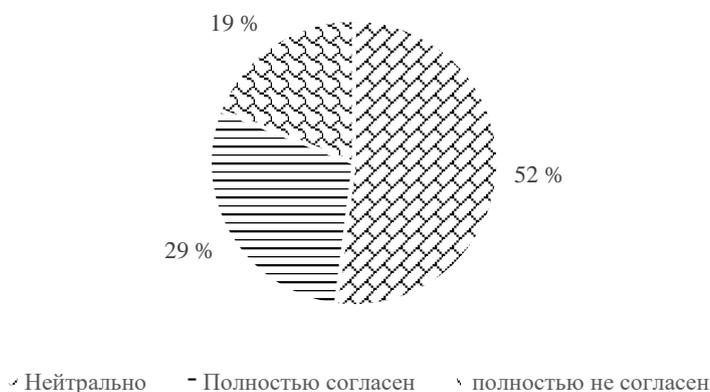


Рисунок 7 – Регистрация транспортных средств в 10 дней

Было также задано вопрос, если вы не согласны со сроком в 10 дней на регистрацию, то сколько дней бы вы предложили. Так 46 % опрошенных решили оставить срок регистрации такой же, как и сейчас. Сократить срок регистрации на 5 дней согласились 17 %.

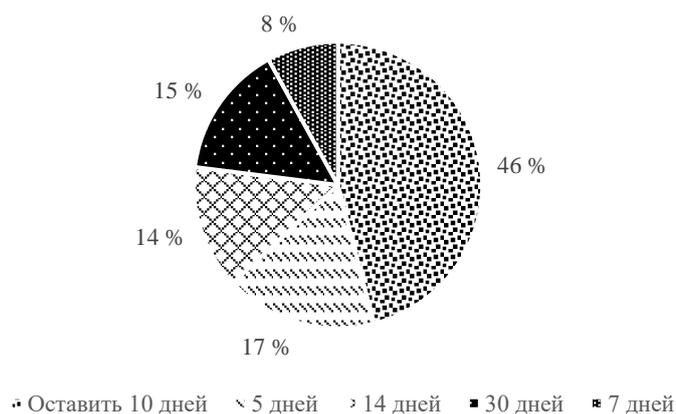


Рисунок 8 – Оптимальный срок регистрации транспортных средств

Половина опрошенных 50 % оценивают уровень транспортного налога умеренным. При этом 40 % процентов считают, что уровень транспортного налога в нашем регионе высокий.

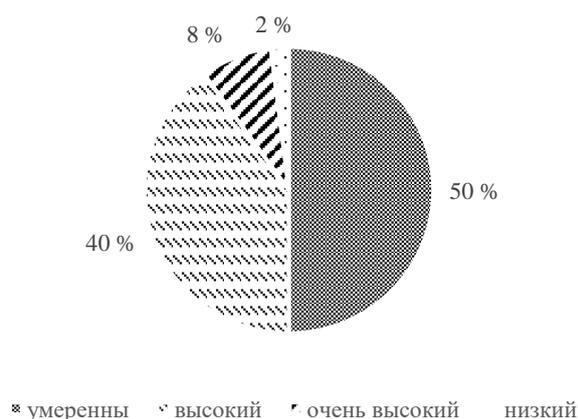


Рисунок 9 – Уровень транспортного налога

Затем был поднят вопрос о справедливости размера транспортного налога, учитывая ставки и стоимость транспортных средств. Среди опрошенных мнения разделились: 56% считают налог чрезмерно высоким, тогда как 44% оценивают его как справедливый. Вероятно, что несогласие с размером налога проявляется преимущественно среди владельцев мощных автомобилей, которым и предписывается платить налог в соответствии с мощностью их транспорта и установленной ставкой.

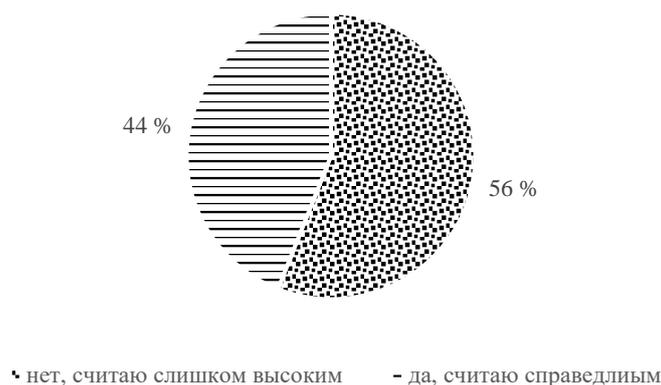


Рисунок 10 – Размер транспортного налога с учетом ставки и стоимости вашего транспортного средства

В целом как показал опрос, большинство людей все-таки считают, что в Амурской области установлены оптимальные ставки по транспортному налогу, а также они согласны со сроком регистрации транспортных средств в 10 дней.

Также был проведен выборочный опрос среди сельского населения. В опросе участвовало 100 человек.

Более 42 % населения проживают на расстоянии от 10 до 50 км от регистрирующих органов. Это обусловлено тем, что регистрирующие органы расположены в центральных районах, в то время как сельские поселения находятся на значительном удалении друг от друга.

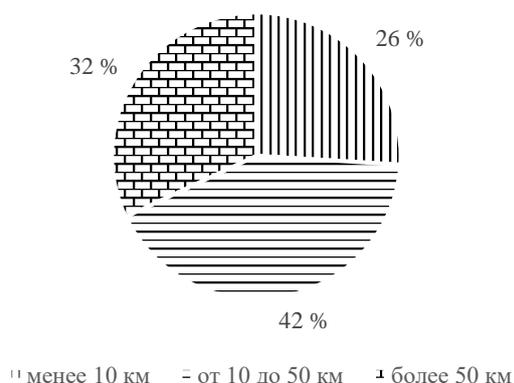


Рисунок 11 – Расстояние от ближайшего регистрирующего органа

На вопрос: регистрировали ли вы свои транспортные средства, большинство ответили да.

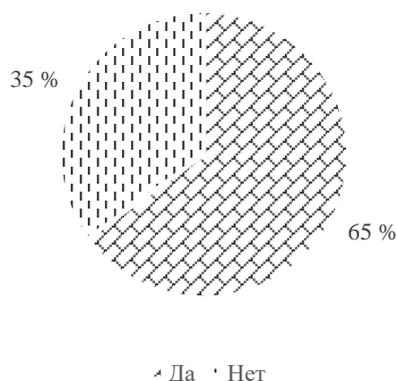


Рисунок 12 – Регистрация транспортных средств

Были выявлены причины, влияющие на нерегистрацию транспортных средств. Около 55 % респондентов указали, что основной причиной нерегистрации транспортных средств является недоступность регистрационного органа из-за его значительного удаления.

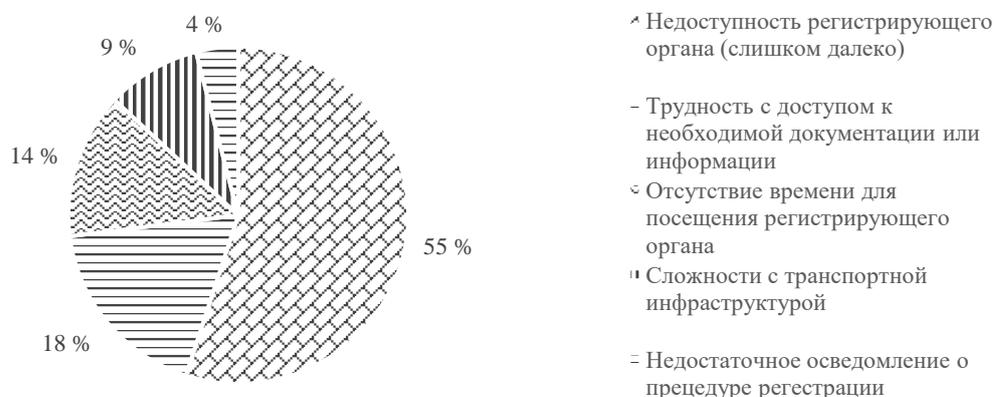


Рисунок 13 – Причины нерегистрации транспортных средств

Также были обозначены следующие предложения по улучшению доступности процесса регистрации.

За улучшения работы сети регистрирующих органов и расширение их географического покрытия 61 % опрошенных.

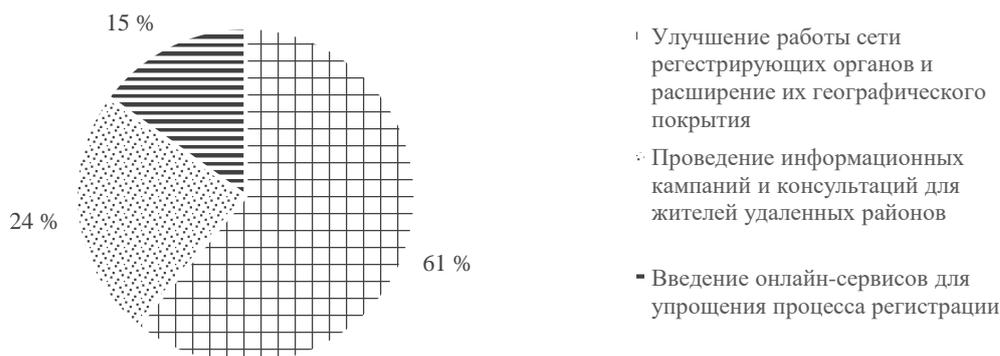


Рисунок 14 – Улучшения доступности процесса регистрации

Из результатов опроса видно, что половина участников опроса не регистрировала свои транспортные средства из-за недоступности регистрирующего органа, особенно в случае проживания более чем 50 км от него. Также значительная часть респондентов указала на трудности с доступом к необходимой информации или временем для посещения органа.

Для улучшения доступности процесса регистрации предлагается улучшить сеть регистрирующих органов, провести информационные кампании и внедрить онлайн-сервисы.

Подведем следующие итоги по второму разделу.

Основываясь на методике А.А. Кораблевой, проведена оценка экономической безопасности региона, включающая анализ различных индикаторов, таких как ВРП на душу населения, объем промышленного производства, степень износа основных фондов и доля иностранных инвестиций. Результаты анализа показали, что, хотя некоторые показатели демонстрируют положительные темпы роста и достижение пороговых значений, другие находятся на критических уровнях, что указывает на потенциальные риски для экономической стабильности региона.

Анализ налоговой безопасности региона выявил несколько ключевых угроз, таких как сокращение налогового потенциала, недополучение налогов и неэффективная налоговая политика. Налоговая система региона играет важную

роль в финансовой системе государства и должна быть направлена на стимулирование налоговых поступлений и их рациональное использование.

Для оценки налоговой безопасности Амурской области использовались данные по доходам и расходам консолидированного бюджета, собственным налоговым доходам и текущим обязательствам. По методике И.А. Коростелкиной было установлено, что налоговая безопасность области находится на среднем уровне опасности, что свидетельствует о необходимости дальнейшего развития и улучшения налоговой системы.

PEST и SWOT анализы выявили, что политические, экономические, социальные и технологические факторы оказывают значительное влияние на собираемость транспортного налога в регионе. Сильные стороны включают наличие законодательной базы и активность региональных властей, а слабые стороны – отсутствие современных технологий и низкую налоговую грамотность населения. Внедрение информационных технологий и образовательные кампании представляют собой важные возможности для улучшения процесса сбора налогов.

Динамика доходов бюджета Амурской области показала положительную тенденцию, что способствует укреплению экономической безопасности региона. Тем не менее, снижение расходов в 2023 году, особенно на национальную экономику, указывает на необходимость более эффективного управления бюджетными средствами.

В целом, для обеспечения устойчивого экономического развития и безопасности Амурской области необходимо уделить внимание улучшению показателей, которые не соответствуют установленным стандартам, внедрению современных технологий и повышению налоговой грамотности населения.

Транспортный налог является важным источником доходов для региональных бюджетов, в том числе для бюджета Амурской области. В соответствии с Налоговым Кодексом Российской Федерации, субъекты РФ имеют право устанавливать свои ставки налога в рамках установленных ограничений, а также предоставлять налоговые льготы.

В регионах Дальневосточного федерального округа (ДФО) наблюдаются значительные различия в установленных ставках транспортного налога. Самые высокие ставки установлены в Приморском крае, а самые низкие – в Республике Бурятия.

В Амурской области и Камчатском крае ставки на легковые автомобили с мощностью двигателя более 250 л.с. увеличены в 10 раз и составляют 150 руб. на 1 л.с.

В целом, поступления от транспортного налога в Дальневосточном федеральном округе в 2023 показывают увеличение на 0,57 % .

Число налогоплательщиков в 2023 году увеличилось на 2 %. Количество транспортных средств, стоящих на учете, уменьшилось на 3 %, что может свидетельствовать о снижении числа транспортных средств, подлежащих налогообложению.

Несмотря на разъяснительную работу и мероприятия по борьбе с задолженностью, налоговая дисциплина среди физических лиц остается низкой. Многие налогоплательщики не имеют четкого представления о том, на что расходуются их налоговые средства

Налоговые льготы предоставляются широкому кругу лиц, что снижает поступления в бюджет. Например, юридические лица часто пользуются льготами, что приводит к невыполнению планов по поступлениям.

Существенное количество транспортных средств не зарегистрировано в налоговых органах, что способствует уклонению от уплаты налога. Недостаточная доступность регистрационных органов и неудовлетворительный процесс регистрации также играют роль в низкой собираемости налога.

Согласно опросу работников налоговой службы, основными факторами, влияющими на снижение собираемости транспортного налога, являются увеличение числа незарегистрированных транспортных средств, введение новых налоговых льгот и медленное обновление данных по транспортным средствам.

### 3 ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНА НА ОСНОВЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА

#### **3.1 Направления совершенствования действующей системы налогообложения транспортных средств в целях повышения экономической безопасности региона**

Рассмотрев проблемы существующей системы взимания транспортного налога, можно выделить следующие ключевые аспекты:

- низкая собираемость транспортного налога
- отсутствие единой базы данных

Для улучшения собираемости транспортного налога в условиях нерегистрации транспортных средств при перепродаже, а также в отдаленных сельских местностях, где регистрирующие органы находятся далеко, и уменьшения недовольства владельцев транспорта высокими ставками, можно предложить следующие мероприятия.

##### *Обеспечение доступности регистрации:*

- расширение сети регистрирующих органов, особенно в отдаленных сельских районах, для обеспечения легкого доступа к услугам регистрации транспортных средств.
- организация мобильных пунктов регистрации для проведения выездных приемов документов и регистрации в сельских местностях.

##### *Информационные кампании и консультации:*

- проведение информационных кампаний среди продавцов транспорта о необходимости регистрации транспортных средств перед продажей и последствиях нерегистрации.
- организация консультаций для владельцев транспорта по вопросам налогообложения и преимуществах регистрации транспортных средств.

##### *Упрощение процесса регистрации:*

- введение электронных сервисов для онлайн-регистрации транспортных средств с возможностью подачи документов через интернет.

– автоматизация процессов регистрации.

*Разработка льготных программ и стимулов:*

– введение льгот и снижение ставок транспортного налога для владельцев транспортных средств в отдаленных сельских районах.

– проведение реформы налоговой системы с целью снижения общей ставки транспортного налога для уменьшения недовольства налогоплательщиков.

Внедрение этих мероприятий позволит повысить собираемость транспортного налога, обеспечить справедливость налогообложения транспортных средств и укрепить доверие налогоплательщиков к налоговой системе в целом.

Отсутствие единой базы данных между регистрирующими органами и налоговыми органами ставит под угрозу правильность и своевременность получения данных о регистрации транспортных средств. Это может привести к ситуациям, когда налоговые органы получают неполные, ошибочные или устаревшие сведения, что затрудняет правильное начисление транспортного налога и создает дополнительные трудности для налогоплательщиков.

Проблема заключается в том, что часто налоговые начисления не согласуются с фактическим статусом регистрации транспортного средства. Например, человек может снять свой транспорт с учета, но эта информация не достигает налогового органа, и налоговый платеж все равно начисляется. В итоге налогоплательщику приходится обращаться в налоговую с письменным заявлением, указывая дату и государственный номер транспорта для перерасчета. Этот процесс требует дополнительных усилий и времени со стороны налогоплательщика и налоговой службы.

Для улучшения ситуации, можно создать единую базу данных, где будет храниться вся информация о регистрации транспортных средств. Это позволит автоматизировать процесс обмена данными между регистрирующими и налоговыми органами, обеспечивая актуальность и достоверность информации.

Для реализации данного мероприятия необходимо:

– передача ведения и регистрации учета сведений по всем видам транспорта от регистрирующих органов в информационные ресурсы налоговой.

– разработка специального программного обеспечения для использования регистрирующими органами, которое позволит автоматизировать процесс передачи и обработки данных.

– регламентация использования этого программного обеспечения Законодательными актами Российской Федерации для обеспечения конфиденциальности и безопасности передаваемой информации;

– внедрение единой базы данных позволит уменьшить количество ошибок в начислении транспортного налога, улучшить обслуживание налогоплательщиков и оптимизировать работу налоговых органов.

Также недавно стало известно, что будет суммироваться мощность гибридной установки с бензиновым двигателем. Так согласно письму ФНС России от 09.02.2023 N БС-4-21/1528@ «Об определении налоговой базы по транспортному налогу в отношении автотранспортного средства, имеющего несколько двигателей» Если легковой автомобиль имеет и двигатель внутреннего сгорания, и электрический двигатель, которые приводят его в движение, то нужно учитывать общую мощность обоих двигателей.

В расчет берется максимальная мощность электрического двигателя, которую он может поддерживать в течение 30 минут, и мощность двигателя внутреннего сгорания.

В таблице представлены пути обеспечения экономической безопасности.

Таблица 16 – Пути обеспечения экономической безопасности

Мероприятия 1	Цель мероприятия 2	Пути решения 3
Создание единой базы данных	Систематизация информации о владельцах транспортных средств для улучшения контроля и мониторинга их деятельности	- Разработка и внедрение системы централизованного сбора данных - Интеграция различных государственных и частных информационных систем
Активизация постановки на учет владельцев транспортных средств	Улучшение отслеживания транспортных средств и их владельцев для предотвращения нелегальных операций.	- Обязательная регистрация всех транспортных средств в единой базе данных - Улучшение процедур регистрации и учета транспортных средств - Введение строгих мер контроля за соблюдением требований регистрации

1	2	3
Суммированная мощность гибридной установки для налоговых целей	Оценка и учет мощности гибридных установок для целей налогообложения, чтобы соблюдать налоговое законодательство и снижать экономические риски	- Разработка методологии расчета суммированной мощности гибридных установок - Внесение изменений в налоговое законодательство для учета суммированной мощности гибридных установок

Планы по улучшению экономической безопасности включают создание общей базы данных и учет всех владельцев автомобилей, чтобы лучше контролировать и управлять информацией, предотвратить незаконные действия. Это означает, что нужно собирать данные в одном месте, связывать разные информационные системы, и убедиться, что каждый автомобиль зарегистрирован. Также будет новый способ налогообложения для гибридных машин, чтобы точно рассчитывать налоги и уменьшать риски. Все эти шаги помогут повысить собираемость транспортного налога.

### 3.2 Эффективность предложенных мероприятий по улучшению взимания транспортного налога в Амурской области

Первое мероприятие будет связано с созданием единой базы данных.

Таблица 17 – Создание единой базы данных транспортных средств

Мероприятие	Затраты	Прогнозируемый эффект
Разработка и внедрение программного обеспечения	Разработка программного обеспечения: 2 000 000 руб.	Увеличение собираемости транспортного налога на 10-15 % за счет устранения ошибок и недочетов в текущих базах данных.
Обновление и интеграция существующих данных	Сбор и анализ данных: 300 000 руб.	Повышение точности и актуальности данных о транспортных средствах
Сотрудничество с ГИБДД и другими органами	Заключение соглашений и взаимодействие с ГИБДД и другими органами: 100 000 руб.	Улучшение взаимодействия между различными государственными органами, что приведет к более эффективному администрированию транспортного налога.
Обучение сотрудников	Обучение сотрудников налоговых органов работе с новой системой: 200 000 руб.	Снижение числа ошибок при работе с базой данных и администрировании налогов.
Проведение информационной кампании	Разработка и проведение информационной кампании для населения: 300 000 руб.	Увеличение уровня добровольной уплаты налога за счет улучшения понимания налоговых обязательств.
Итого	2 900 000 руб.	

Создание единой базы данных транспортных средств включает в себя комплекс мероприятий, ориентированных на повышение эффективности сбора транспортного налога и управления данными о транспортных средствах. В

общей сумме затраты на реализацию этих мероприятий составляют 2 900 000 рублей.

В результате данных мероприятий ожидается повышение эффективности сбора транспортных налогов, улучшение качества данных о транспортных средствах, и укрепление взаимодействия между государственными органами и налогоплательщиками

Также одной из проблем которую мы выявили является незарегистрированный транспорт.

Для решения данной проблемы необходимо вести автоматизированную систему регистрации транспортных средств.

Таблица 18 – Внедрение автоматизированной системы регистрации транспортных средств

Мероприятие	Затраты	Прогнозируемый эффект
Разработка и внедрение программного обеспечения	Разработка программного обеспечения: 1 500 000 руб.	Снижение числа случаев уклонения от регистрации транспортных средств. Увеличение собираемости транспортного налога на 5-10 % за счет точного учета и сокращения административных задержек.
Обучение сотрудников	Обучение сотрудников ГИБДД и налоговых органов работе с новой системой: 300 000 руб	Повышение квалификации сотрудников и их готовности эффективно использовать новую систему. Снижение числа ошибок при регистрации транспортных средств и администрировании налогов.
Информационная кампания для населения	Разработка и проведение информационной кампании для населения: 200 000 руб	Повышение осведомленности населения о необходимости своевременной регистрации транспортных средств. Увеличение уровня добровольной уплаты налога за счет улучшения понимания налоговых обязательств.
Проведение контрольных мероприятий	Организация и проведение регулярных проверок: 400 000 руб	Повышение уровня постановки на учет транспортных средств. Снижение случаев использования незарегистрированных транспортных средств.
Итого	2 400 000 руб.	

На основе представленной таблицы, можно сделать следующий вывод: совокупные усилия по внедрению автоматизированной системы регистрации не только способствуют улучшению собираемости налогов и уменьшению административных задержек, но и повышают общую прозрачность и эффективность процесса регистрации транспортных средств. Эти меры оказывают положительное воздействие на налоговую систему и обеспечивают более справедливое и эффективное администрирование налогов, что важно для стабильного экономического и социального развития.

А теперь узнаем сколько налогов может поступить от незарегистрированного транспорта. Для этого проведем выборку из объявления, в частности продающегося транспорта без пробега по РФ и из автосалонов. Для этого разделим весь транспорт по возрастанию мощности как в НК РФ. Анализ будем проводить по легковым автомобилям.

Таблица 19 – Группировка автомобилей по мощности

Показатель	Мощность				
	0-100	100,01-150	150,01-200	200,01-250	250-выше
Количество объявлений по транспорту, продающихся без пробега по РФ	350	456	133	49	14
Количество объявлений по транспорту, продающихся из автосалона	8	67	100	12	3
Всего	358	523	233	61	17

По данной таблице видно, что самые популярные автомобили, стоящие на продаже с мощностью двигателя от 100 до 150 лошадиных сил. Данная категория автомобилей больше всего востребована у населения, и соответственно их больше всего и продается.

Средняя оборачиваемость автомобилей составляет 50 дней. Поэтому согласно п. 3 ст.362 НК РФ сроком владения автомобилем можно считать 2 месяца. Так если транспортное средство было зарегистрировано до 15-го числа текущего месяца или снято с учёта после 15-го числа, то этот месяц считается полным для исчисления транспортного налога.

Расчёт будем проводить по формуле:

Сумма налога = налоговая база x ставка x (количество полных месяцев владения / 12 месяцев)

Таблица 20 – Выявление суммы налога

Мощность	Ставка, установленная в Амурской области	Среднее значение мощности	Количество автомобилей	Срок владения, месяц	Сумма налога
0 – 100	11	99	358	2	64977
100,01 – 150	15	125	523	2	163437,5
150,01 – 200	30	175	233	2	203875
200,01 – 250	75	225	61	2	171562,5
250,01 – выше	150	275	17	2	116875
Всего					720 727

Произведя расчёты можем увидеть, что за 50 дней продажи автомобиля сумма налога, составляет 720 тыс. рублей. Не трудно посчитать сколько примерно в год бюджет Амурской области не дополучает прибыли. Так берем получившуюся сумму и увеличиваем ее в 6 раз и получаем больше 4-х миллионов рублей в год. Таким образом бюджет Амурской области за целый год примерно недополучает 4 миллиона рублей.

Третье же мероприятие связано с автомобилями с гибридной установкой.

Таблица 21 – Суммированная мощность гибридной установки для налоговых целей

Мероприятие	Заграты	Прогнозируемый эффект
Анализ текущего законодательства и подготовка предложений по изменению	Анализ законодательства: 500 000 руб.	Повышение правовой основы для учета гибридных установок Увеличение собираемости налога за счет учета суммированной мощности
Внедрение законодательных изменений	Подготовка и проведение изменений: 300 000 руб.	Создание правовой базы для учета и налогообложения гибридных транспортных средств.
Итого	800 000 руб.	

Второй этап включает непосредственное внедрение законодательных изменений с затратами в 300 000 рублей. Результатом этих усилий станет создание эффективной правовой базы для учета и налогообложения гибридных транспортных средств, что обеспечит дополнительные доходы в бюджет и повысит эффективность налоговой системы в целом.

Проведем расчет на сколько увеличатся поступления от транспортного налога за год владения гибридным автомобилем в бюджет Амурской области. Данные возьмем с электронной системы ДРОМ.<sup>13</sup>

Таблица 22 – Расчет транспортного налога с суммированием мощности двигателя внутреннего сгорания и гибридной установки

Мощность	Ставка, установленная в Амурской области	Среднее значение мощности	Среднее значение мощности гибридной установки	Суммарная мощность двигателя	Количество автомобилей	Сумма налога было	Сумма налога, которая станет
1	2	3	4	5	6	7	8
0 – 100	11	99	27,75	125,75	953	1 037 817	1 797 596,25
100,01 – 150	15	125	56,25	181,25	391	733 125	2126 062,5

<sup>13</sup> Продажа автомобилей в Амурской области // Официальный сайт Дром [Электронный ресурс] - URL: <https://auto.drom.ru/region28/> (дата обращения 15.05.2024)

Продолжение таблицы 22

1	2	3	4	5	6	7	8
150,01 – 200	30	175	84	259	188	987 000	7 303 800
200,01 – 250	75	225	126	351	20	337 500	1 053 000
250,01 – выше	150	275	168	443	27	1 113 750	1 794 150
					1579	4 209 192	14 074 608,8

Из данного расчета можно сделать вывод, что после суммирования мощности в бюджет Амурской области поступления от транспортного налога увеличатся на 10 млн. руб. Что скажется положительно на выполнении плана по собираемости транспортного налога в 2023 году.

Создание единой базы данных по транспортным средствам позволит сократить количество проверок по транспорту, а также улучшить взаимодействие с налогоплательщиками, так как им уже не будет начисляться ошибочные налоги на транспорт. А также сократиться задолженность по транспортному налогу.

Таким образом, инвестиции в размере 800 000 рублей в анализ и изменение законодательства оправданы, учитывая потенциальное увеличение налоговых поступлений и укрепление правовой базы, что способствует более справедливому и эффективному налогообложению гибридных транспортных средств.

В таблице 23 представлена оценка эффективности предлагаемых мероприятий.

Таблица 23 – Оценка эффективности предлагаемых мероприятий.

Мероприятие	Затраты	Прогнозируемый эффект	Эффект после мероприятий
Создание единой базы данных транспортных средств	2 900 000 руб.	Увеличение собираемости налога на 10-15 %.	Увеличение поступлений от транспортного налога на 1 млн. руб.
Активизация постановки на учет владельцев транспортных средств	2 400 000 руб.	Увеличение собираемости налога на 5-10 %.	Увеличение поступлений от транспортного налога на 4 млн. руб.
Суммированная мощность гибридной установки для налоговых целей	800 000 руб.	Повышение точности определения налогооблагаемой базы.	Увеличение поступлений от транспортного налога на 10 млн. руб.
Итого	6 100 000 руб.		15 000 000 руб.

В ходе оценки эффективности мероприятий, предложенных в пункте выше, собираемость транспортного налога в 2023 году может увеличиться на 15 млн руб.

### 3.3 Оценка налоговой безопасности после проведенных мероприятий

Проведем прогноз индикаторов налогово-бюджетной безопасности региона после проведенных мероприятий. Для этого воспользуемся исходными данными.

Таблица 24 – Исходные данные

Показатель	2023	2023 после мероприятий
Доходы консолидированного бюджета	111678	111692
Собственные налоговые доходы	10694	10708
Собственные налоговые доходы плановые	11478	11478
Текущие обязательства	2650	2650
Валовой региональный продукт	618	618
Сумма начисленных на территории области налогов	56 518	58532
Сумма фактически собранных на территории области налогов	61 532	61 546
Численность налогоплательщиков (юридических лиц и индивидуальных предпринимателей), ед.	32 209	32209
Задолженность по налогам, сборам, пеням и санкциям	5 641	4 623
Количество назначенных выездных налоговых проверок, ед.	67	67
Количество выездных налоговых проверок, выявивших нарушения, ед.	31	67

Таблица 25 – Прогноз индикаторов налогово-бюджетной безопасности региона после проведенных мероприятий

Показатель	2023	2023 после мероприятий	Критерии		Максимум баллов	Оценка индикаторов с помощью критериев	
			Нижняя граница	Верхняя граница		2023	2023 после мероприятий
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Фискальная функция</b>							
Налоговая автономия	0,75	0,75	меньше 0,7 – 0 баллов	0,9 и выше – max баллов	12	3	3
Коэффициент покрытия текущих обязательств	4,03	4,04	меньше 0,7 – 0 баллов	1 и выше – max баллов	12	12	12
Итого по блоку Фискальная функция						15 (Средний уровень опасности)	Итого по блоку Фискальная функция
<b>Регулирующая функция</b>							
Налоговая нагрузка	1,00	1	$(-\infty; 0,9) \cup (1,1; +\infty)$	1 и выше – max баллов	12	12	12

1	2	3	4	5	6	7	8
Индекс активности налогоплательщиков	1,09	1,09	Менее 0,9 – 0 баллов	1 и выше – тах баллов	12	12	12
Темпы прироста числа налогоплательщиков (юридических лиц и Индивидуальных предпринимателей)	0,05	0,05	Меньше 0 – 0 баллов	0,05 и выше – тах баллов	12	12	12
Итого по блоку Регулирующая функция						36 (низкий уровень опасности)	
Контрольная функция							
Уровень собираемости налогов	1,09	1,05	( $-\infty; 0,95$ ) $\cup$ (1,10; $+\infty$ ) – 0 баллов	[1;1,05] – тах баллов	14	0	14
Налоговая дисциплина	0,53	0,43	0,001 и ниже – 13 баллов	0,1 и выше – 0 баллов	13	0	0
Результативность выездных проверок	0,46	1	Менее 0,95 – 0 баллов	1-тах баллов	13	0	13
Итого по блоку Контрольная функция						0 (критический уровень опасности))	27 (умеренный уровень опасности)
Итого					100	41 (средний уровень опасности)	68 (умеренный уровень опасности)

В ходе проведения мероприятий и улучшений по транспортному налогу налоговая безопасность Амурской области будет находиться на умеренном уровне опасности, что в целом говорит об эффективности предлагаемых мероприятий.

Исходя из выше сказанного можно сделать следующие выводы:

Повышение уровня экономической безопасности региона через совершенствование транспортного налога подчеркивает важность улучшения текущей системы налогообложения транспортных средств. Это необходимо для обеспечения более высокой собираемости налогов и увеличения доверия налогоплательщиков к налоговой системе.

Предложенные меры, включая создание единой базы данных, упрощение процесса регистрации, внедрение электронных сервисов и проведение информационных кампаний, направлены на решение проблем низкой собираемости налогов и отсутствия координации между регистрирующими и налоговыми органами.

Разработка специального программного обеспечения и реформа налоговой системы, в том числе с учетом суммирования мощности двигателей у гибридных транспортных средств, позволит более точно начислять налоги и сократить количество ошибок. Эти изменения способствуют не только повышению налоговых поступлений, но и улучшению взаимодействия между государственными органами и налогоплательщиками, обеспечивая более справедливую и эффективную систему налогообложения.

Предложенные усовершенствования ожидаются укрепить экономическую безопасность региона за счет улучшения контроля за соблюдением налогового законодательства и увеличения собираемости налогов, что в свою очередь способствует стабильности и устойчивому развитию экономики региона.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Роль налогов в обеспечении экономической безопасности государства становится все более значимой в условиях углубляющейся глобализации и международной интеграции. Налоги являются основным источником финансирования общественно значимых потребностей, таких как социальное обеспечение, образование, здравоохранение и оборона. Они напрямую влияют на способность государства поддерживать общественный порядок и стабильность.

Налоговая система России, олицетворяющая собой сложную и многогранную структуру, включает различные виды налогов, среди которых особое место занимает транспортный налог. Этот налог не только укрепляет доходную базу бюджетов различных уровней, но и играет ключевую роль в укреплении экономической безопасности регионов.

Основываясь на методике А.А. Кораблевой, проведена оценка экономической безопасности региона, включающая анализ различных индикаторов, таких как ВРП на душу населения, объем промышленного производства, степень износа основных фондов и доля иностранных инвестиций. Результаты анализа показали, что, хотя некоторые показатели демонстрируют положительные темпы роста и достижение пороговых значений, другие находятся на критических уровнях, что указывает на потенциальные риски для экономической стабильности региона.

Анализ налоговой безопасности региона выявил несколько ключевых угроз, таких как сокращение налогового потенциала, недополучение налогов и неэффективная налоговая политика. Налоговая система региона играет важную роль в финансовой системе государства и должна быть направлена на стимулирование налоговых поступлений и их рациональное использование.

Для оценки налоговой безопасности Амурской области использовались данные по доходам и расходам консолидированного бюджета, собственным налоговым доходам и текущим обязательствам. По методике И.А. Коростелкиной было установлено, что налоговая безопасность области находится на среднем

уровне опасности, что свидетельствует о необходимости дальнейшего развития и улучшения налоговой системы.

PEST и SWOT анализы выявили, что политические, экономические, социальные и технологические факторы оказывают значительное влияние на собираемость транспортного налога в регионе. Сильные стороны включают наличие законодательной базы и активность региональных властей, а слабые стороны – отсутствие современных технологий и низкую налоговую грамотность населения. Внедрение информационных технологий и образовательные кампании представляют собой важные возможности для улучшения процесса сбора налогов.

Динамика доходов бюджета Амурской области показала положительную тенденцию, что способствует укреплению экономической безопасности региона. Тем не менее, снижение расходов в 2023 году, особенно на национальную экономику, указывает на необходимость более эффективного управления бюджетными средствами.

В целом, для обеспечения устойчивого экономического развития и безопасности Амурской области необходимо уделить внимание улучшению показателей, которые не соответствуют установленным стандартам, внедрению современных технологий и повышению налоговой грамотности населения.

Транспортный налог является важным источником доходов для региональных бюджетов, в том числе для бюджета Амурской области. В соответствии с Налоговым Кодексом Российской Федерации, субъекты РФ имеют право устанавливать свои ставки налога в рамках установленных ограничений, а также предоставлять налоговые льготы.

В регионах Дальневосточного федерального округа (ДФО) наблюдаются значительные различия в установленных ставках транспортного налога. Самые высокие ставки установлены в Приморском крае, а самые низкие – в Республике Бурятия.

В Амурской области и Камчатском крае ставки на легковые автомобили с мощностью двигателя более 250 л.с. увеличены в 10 раз и составляют 150 руб. на 1 л.с.

В целом, поступления от транспортного налога в Дальневосточном федеральном округе в 2023 показывают увеличение на 0,57 % .

Число налогоплательщиков в 2023 году увеличилось на 2 %. Количество транспортных средств, стоящих на учете, уменьшилось на 3 %, что может свидетельствовать о снижении числа транспортных средств, подлежащих налогообложению.

Несмотря на разъяснительную работу и мероприятия по борьбе с задолженностью, налоговая дисциплина среди физических лиц остается низкой. Многие налогоплательщики не имеют четкого представления о том, на что расходуются их налоговые средства

Налоговые льготы предоставляются широкому кругу лиц, что снижает поступления в бюджет. Например, юридические лица часто пользуются льготами, что приводит к невыполнению планов по поступлениям.

Существенное количество транспортных средств не зарегистрировано в налоговых органах, что способствует уклонению от уплаты налога. Недостаточная доступность регистрационных органов и неудовлетворительный процесс регистрации также играют роль в низкой собираемости налога.

Согласно опросу работников налоговой службы, основными факторами, влияющими на снижение собираемости транспортного налога, являются увеличение числа незарегистрированных транспортных средств, введение новых налоговых льгот и медленное обновление данных по транспортным средствам.

Повышение уровня экономической безопасности региона через совершенствование транспортного налога подчеркивает важность улучшения текущей системы налогообложения транспортных средств. Это необходимо для обеспечения более высокой собираемости налогов и увеличения доверия налогоплательщиков к налоговой системе.

Предложенные меры, включая создание единой базы данных, упрощение процесса регистрации, внедрение электронных сервисов и проведение информационных кампаний, направлены на решение проблем низкой собираемости

налогов и отсутствия координации между регистрирующими и налоговыми органами-ми.

Разработка специального программного обеспечения и реформа налоговой системы, в том числе с учетом суммирования мощности двигателей у гибридных транспортных средств, позволит более точно начислять налоги и сократить количество ошибок. Эти изменения способствуют не только повышению налоговых поступлений, но и улучшению взаимодействия между государственными органами и налогоплательщиками, обеспечивая более справедливую и эффективную систему налогообложения.

Предложенные усовершенствования ожидаются укрепить экономическую безопасность региона за счет улучшения контроля за соблюдением налогового законодательства и увеличения собираемости налогов, что в свою очередь способствует стабильности и устойчивому развитию экономики региона.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Актуальные проблемы обеспечения экономической безопасности: сборник научных трудов / В. И. Бобошко, Н. М. Бобошко, А. Ф. Дятлова [и др.]. – Москва: Научный консультант, 2020. – 162 с.
- 2 Александров, И.М. Налоги и налогообложение: учебник / И.М. Александров. – М.: Дашков и К, 2017. – 317 с.
- 3 Анализ деятельности Федеральной налоговой службы / Н. С. Мигда, И. Е. Некрасова, Е. Д. Зенцова [и др.] // Заметки ученого. – 2021. – № 5-1. – С. 581-584.
- 4 Анисимов, А.Л. Формирование налогового инструментария обеспечения экономической безопасности региона /А.Л. Анисимов, С.В. Ширпужев // Управленец. - 2017. - № 3(67). - С. 25–30.
- 5 Бабурина, О. Н. Экономическая безопасность: учебник и практикум для вузов / О. Н. Бабурина. — Москва: Издательство Юрайт, 2023. — 316 с.
- 6 Бюджетный Кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] - URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_19702//](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19702//) (дата обращения 20.02.2024)
- 7 Гражданский Кодекс РФ [Электронный ресурс] - URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения 25.04.2024)
- 8 Дьяченко, Е.А. Транспортный налог / Е.А. Дьяченко // Аллея науки. – 2016. – №4. – С. 444-448.
- 9 Закон Амурской области от 13 декабря 2022 года N 224-ОЗ Об областном бюджете на 2023 год и плановый период 2024 и 2025 годов (с изменениями на 7 декабря 2023 года) [Электронный ресурс] - URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения 25.04.2024)
- 10 Закон Амурской области от 18 ноября 2002 года N 142-ОЗ «О транспортном налоге на территории Амурской области» (с изменениями на 25 апреля 2024 года) [Электронный ресурс] - URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения 25.04.2024)

11 Закон Амурской области от 7 сентября 2011 года N 527-ОЗ «О дорожном фонде Амурской области» (с изменениями на 7 ноября 2023 года) [Электронный ресурс] - URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения 25.04.2024)

12 Зуйков, А.В. Имущественное налогообложение в России и за рубежом / А.В. Зуйков // Актуальные проблемы налоговой политики. – 2016. – №1. – С. 189-192.

13 Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс] - URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_28399/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/) (дата обращения 26.03.2024)

14 Кораблева, А.А. Индикаторы экономической безопасности региона [Электронный ресурс] - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/indikatory-ekonomicheskoy-bezopasnosti-regiona-2/viewer> (дата обращения 15.05.2024)

15 Коростелкина, И.А. Налоговые индикаторы макро- и микроуровня [Электронный ресурс] - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/nalogovye-indikatory-makro-i-mikrourovnya/viewer> (дата обращения 15.05.2024)

16 Красина, Ф. А. Основы налоговой системы: учебное пособие / Ф. А. Красина, Т. И. Несмелова. – Москва: ТУСУР, 2018. – 160 с.

17 Кузнецова, Е. И. Экономическая безопасность: учебник и практикум для вузов / Е. И. Кузнецова. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва: Издательство Юрайт, 2023.

18 Лагутина, Л. Г. Организация и методика проведения налоговых проверок: учебник для вузов / Л. Г. Лагутина. – Москва: Издательство Юрайт, 2023. – 205 с.

19 Магомедов, Ш.А. Проблемы и перспективы развития имущественного налогообложения в России / Ш.А. Магомедов, М.М. Сулейманов // Имущественные отношения в Российской Федерации. – 2017. – №3(186). – С. 71-73.

20 Майбуров, И.А. Налоги и налогообложение. Палитра современных проблем: монография для магистрантов, обучающихся по программам направления «Финансы и кредит» / Под ред. И.А. Майбурова, Ю.Б. Иванова. – М.: Юнити-Дана, 2015. – 375 с.

- 21 Маршавина, Л.Я. Налоги и налогообложение. Учебник / Л.Я. Маршавина, Л.А. Чайкрвская. – М.: Юрайт, 2015. – 504 с.
- 22 Мелихова, Л. А. Анализ финансовой отчетности: учебное пособие / Л. А. Мелихова, И. А. Пономарченко. – Волгоград: Волгоградский ГАУ, 2019. — 128 с.
- 23 Миронова, О.А. Налоговая безопасность: развитие теории, методологии, практики. Инновационное развитие экономики, – 2016. – № 3 (33). – С. 90–97.
- 24 Молчан, А. С. Экономическая безопасность регионов: учебное пособие / А. С. Молчан. – Краснодар: КубГТУ, 2019. – 247 с.
- 25 Морозова, Г.В. Развитие кадрового потенциала налоговых органов как условие повышения их эффективности/ Г.В. Морозова, О.В. Дерина // Регионология. – 2016. – № 3. – С. 67–78.
- 26 Налоги и налоговая система Российской Федерации : учебник и практикум для вузов / Л. И. Гончаренко [и др.]; – Москва: Издательство Юрайт, 2020. – 524 с.
- 27 Налоговый Кодекс РФ [Электронный ресурс] - URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения 25.04.2024)
- 28 Осадчук, Л.М. Транспортный налог: факторы, тенденции и региональные особенности / Л.М. Осадчук, Ж.В. Оленченко // Наука и образование: новое время. – 2017. – № 3 (4). – С. 27-30.
- 29 Отчет по форме № 1-НМ // Официальный сайт ФНС [Электронный ресурс] - URL: [https://www.nalog.gov.ru/rn28/related\\_activities/statisticsand\\_analytics/forms/13669389/](https://www.nalog.gov.ru/rn28/related_activities/statisticsand_analytics/forms/13669389/) (дата обращения 15.05.2024)
- 30 Отчет по форме № 5-ТН // Официальный сайт ФНС [Электронный ресурс] - URL: [https://www.nalog.gov.ru/rn28/related\\_activities/statistics\\_and\\_analytics/forms/13723487/](https://www.nalog.gov.ru/rn28/related_activities/statistics_and_analytics/forms/13723487/) (дата обращения 15.05.2024)
- 31 Официальный сайт Федеральной Налоговой службы [Электронный ресурс] - URL: [https://www.nalog.gov.ru/rn28/apply\\_fts/](https://www.nalog.gov.ru/rn28/apply_fts/) (дата обращения 15.05.2024)

32 Панина, А.А. Проблемы исчисления и уплаты транспортного налога / А.А. Панина, О.Л. Михалева // Современная налоговая система: состояние, проблемы и перспективы развития. – 2017. – №7. – С. 75-78.

33 Савина, А. В. Финансовое право: вопросы теории и практики: учебно-методическое пособие / А. В. Савина. – Тамбов: ТГУ им. Г.Р. Державина, 2022. – 99 с.

34 Седова, А. В. Налоги и налогообложение: учебное пособие / А. В. Седова. – Оренбург: ОГПУ, 2021. – 177 с.

35 Слепнева, Л.Р. Транспортное налогообложение: история развития и направления совершенствования / Л.Р. Слепнева // Вестник Бурятского государственного университета. – 2015. – №52(2). – С. 88-96.

36 Справочная информация о ставках и льготах по имущественным налогам // Официальный сайт ФНС [Электронный ресурс] - URL: <https://www.nalog.gov.ru/rn77/service/tax/> (дата обращения 15.05.2024)

37 Трудовой Кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] - URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_34683/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683/) (дата обращения 20.02.2024)

38 Федеральный закон от 03.08.2018 N 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изменениями от 14.04.2023) [Электронный ресурс] - URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения 25.04.2024)

39 Федоров, А. Ю. Вопросы взаимодействия Министерства внутренних дел и Федеральной налоговой службы России при противодействии рейдерским захватам: практические рекомендации / А. Ю. Федоров. – Екатеринбург: Уральский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2014. – 31 с.

40 Чиршев А.Р. Транспортный налог в Российской Федерации / А.Р. Чиршев // Вектор экономики. – 2017. – № 1 (7). – С. 8-16.

41 Шарова, В.Н. Сущность транспортного налога и его роль в формировании регионального бюджета: проблемы и перспективы развития / В.Н. Шарова // Образование и наука без границ: социально-гуманитарные науки. – 2017. – № 8. – С. 254-257.

42 Ягумова, З.Н. Транспортный налог: российский и зарубежный опыт / З.Н. Ягумова, З.З. Кудаева, Д.Р. Дышекова // Экономика и современный менеджмент: теория и практика. – 2017. – №4. – С. 204-206.