

ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НАЛОГОВЫХ ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Кульнева Е.В., Конвисарова Е.В.

ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса» (ВГУЭС), Минобрнауки РФ, Владивосток, Россия (690014, г. Владивосток, ул. Гоголя 41), e-mail: lelikovy@mail.ru

На протяжении многих лет дорожное хозяйство России характеризуется значительной отсталостью от требований транспортного процесса и, как следствие, является фактором, сдерживающим развитие экономики. В статье рассматриваются основные источники наполнения дорожных фондов России, предлагаются новации по совершенствованию налоговых источников финансирования дорожного строительства в результате отказа от транспортного налога с одновременным увеличением ставок акцизов на реализацию горюче-смазочных материалов. Определен ряд преимуществ отмены транспортного налога, главным из которых является установление взаимосвязи размеров налоговых платежей со степенью потребления дорог. На основе проведенного анализа изменений расходов владельцев транспортных средств разной мощности, сделаны выводы о возможных последствиях изменения налоговых источников.

Ключевые слова: дорожное хозяйство, дорожные фонды; налоговые источники; финансирование дорожного хозяйства; транспортный налог, увеличение ставок акцизов.

QUESTION OF PERFECTION OF TAX SOURCES OF FINANCING OF ROAD CONSTRUCTION

Kulneva E.V., Konvisarova E.V.

FHBO VPO «Vladivostok state university of economics and service», The Ministry of education and science of the Russian Federation, Vladivostok, Russia, (690014 Vladivostok, Gogol street, 41), e-mail:lelikovy@mail.ru

Over the years, the road sector is characterized by a large Russian backwardness on the requirements of the transport process. This is a constraint on economic development. The article examines the main sources of road funds of Russia, proposed innovations to improve the tax sources of financing road construction as a result of failure of the vehicle tax rates while increasing the excise tax on fuel and lubricants. Identified a number of advantages cancellation of vehicle tax, most of which is to establish the relationship dimensions of tax payments to the degree of consumption of roads. Based on the analysis of changes in the cost of vehicle owners in different capacities, conclusions about the possible consequences of changes in tax sources.

Keywords: roads, road funds; tax sources; financing of road facilities; transportation tax, an increase in excise tax rates.

Автомобильные дороги, являясь «кровеносной системой» государства, в России, с ее необъятными просторами, до настоящего времени не соответствуют требованиям экономики ни по количеству, ни по качеству. На протяжении многих лет дорожное хозяйство России характеризуется значительной отсталостью от требований транспортного процесса и, как следствие, является фактором, сдерживающим развитие экономики [8].

Оценка недостатков действующей практики, нормативного регулирования и точек зрения

Основной проблемой дорожной отрасли в России можно считать недостаток финансирования, который особенно проявился после упразднения системы дорожных фондов. В начале 2000-х годов при ранее существовавшей системе дорожных фондов ежегодное строительство дорог составляло 6–7 тыс. километров в год, а с упразднением – сократилось до 2 тыс. километров. В последние годы наше государство довольно активно

инвестирует в строительство автодорог на территории страны. По инициативе Минтранса России с 2010 года началось возрождение дорожных фондов: федеральный дорожный фонд начал работать в 2011 году, через год вести свою деятельность начали региональные фонды, с 2014 года заработали муниципальные дорожные фонды, средства из которых должны направляться на финансирование дорог местного значения. Воссоздание дорожных фондов значительно увеличило вложения в дорожную отрасль, что в создавшейся ситуации стало положительным фактом. В первый год использования дорожных фондов финансирование выросло почти в два раза. Расходы консолидированного бюджета РФ на дорожное хозяйство в 2012 году подскочили на федеральном уровне сразу на 41,7 % [5].

Тем не менее, проблемы недофинансирования дорог решены лишь частично, так как основные источники пополнения дорожных фондов в последние годы не показывают существенной положительной динамики, что ведет к недостаточности объемов дорожного фонда в целом по стране. Потребность регионов России в ремонте дорог более чем в три раза превышает поступления в региональные дорожные фонды. В связи с большой нагрузкой на региональные и муниципальные бюджеты невозможно начать глобальное дорожное строительство, слабая обеспеченность дорогами и отсутствие достоверных статистических данных о протяженности муниципальных дорог генерирует высокие затраты на экономику регионов в целом.

Таким образом, необходим экономический механизм, при котором автодорожные предприятия: во-первых, имели бы устойчивый источник покрытия своих расходов, во-вторых, владельцы автотранспорта отчисляли бы средства на строительство дорог в зависимости от степени их использования и, в-третьих, существовала система контроля за расходованием средств в дорожном хозяйстве [4]. В условиях отставания развития дорожной сети от уровня автомобилизации населения и недостатка выделяемых бюджетных средств актуален вопрос привлечения частных инвестиций для строительства дорог, а также возникает необходимость искать дополнительные возможности увеличения финансирования дорожного строительства из региональных и федеральных бюджетных средств.

Главным источником наполнения дорожных фондов являются средства государства, полученные, преимущественно, из налоговых источников. Налоговые источники представлены топливными акцизами, поступающими в бюджет города в долях от общих поступлений региона, установленных законом о бюджете РФ, а также транспортным налогом, размер которого устанавливается властями субъекта РФ [6].

По причине постоянно растущего дефицита бюджетов на всех трех уровнях бюджетной системы России возникает потребность в совершенствовании налоговых источников финансирования дорожного строительства [3]. Последние несколько лет ведутся

споры вокруг транспортного налога, в правительстве неоднократно заявляли о его реформировании. Транспортный налог является целевым, поступает от автовладельцев региона и направляется на развитие и содержание автомобильных дорог. Однако в настоящее время увеличивается разрыв между растущими потребностями по наполнению бюджетов дорожных фондов и возможностью увеличивать налоговые доходы, так как в ряде регионов страны уже установлены максимально возможные ставки транспортного налога, обозначенные ст. 361 Налогового кодекса [7]. Кроме того, в настоящее время схема расчета транспортного налога не предполагает зависимости между суммой налога и степенью использования дорог. Таким образом, для решения данной проблемы предлагается внести изменения в налоговый кодекс по отмене транспортного налога с одновременным увеличением акцизных ставок.

В случае отмены транспортного налога, несомненно, возникнет ряд преимуществ, главным из которых станет установление взаимосвязи размеров налоговых платежей со степенью потребления дорог: чем больше поездок совершит налогоплательщик, тем выше будет сумма налоговых поступлений в бюджет. Аккумуляция и перераспределение средств, таким образом, будет производиться в тех регионах, где непосредственно осуществляются автоперевозки, и происходит потребление дороги.

Во-вторых, в результате изменения источника налогово-бюджетных доходов в пользу увеличения акцизов на ГСМ вырастет размер поступлений в дорожный фонд РФ.

В-третьих, каждый владелец транспортного средства сможет регулировать величину уплачиваемых налогов. На сегодняшний день размер транспортного налога определяется только наличием автомобиля в собственности. Если же отказаться от транспортного налога в пользу акцизов, то меньшее потребление ГСМ в результате сокращения количества поездок повлечет меньшую величину выплачиваемых налогов.

В-четвертых, с отменой транспортного налога установится взаимосвязь между мощностью автомобиля и размером уплачиваемого налога при потреблении топлива.

В-пятых, рост акцизов увеличит стоимость ГСМ, что будет способствовать экономии потребляемых природных ресурсов. В перспективе это позволит снизить выбросы загрязняющих веществ в атмосферу [3].

При наличии всех положительных последствий от отмены транспортного налога стоит учитывать, что автодорожная сеть страны в настоящее время характеризуется значительной интенсивностью движения автотранспортных средств и огромной изнашиваемостью в связи с практически неконтролируемым движением крупнотоннажных автотранспортных средств. Объем перевозок грузов, осуществляемых грузовыми автомобилями только по федеральным автомобильным дорогам, составляет не менее

2,5 млрд т (около 40 % от всего объема перевозок автотранспортом), а суммарный их пробег по этим дорогам превышает 16 млрд км. [1]. Владельцы грузовых автомобилей также пользуются автодорожной сетью в предпринимательских целях, нанося им огромный ущерб, который значительно больше ущерба от воздействия легкового транспорта.

Таким образом, отмена транспортного налога с крупнотоннажных грузовых автомобилей представляется нерациональной, так как грузовые автомобили обуславливают преждевременный износ дорожного покрытия и значительные затраты на ремонт и восстановление дорожного полотна. Для устранения разрушающего воздействия на автомобильные дороги нашей страны средства, полученные от уплаты транспортного налога грузовыми автомобилями, предлагается использовать на строительство и реконструкцию дорог.

Рассматривая замену одного налога другим для легковых автомобилей необходимо учесть возможные налогово-бюджетные последствия отказа от транспортного налога. В связи с предлагаемыми изменениями по отмене налога получается, что сумму транспортного налога, которую водитель платил раньше, он сможет пустить на добавочную стоимость бензина. Исходя из этого, кажется, что автолюбителям, проезжающим ежедневно небольшое количество километров от дома до работы, а также не использующим автомобиль для предпринимательской деятельности, должна быть выгодна такая новация, но действительно ли это так следует рассчитать.

По прогнозам экспертов аналитического агентства Автостат для сохранения уровня налоговых доходов бюджета Дорожного фонда РФ, выпадающих при отмене транспортного налога, для всех автотранспортных средств, стоимость бензина придется поднять на 10 процентов [9]. Еще в 2010 году рассматривались варианты внесения таких изменений в налоговый кодекс, где предлагалось установить налоговую ставку в размере от 3 % до 6 % от стоимости автомобильного топлива. Если рассматривать самый оптимистичный вариант отмены транспортного налога только для легковых транспортных средств и установления налоговой ставки в 3% от стоимости бензина, то расчет, проведенный в таблице 1, даст основание для выводов.

Таблица 1

Изменения расходов владельцев транспортных средств при отказе от транспортного налога с одновременным увеличением ставок акцизов на реализацию горюче-смазочных материалов

Мощность, л.с.	Реальный расход, л/100 км	Транспортный налог, руб.	Налог в цене бензина, руб.	Объем бензина в год (без убытка), л	Пробег в год (без убытка), км	Изменение расходов при годовом пробеге, руб.				
						5000	10000	25000	50000	100000
75	7	1350	1,035	1304	18 634	-988	-626	461	2 273	5 895
105	9	2730	1,035	2638	29 308	-2 264	-1 799	-401	1 928	6 585
155	11	6510	1,035	6290	57 181	-5 941	-5 372	-3 664	-818	4 875

175	13	7350	1,035	7101	54 627	-6 677	-6 005	-3 986	-623	6 105
205	15	15375	1,035	14855	99 034	-14 599	-13 823	-11 494	-7 613	150
250	18	18750	1,035	18116	100 644	-17 819	-16 887	-14 093	-9 435	-120
255	18	38250	1,035	36957	205 314	-37 319	-36 387	-33 593	-28 935	-19 620
305	22	45750	1,035	44203	200 922	-44 612	-43 473	-40 058	-34 365	-22 980
405	25	60750	1,035	58696	234 783	-59 456	-58 163	-54 281	-47 813	-34 875
505	30	75750	1,035	73188	243 961	-74 198	-72 645	-67 988	-60 225	-44 700

На сегодняшний день литр бензина А-92 в среднем составляет 34,5 руб., тогда стоимость топлива увеличится на 1,035 руб. (34,5 руб. x 3% = 1,035 руб.). В таблице 1 показано, как изменятся расходы автовладельцев при отмене транспортного налога и увеличении цен на топливо. Расчеты в таблице показывают, что от отмены транспортного налога выигрывают лишь владельцы мощных авто, которые смогут платить значительно меньшие суммы, чем раньше, а владельцам маломощных авто придется платить больше и считать количество подорожавшего топлива. Выходит, отмена транспортного налога для легковых автомобилей выгодна только состоятельным людям, позволяя им экономить на содержании мощных автомобилей и немного переплачивать за бензин. При этом владельцам автомобилей с маленькой мощностью, проезжающим в год более 25000 километров, придется платить гораздо больше. К тому же в выигрыше оказались бы владельцы грузовых автомобилей, что нарушает принцип справедливости на корню. Именно большегрузные автомобили в большей степени способствуют изнашиваемости дорог.

Некоторые экономисты (например, Буранов И.) считают, что важно учитывать социальный фактор – реакцию владельцев транспортных средств на рост цен на автомобильное топливо. В случае резкого роста цен на бензин последуют протесты со стороны владельцев автомобилей, ведь, в конечном счете, повышение цен на бензин отражается на стоимости всех продуктов в магазинах. Также препятствием для отмены транспортного налога станет ограничение в возможности предоставления льгот отдельным категориям налогоплательщиков, таким как инвалиды, герои СССР и Российской Федерации, ветераны ВОВ и так далее [2].

Заключение

Проведенный анализ возможных последствий при отказе от транспортного налога с одновременным увеличением ставок акцизов на реализацию горюче-смазочных материалов показывает, что такое изменение может иметь слишком противоречивые результаты. Изменение источника бюджетных доходов гарантировано увеличит размер поступлений в дорожные фонды, а также выровняет взаимосвязь размеров налоговых платежей со степенью потребления дорог. Однако отмена транспортного налога с крупнотоннажных грузовых автомобилей невозможна, так как в связи огромной изнашиваемостью дорожного покрытия

средства, полученные от уплаты транспортного налога грузовыми автомобилями, необходимо использовать на строительство и реконструкцию дорог. При отмене транспортного налога для легковых автомобилей средства, поступающие от уплаты акцизов, необходимо использовать для ремонта и эксплуатации дорог. Но необходимо учитывать социальный фактор, как следствие отмены налога произойдет неравномерность расходов на топливо у разных слоев населения, что непременно приведет к недовольству со стороны владельцев автомобилей. Таким образом, остается необходимость в поиске дополнительных возможностей увеличения финансирования дорожного строительства из региональных и федеральных бюджетных средств, а также актуален вопрос привлечения частных инвестиций для строительства дорог.

Список литературы

1. Батищев И.И. Грузовой автомобильный транспорт в решении проблемы повышения сохранности автомобильных дорог // ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта». – 2012.
2. Буранов И. Транспортный налог выбивается из лошадиных сил [Электронный ресурс]: // Коммерсантъ. – 2009. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/1148016>.
3. Вазим А.А. Возможность замены транспортного налога путем увеличения ставки акцизов при реализации горюче-смазочных материалов // Известия Томского политехнического университета. – 2009. – № 6. – С. 53-59.
4. Конвисарова Е.В. Учет затрат на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог и их финансирования: Автореф. дис. ... канд. экон. наук. – Л.: ЛФЭИ, 1991.
5. Кульнева Е.В., Конвисарова Е.В. Оценка результатов возрождения дорожных фондов в России [Электронный ресурс]: // VII Международная студенческая электронная научная конференция «Студенческий научный форум 2015». – URL: <http://www.scienceforum.ru/2015/1053/10916>.
6. Лисиченко А.В. Совершенствование транспортного налога для обеспечения строительства дорог в субъектах РФ // Международный бухгалтерский учет. – 2014. – № 14 (308). – С. 33-40.
7. Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Федеральный закон от 5 августа 2000 г. № 117-ФЗ [Электронный ресурс]. / СПС «Консультант Плюс».
8. Смицких К.В., Ворожбит О.Ю. Налоговая политика государства как фактор экономического роста предпринимательской деятельности Приморского края // Экономика и предпринимательство. – 2013. – № 7. – С. 626-631.
9. Шадрина Т. Возвращение в дорожный фонд [Электронный ресурс]: // Российская газета. –

31.05.2010. - №5195. URL: <http://www.rg.ru/2010/05/31/nalog.html>.

Рецензенты:

Ворожбит О. Ю., д.э.н., профессор кафедры международного бизнеса и финансов, ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса», г. Владивосток.

Латкин А. П., д.э.н., профессор кафедры экономики и менеджмента, ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса», г. Владивосток.