

Научная статья  
УДК 336.22

Статья поступила в редакцию 07.09.2025;  
одобрена после рецензирования 25.09.2025;  
принята к публикации 21.11.2025.

## Оценка влияния поступлений в бюджет транспортного налога на развитие дорожной инфраструктуры региона

Ольга Петровна Толкачева

Санкт-Петербургский университет МВД России, Санкт-Петербург, Россия

### Аннотация:

**Введение.** Разработка стимулирующих инструментов, обеспечивающих полную и своевременную уплату налогов, является важной управленческой задачей, решение которой на практике, как правило, зависит от качества научной проработки соответствующей проблемы. Готовность налогоплательщиков к исполнению налоговых обязательств во многом определяется видимостью получаемых ими эффектов от уплачиваемых в бюджет средств. Четкая целевая определенность использования государством средств, поступающих от транспортного налога, на развитие дорожной инфраструктуры в соответствующем регионе позволяет сформулировать гипотезу о том, что поступления транспортного налога в региональный бюджет должны положительно влиять на развитие дорожной инфраструктуры в регионе. Проверка данной гипотезы выступает задачей, решаемой в рамках статьи. **Методы.** Методологическую основу данного исследования составили: анализ научной литературы, посвященной различным аспектам транспортного налогообложения (исторический, правовой, содержательный); методы макроэкономического анализа при исследовании динамики поступления транспортного налога в региональный бюджет; корреляционно-регрессионного анализа при исследовании влияния поступлений транспортного налога в региональный бюджет на развитие дорожной инфраструктуры в регионе. Анализ проведен на основе показателей, характеризующих поступление транспортного налога в бюджет и развитие дорожной инфраструктуры г. Санкт-Петербурга. **Результаты.** Результаты корреляционно-регрессионного анализа подтвердили гипотезу о том, что поступления транспортного налога в региональный бюджет положительно влияют на развитие дорожной инфраструктуры в регионе. Полученные результаты могут быть использованы для дальнейших исследований, связанных с распространением используемой методики на экономические системы других регионов Российской Федерации, а также для составления прогнозирования и таргетирования по полученным регрессионным моделям значений используемых в них показателей.

### Ключевые слова:

транспортный налог,  
дорожная инфраструктура,  
влияние,  
зависимость,  
связь,  
поступление в региональный  
бюджет

### Для цитирования:

Толкачева О. П. Оценка влияния поступлений в бюджет транспортного налога на развитие дорожной инфраструктуры региона // *Экономическая политика и национальная безопасность*. 2025. № 2 (2). С. 6–25.

### Информация об авторе:

Толкачева О. П. – кандидат экономических наук  
Санкт-Петербургский университет МВД России  
(Российская Федерация, 198206, г. Санкт-Петербург, ул. Летчика Пилютова, 1)  
доцент кафедры финансового учета и контроля  
[olg-ol@mail.ru](mailto:olg-ol@mail.ru), <https://orcid.org/0009-0005-2518-6889>

Original article

The article was submitted September 7, 2025;  
approved after reviewing September 25, 2025;  
accepted for publication November 21, 2025.

## Assessment of the impact of transport tax revenues on the development of the region's road infrastructure

Olga P. Tolkacheva

Saint Petersburg University of the MIA of Russia, Saint Petersburg, Russia

### Abstract:

**Introduction.** The development of incentive tools to ensure full and timely payment of taxes is an important managerial task, the solution of which in practice is largely determined by the quality of scientific research on the relevant issue. The willingness of taxpayers to fulfill their tax obligations is largely determined by the visibility of the effects they receive from the funds paid to the budget. The clear target-oriented use of funds received from the transport tax by the government for



© Толкачева О. П., 2025

the development of road infrastructure in the relevant region allows us to formulate the hypothesis that the transport tax revenues to the regional budget should have a positive impact on the development of road infrastructure in the region. Verifying this hypothesis is the task addressed in this article. **Methods.** The methodological framework of this study includes: analysis of scientific literature on various aspects of transport taxation (historical, legal, and substantive); methods of macroeconomic economic analysis to study the dynamics of transport tax revenues in the regional budget; and correlation and regression analysis to study the impact of transport tax revenues in the regional budget on the development of road infrastructure in the region. The analysis was conducted on the basis of indicators characterising the transport tax revenues to the budget and the development of road infrastructure in Saint Petersburg. **Results.** The results of the correlation and regression analysis confirmed the hypothesis that transport tax revenues to the regional budget have a positive impact on the development of road infrastructure in the region. The results obtained can be used for further research related to the application of the methodology used to the economic systems of other regions of the Russian Federation, as well as for forecasting and targeting the values used in them according to the regression models obtained.

**Keywords:**

transport tax,  
road infrastructure,  
influence,  
dependence,  
connection,  
revenue to the regional budget

**For citation:**

Tolkacheva, Olga P. 2025. "Sovremennyye tekhnologii protivodeystviya neformal'noy zanyatosti: zarubezhnyy opyt i rossiyskaya praktika" ["Assessment of the impact of transport tax revenues on the development of the region's road infrastructure"] (In Russ.). *Ekonomicheskaya politika i natsional'naya bezopasnost'* [Economic policy and national security] 2, no. 2 (November):16–25.

**Information about the author:**

Tolkacheva O. P. – Cand. Sci. (Econom.)  
Saint Petersburg University of the MIA of Russia  
(1, Letchika Pilyutova str., Saint Petersburg, 198206, Russian Federation)  
Associate Professor of the Department of Financial Accounting and Control  
olg-ol@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0005-2518-6889>

**ВВЕДЕНИЕ**

Одной из задач государственной экономической политики выступает формирование стимулов для налогоплательщиков к полной и своевременной уплате налогов. Среди таких стимулов, конечно, в первую очередь, принято выделять законодательно предусмотренные санкции за налоговые нарушения, которые призваны увеличивать издержки недобросовестных субъектов. Однако, на наш взгляд, акцент на наказания в системе управления является недальновидным и неэффективным. Налогоплательщики как экономические субъекты при уплате налогов рассматривают передаваемые в бюджет суммы как затраты, которые должны приводить к ответным выгодам в виде услуг и функций со стороны государства. Чем качественнее и полезнее будут эти ответные выгоды, чем нагляднее и чувствительнее они будут для налогоплательщика, тем больше его готовность к уплате налогов. А. Н. Литвиненко, О. Ю. Максимова и А. В. Грачев рассматривали данный эффект относительно правоохранительной функции государства и пришли к следующему выводу: «*Неэффективная система органов внутренних дел побуждает хозяйствующие субъекты не платить налоги не только в рамках осуществления правоохранительной деятельности и минимизации риска обнаружения противоправного поведения, но и с позиций их объективной потребности в создании государством общественных благ, одним из которых является защита правопорядка. Чем менее эффективны органы внутренних дел, тем меньше стимулов у налогоплательщиков к уплате всех налогов, так как эти затраты являются „бесполезными“, а цели, которые должны быть достигнуты за счет налоговых отчислений, остаются нереализованными. В этих условиях хозяйствующие субъекты вынуждены самостоятельно искать пути обеспечения своей безопасности, что ведет к дополнительным издержкам, самым вероятным источником покрытия которых являются средства, незаконно скрытые от налогообложения*» (Литвиненко и др. 2012).

Оценить результативность использования средств, поступающих в бюджет в виде налогов, возможно лишь в том случае, когда есть четко определенные границы, позволяющие идентифицировать суммы поступлений и показатели их использования государством. Для многих видов налогов проведение такого анализа затруднительно в виду отсутствия надежной информационной базы.

В рамках данной статьи предпринята попытка рассмотреть соотношение поступлений в региональный бюджет транспортного налога с показателями, характеризующими цели их использования.

Актуальность такого исследования именно для транспортного налога обусловлена широким охватом населения транспортным налогообложением, а также высокой экономической

ролью транспортного налога, заключающейся в формировании созданных в регионах России дорожных фондов, средства которых затем используются для финансирования дорожной деятельности в отношении автодорог общего пользования, а также капитального ремонта и благоустройства дворовых территорий многоквартирных домов и проездов к ним.

Практика применения транспортного налога в России постоянно находится в зоне внимания отечественных ученых-экономистов. Большинство научных статей посвящены нормативным основам транспортного налогообложения, характеристике элементов транспортного налога, а также сравнительному анализу реализации налогового законодательства в части обложения транспортных средств как в России, так и за рубежом (Сагитова и Аксеева 2018; Крайнова и Артыкова 2022; Тимонина 2019; Яловая и Чернов 2022; Левшукова и др. 2021; Шелепова и Сергиенко 2023). Исследованию исторических аспектов транспортного налогообложения посвящены работы А. В. Шукаевой, Н. В. Логвина и С. М. Гайнутдиновой, О. А. Артемьевой и Ю. Э. Тропиной, Ю. В. Нуретдиновой и Н. В. Звягиной, А. В. Сидоровой и Г. Ф. Цельникер, Л. Р. Слепневой, Н. В. Ягодиной и Н. А. Калайтан, Д. А. Дубкова и О. А. Соболевой, Т. В. Муравлевой (Шукаева 2020; Логвин и Гайнутдинова 2016; Артемьева и Тропина 2020; Нуретдинова и Звягина 2017; Сидорова и Цельникер 2017; Слепнева 2015; Ягодина и Калайтан 2021; Дубков и Соболева 2020; Муравлева 2021).

Вместе с тем исследований, посвященных анализу взаимосвязи поступлений в региональные бюджеты сумм транспортного налога и развития дорожной инфраструктуры в соответствующих регионах, до настоящего времени не проводились.

**МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ** Проведенный анализ, результаты которого представлены в данной статье, можно разделить на две составляющие:

во-первых, это анализ динамики поступления транспортного налога в региональный бюджет за пять лет (рассматриваемый период – 2019–2023 гг. (т. к. данные за 2024 год на момент написания статьи отсутствуют);

во-вторых, это корреляционно-регрессионный анализ, направленный на исследование гипотезы о том, что поступления транспортного налога в региональный бюджет положительно влияют на развитие дорожной инфраструктуры в регионе.

Оба направления анализа выполнены для г. Санкт-Петербурга.

При анализе динамики исследовались следующие показатели:

1) количество:

- налогоплательщиков (организаций);
- налогоплательщиков (физических лиц);
- транспортных средств организаций, учтенных в базе данных налогового органа;
- транспортных средств физических лиц, учтенных в базе данных налогового органа;
- транспортных средств организаций, в отношении которых исчислен налог к уплате;
- транспортных средств физических лиц, в отношении которых исчислен налог к уплате;

2) сумма налога:

а) для организаций:

- подлежащая уплате в бюджет в номинальных ценах;
- подлежащая уплате в бюджет в реальных ценах;

б) для физических лиц:

- подлежащая уплате в бюджет в номинальных ценах;
- подлежащая уплате в бюджет в реальных ценах.

В рамках корреляционно-регрессионного анализа:

во-первых, были рассчитаны парные коэффициенты корреляции между показателями развития дорожной инфраструктуры и показателями поступлений транспортного налога в бюджет Санкт-Петербурга;

во-вторых, были построены регрессионные модели между парами показателей, связь между которыми по результатам корреляционного анализа была определена как сильная и существенная.

Для проведения корреляционно-регрессионного анализа использовались показатели развития дорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга и показатели поступлений транспортного налога в бюджет Санкт-Петербурга, представленные в таблице 1.

Таблица 1

*Показатели развития дорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга и показатели поступлений транспортного налога в бюджет города, используемые для корреляционно-регрессионного анализа*

Table 1

*Indicators of the development of Saint Petersburg's road infrastructure and indicators of transport tax revenues to the city budget, used for correlation and regression analysis*

Показатели	Год				
	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Показатели развития дорожной инфраструктуры, км</b>					
Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального назначения	3 472	3 485	3 494	3 503	3 519
Введение в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального назначения	10,4	13,5	8,5	9,0	15,9
Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с усовершенствованным твердым покрытием	3 271,0	3 307,9	3 297,0	3 306,0	3 323,0
<b>Показатели поступлений транспортного налога в бюджет Санкт-Петербурга, тыс. руб.</b>					
От организаций	2 176 610	2 433 569	2 734 632	2 716 078	2 800 677
От физических лиц	9 788 307	9 930 789	10 309 271	10 432 324	10 539 891
От организаций и физических лиц	11 964 917	12 364 358	13 043 903	13 148 402	13 340 568

**Источник:** составлена автором на основе данных Федеральной налоговой службы и Федеральной службы государственной статистики.

**РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ** Анализ динамики поступления транспортного налога в региональный бюджет г. Санкт-Петербурга позволил получить следующие результаты.

Количество налогоплательщиков (организаций), учтенных в базе данных налоговых органов, выросло с 26 327 в 2019 году до 37 269 в 2023 году (на 10 942 или на 41,56 %). Из них, которым исчислен транспортный налог, выросло с 26 805 в 2019 году до 37 260 в 2023 году (на 10 455 или на 39 %).

Количество налогоплательщиков (физических лиц), учтенных в базе данных налоговых органов, выросло с 1 414 170 в 2019 году до 1 417 991 в 2023 году (на 3 821 или на 0,09 %). Из них: которым исчислен транспортный налог, снизилось с 1 245 224 в 2019 году до 1 228 911 в 2023 году (на 16 313 или на 1,31 %).

Количество транспортных средств организаций, учтенных в базе данных налогового органа, выросло с 224 962 в 2019 году до 289 585 в 2023 году (на 64 623 или на 28,73 %). Из них:



– наземных транспортных средств выросло с 222 514 в 2019 году до 272 901 в 2023 году (на 50 387 или на 22,64 %);

– водных транспортных средств выросло с 2 253 в 2019 году до 4 184 в 2023 году (на 1 931 или на 85,71 %);

– воздушных транспортных средств выросло со 195 в 2019 году до 298 в 2023 году (на 103 или на 52,82 %).

Количество транспортных средств физических лиц, учтенных в базе данных налогового органа, снизилось с 1 988 219 в 2019 году до 1 962 312 в 2023 году (на 25 907, или на 1,3 %). Из них:

– наземных транспортных средств снизилось с 1 951 045 в 2019 году до 1 926 475 в 2023 году (на 24 570 или на 1,26 %);

– водных транспортных средств снизилось с 36 927 в 2019 году до 35 561 в 2023 году (на 1 366 или на 3,7 %);

– воздушных транспортных средств выросло с 247 в 2019 году до 276 в 2023 году (на 29 или на 11,74 %).

Количество транспортных средств организаций, в отношении которых исчислен налог к уплате, выросло с 194 555 в 2019 году до 269 687 в 2023 году (на 75 132 или на 38,62 %). Из них:

– наземных транспортных средств выросло с 192 491 в 2019 году до 266 535 в 2023 году (на 74 044 или на 38,47 %);

– водных транспортных средств выросло с 1 904 в 2019 году до 2 701 в 2023 году (на 797 или на 41,86 %);

– воздушных транспортных средств выросло со 160 в 2019 году до 223 в 2023 году (на 63 или на 39,38 %).

Количество транспортных средств физических лиц, в отношении которых исчислен налог к уплате, снизилось с 1 693 033 в 2019 году до 1 666 545 в 2023 году (на 26 488 или на 1,56 %). Из них:

– наземных транспортных средств снизилось с 1 665 893 в 2019 году до 1 640 262 в 2023 году (на 25 631 или на 1,54 %);

– водных транспортных средств снизилось с 26 896 в 2019 году до 26 010 в 2023 году (на 886 или на 3,29 %);

– воздушных транспортных средств выросло с 244 в 2019 году до 273 в 2023 году (на 29 или на 11,89 %).

Сумма налога (для организаций), подлежащая уплате в бюджет в номинальных ценах, выросла с 2 176 610 тыс. руб. в 2019 году до 2 800 677 тыс. руб. в 2023 году (на 624 067 тыс. руб. или на 38,62 %). Из них:

– по наземным транспортным средствам – выросла с 1 933 344 тыс. руб. в 2019 году до 2 542 424 тыс. руб. в 2023 году (на 609 080 тыс. руб. или на 31,5 %);

– по водным транспортным средствам – снизилась с 213 911 тыс. руб. в 2019 году до 200 114 тыс. руб. в 2023 году (на 13 797 тыс. руб. или на 6,45 %);

– по воздушным транспортным средствам – выросла с 29 355 тыс. руб. в 2019 году до 58 141 тыс. руб. в 2023 году (на 28 786 тыс. руб. или на 98,06 %).

Сумма налога (для организаций), подлежащая уплате в бюджет в реальных ценах 2023 года, снизилась с 2 976 166 тыс. руб. в 2019 году до 2 800 677 тыс. руб. в 2023 году (на 175 489 тыс. руб., или на 5,90 %). Из них:

– по наземным транспортным средствам – снизилась с 2 643 539 тыс. руб. в 2019 году до 2 542 424 тыс. руб. в 2023 году (на 101 115 тыс. руб. или на 3,82 %);

– по водным транспортным средствам – снизилась с 292 489 тыс. руб. в 2019 году до 200 114 тыс. руб. в 2023 году (на 92 375 тыс. руб. или на 31,58 %);

– по воздушным транспортным средствам – выросла с 40 138 тыс. руб. в 2019 году до 58 141 тыс. руб. в 2023 году (на 18 003 тыс. руб. или на 44,85 %).

Сумма налога (для физических лиц), подлежащая уплате в бюджет в номинальных ценах, выросла с 9 788 307 тыс. руб. в 2019 году до 10 539 891 тыс. руб. в 2023 году (на 751 584 тыс. руб., или на 7,68 %). Из них:

– по наземным транспортным средствам – выросла с 9 615 701 тыс. руб. в 2019 году до 10 315 542 тыс. руб. в 2023 году (на 699 841 тыс. руб. или на 7,28 %);

– по водным транспортным средствам – выросла с 161 051 тыс. руб. в 2019 году до 206 242 тыс. руб. в 2023 году (на 45 191 тыс. руб. или на 28,06 %);

– по воздушным транспортным средствам – выросла с 11 555 тыс. руб. в 2019 году до 18 103 тыс. руб. в 2023 году (на 6 548 тыс. руб. или на 56,67 %).

Сумма налога (для физических лиц), подлежащая уплате в бюджет в реальных ценах 2023 года, снизилась с 13 383 945 тыс. руб. в 2019 году до 10 539 891 тыс. руб. в 2023 году (на 2 844 054 тыс. руб. или на 21,25 %). Из них:

– по наземным транспортным средствам – снизилась с 13 147 934 тыс. руб. в 2019 году до 10 315 542 тыс. руб. в 2023 году (на 2 832 392 тыс. руб. или на 21,54 %);

– по водным транспортным средствам – снизилась с 220 211 тыс. руб. в 2019 году до 206 242 тыс. руб. в 2023 году (на 13 969 тыс. руб. или на 6,34 %);

– по воздушным транспортным средствам – выросла с 15 800 тыс. руб. в 2019 году до 18 103 тыс. руб. в 2023 году (на 2 303 тыс. руб. или на 14,58 %).

В таблице 2 представлены парные коэффициенты корреляции между показателями поступлений транспортного налога в бюджет Санкт-Петербурга и показателями развития дорожной инфраструктуры города.

Таблица 2

*Парные коэффициенты корреляции между показателями поступлений транспортного налога в бюджет Санкт-Петербурга и показателями развития дорожной инфраструктуры города*

Table 2

*Pair correlation coefficients between the indicators of transport tax revenues to the budget of Saint Petersburg and the indicators of the quality of road infrastructure in city*

Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет в номинальных ценах	Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального назначения	Введение в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального назначения	Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с усовершенствованным твердым покрытием
от организаций	0,91	0,10	0,80
от физических лиц	0,95	0,13	0,75
от организаций и физических лиц	0,94	0,12	0,78

*Источник:* расчеты автора.

Гипотезу о том, что поступления транспортного налога в региональный бюджет положительно влияют на развитие дорожной инфраструктуры в регионе, подтверждают следующие коэффициенты корреляции:

1) между показателем «Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет (от организаций)» и показателями:

– «Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального назначения» – 0,91;

– «Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с усовершенствованным твердым покрытием» – 0,8;

2) между показателем «Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет (от физических лиц)» и показателями:

– «Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального назначения» – 0,95;

– «Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с усовершенствованным твердым покрытием» – 0,75;

3) между показателем «Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет (от организаций и физических лиц)» и показателями:

– «Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального назначения» – 0,94;

– «Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с усовершенствованным твердым покрытием» – 0,78.

Таблица 3

*Уравнения регрессии, отражающие зависимость показателей развития дорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга от показателей поступлений транспортного налога в бюджет субъекта*

Table 3

*Regression equations reflecting the dependence of the indicators of the development of road infrastructure in Saint Petersburg between the indicators of tax revenues to the budget*

Зависимая переменная* (y)	Факторный признак** (x)	Уравнение регрессии
регионального или межмуниципального назначения	от организаций	$y = 6E - 05x + 3\,336,9$
федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с усовершенствованным твердым покрытием	от организаций	$y = 6E - 05x + 3\,151,3$
регионального или межмуниципального назначения	от физических лиц	$y = 5E - 05x + 2\,966,5$
федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с усовершенствованным твердым покрытием	от физических лиц	$y = 4E - 05x + 2\,850,8$
регионального или межмуниципального назначения	от организаций и физических лиц	$y = 3E - 05x + 3\,129,4$
Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с усовершенствованным твердым покрытием	от организаций и физических лиц	$y = 3E - 05x + 2\,974,4$
<b>Примечания:</b> * Протяженность автомобильных дорог общего пользования. ** Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет.		

**Источник:** расчеты автора.

Полученные уравнения регрессии отражают прямую линейную зависимость показателей развития дорожной инфраструктуры г. Санкт-Петербурга от показателей поступлений транспортного налога в бюджет субъекта. Безусловно, имеется (как и для большинства

результатов корреляционно-регрессионного анализа) справедливая критика относительно объема выборки (как по ретроспективе анализируемого периода, так и по выбранному объекту анализа, а точнее по отсутствию результатов анализа для других субъектов Российской Федерации). Однако считаем, что выбор экономической системы г. Санкт-Петербурга для данного исследования оправдан с точки зрения масштабов дорожной инфраструктуры и объемов средств, которые поступают в бюджет города от транспортного налогообложения.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ** В рамках проведенного исследования установлена значимая прямая связь между показателями, характеризующими поступления в региональный бюджет г. Санкт-Петербурга от транспортного налога, и такими показателями развития дорожной инфраструктуры, как: протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального назначения; протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с усовершенствованным твердым покрытием.

Полученные в рамках исследования результаты можно интерпретировать двояко. С одной стороны, полученные коэффициенты корреляции могут свидетельствовать о положительном влиянии транспортного налога на развитие дорожной инфраструктуры. Это позволяет судить о том, что заявленная цель использования поступающих средств от транспортного налогообложения находится в зависимости от объемов данных средств. С другой стороны, показатели развития дорожной инфраструктуры могут выступать в качестве факторных признаков, от величины которых зависит количество транспортных средств у населения в регионе, что определяет величину уплачиваемого налога.

Полученные результаты могут быть использованы:

- для дальнейших исследований, связанных с распространением используемой методики на экономические системы других регионов Российской Федерации;
- для составления прогнозирования и таргетирования по полученным регрессионным моделям значений используемых в них показателей.

Однако ключевая роль видится в использовании полученных результатов для целей так называемой экономической пропаганды важности транспортного налога среди налогоплательщиков посредством демонстрации тех результатов, которые получают субъект, население и бизнес, находящиеся в субъекте, от уплаты транспортного налога.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ / REFERENCES

Артемьева О. А., Тропина Ю. Э. История развития транспортного налога в России // *Вектор экономики* : [электронный журнал]. 2020. № 10 (52). С. 25. URL: <https://vectoreconomy.ru/index.php/nomer-10/nalogi-i-nalogooblozhenie>.

Artemyeva, Ol'ga A. and Yu. E. Tropina. 2020. "Istoriya razvitiya transportnogo naloga v Rossii" ["History of the Transport Tax Development in Russia"] (In Russ.). *Vektor ekonomiki [Vector of Economics]* 52, no. 10 (October): 25. URL: <https://vectoreconomy.ru/index.php/nomer-10/nalogi-i-nalogooblozhenie>.

Дубков Д. А., Соболева О. А. Эволюция и тенденции развития транспортного налогообложения в России (от велосипеда до электромобиля) // *Аудиторские ведомости*. 2020. № 4. С. 54–60.

Dubkov, Denis A. and Olga A. Soboleva. 2020. "Evoluciya i tendencii razvitiya transportnogo nalogooblozheniya v Rossii (ot velosipeda do elektromobilya)" ["Evolution and trends in the development of transport taxation in Russia (from a bicycle to an electric car)"] (In Russ.). *Auditorskie ведомости [Auditors' statements]*, no. 4 (Decembre): 54–60.

Крайнова И. М., Артыкова С. Н. Транспортный налог 2022 г.: изменения и актуальные вопросы исчисления // *Актуальные проблемы и перспективы развития экономики: российский и зарубежный опыт*. 2022. № 2 (40). С. 11–14.

Krainova, Irina M. and Svetlana N. Artykova. 2022. "Transportnyy nalog 2022 g.: izmeneniya i aktual'nye voprosy ischisleniya" ["Transport Tax 2022: Changes and Current Issues of Calculation"] (In Russ.). *Aktualnye problem i perspektivy razvitiya ekonomiki: rossiyskiy i zarubezhnyi opyt [Actual Problems and Prospects of Economic Development: Russian and Foreign Experience]* 40, no. 2 (June): 11–14.

Левшукова О. А., Волошко Д. В., Зацепилина Д. А. Транспортный налог: отечественный и зарубежный опыт // *Вестник Академии знаний*. 2021. № 45 (4). С. 394–399. <https://doi.org/10.24412/2304-6139-2021-11392>.

Levshukova, Olga A., and D. V. Voloshko, D. A. Zatsepilina. 2021. "Transport Tax: Domestic and Foreign Experience" ["Transportnyy nalog: otechestvennyy i zarubezhnyy opyt"] (In Russ.). *Vestnik Akademii znaniy [Bulletin of the Academy of Knowledge]* 45, no. 4 (August): 394–9. <https://doi.org/10.24412/2304-6139-2021-11392>.



Литвиненко А. Н. Экономический подход к управлению ресурсами органов внутренних дел в системе обеспечения экономической безопасности страны : монография / А. Н. Литвиненко, А. В. Грачев, О. Ю. Максимова ; Литвиненко А. Н. [и др.]. Санкт-Петербург : Лема, 2012. 103 с.

Litvinenko, Aleksandr N. [et. al.]. 2012. "Ekonomicheskij podhod k upravleniyu resursami organov vnutrennih del v sisteme obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti strany" ["Economic Approach to the Management of Internal Affairs Bodies Resources in the System of Ensuring the Country's"] (In Russ.), 103. Saint Petersburg: Lema.

Логвин Н. В., Гайнутдинова С. М. История развития транспортного налога // Проблемы и перспективы развития экономики предприятия в России и за рубежом : материалы Всероссийской заочной научно-практической конференции, г. Тамбов, 07–08 ноября 2016 г. Тамбов : Издательство Першина Р. В., 2016. С. 220–231.

Logvin, Nina V., and S. M. Gainutdinova. 2016. "Istoriya razvitiya transportnogo naloga" ["The History of the Transport Tax Development"]. In: *Problemy i perspektivy razvitiya ekonomiki predpriyatiya v Rossii i za rubezhom* [Problems and Prospects of Enterprise Economy Development in Russia and Abroad] (In Russ.). Tambov : Izdatel'stvo Pershina R. V. P. 220–31.

Муравлева Т. В. Транспортный налог: вчера, сегодня, завтра // Современные тенденции и перспективы цифровых преобразований в экономике, бизнесе и образовании : материалы внутривузовской научно-практической конференции, г. Энгельс, 15 апреля 2021 г. Энгельс : Поволжский кооперативный институт (филиал) Российского университета кооперации, 2021. С. 79–83.

Muravleva, Tatyana V. 2021. "Transportnyj nalog: vchera, segodnya, zavtra" ["Transport Tax: Yesterday, Today, and Tomorrow"]. In: *Sovremennyye tendentsii i perspektivy tsifrovyykh preobrazovaniy v ekonomike, biznese i obrazovanii* [Modern Trends and Prospects of Digital Transformations in the Economy, Business, and Education] (In Russ.). Engels : Povolzhskiy kooperativnyy institut (filial) Rossiyskogo universiteta kooperatsii. P. 79–83.

Нуретдинова Ю. В., Звягина Н. В. История развития налогообложения транспортных средств в России // Проблемы и перспективы экономических отношений предприятий авиационного кластера : сборник материалов II Всероссийской научной заочной конференции, г. Ульяновск, 14–16 ноября 2017 г. Ульяновск : Ульяновский государственный технический университет, 2017. С. 81–85.

Nuretdinova, Yuliya V., and N. V. Zvyagina. 2017. "Istoriya razvitiya nalogooblozheniya transportnykh sredstv v Rossii" ["The History of the Development of Vehicle Taxation in Russia"]. In: *Problemy i perspektivy ekonomicheskikh otnosheniy predpriyatiy aviatsionnogo klastera* [Problems and Prospects of Economic Relations of Aviation Cluster Enterprises] (In Russ.). Ulyanovsk : Ul'yanovskiy gosudarstvennyy tekhnicheskii universitet. P. 81–5.

Сагитова И. Ф., Аксеева К. А. Повышенный транспортный налог в России: налог на «роскошь»? // Современные научные исследования и разработки. 2018. Т. 2, № 11 (28). С. 947–949.

Sagitova, Irina F., and K. A. Aksyaeva. 2018. "Povyshennyj transportnyj nalog v Rossii: nalog na «roskosh'»?" ["Increased Transport Tax in Russia: A Tax on Luxury?"] (In Russ.). *Sovremennye nauchnye issledovaniya i razrabotki* [Modern Scientific Research and Developments] 2, vol. 28, no. 11 (November):947–9.

Сидорова А. В., Цельникер Г. Ф. Реформирование транспортного налога: история и современность // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. 2017. Т. 1, № 3. С. 62–67.

Sidorova, Anna V., and Grigoriy F. Tselniker. 2017. ["Reforming the Transport Tax: History and Modernity"] (In Russ.). *Vestnik Volzhskogo universiteta im. V. N. Tatisheva* [Bulletin of the Volga University named after V. N. Tatishchev] 1, no. 3 (September):62–7.

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

Slepneva, Lyudmila R. 2015. "Reformirovanie transportnogo naloga: istoriya i sovremennost'" ["Transport Taxation: History of Development and Directions of Improvement"] (In Russ.). *Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Buryat State University] 2, no. 2:88–96.

Тимонина В. С. Совершенствование системы налогообложения физических лиц. Транспортный налог // Дневник науки : [сетевое издание]. 2019. № 8 (32). С. 33. URL: <https://dnevniknauki.ru/index.php/number8-2019/economy-8-2019>.

Timonina, V. S. 2019. "Sovershenstvovanie sistemy nalogooblozheniya fizicheskikh lic. Transportnyj nalog" ["Improving the Taxation System for Individuals. Transport Tax"] (In Russ.). *Dnevnik nauki* [Science Diary] 32, no. 8 (August):33. URL: <https://dnevniknauki.ru/index.php/number8-2019/economy-8-2019>.

Шелепова Н. В., Сергиенко А. С. Сравнительный анализ налогообложения транспортных средств в Российской Федерации и Японии // Экономика предпринимательство и право. 2023. Т. 13, № 3. С. 839–850. <https://doi.org/10.18334/epp.13.3.17420>

Shelepova Natalia V., and A. S. Sergienko. 2023. "Sravnitel'nyj analiz nalogooblozheniya transportnykh sredstv v Rossijskoj Federacii i Yaponii" ["Comparative Analysis of Vehicle Taxation in the Russian Federation and Japan"] (In Russ.). *Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo* [Economics, Entrepreneurship and Law] 13, no. 3 (March):839–50. <https://doi.org/10.18334/epp.13.3.17420>

Шукаева А. В. Транспортный налог: история становления и направления совершенствования // Colloquium-Journal. 2020. № 10-8 (62). С. 56. <https://doi.org/10.24411/2520-6990-2020-11680>

Shukaeva, Anna V. 2020. "Transportnyj nalog: istoriya stanovleniya i napravleniya sovershenstvovaniya" ["Transport tax: the history of formation and directions of improvement"] (In Russ.). *Colloquium-Journal* 62, no. 10-8 (April):56. <https://doi.org/10.24411/2520-6990-2020-11680>

Ягодина Н. В., Калайтан Н. А. Транспортный налог: исторический аспект // *Актуальные вопросы современной экономики*. 2021. № 12. С. 645–652.

Yagodina, Natalia V., and Natalia A Kalaitan.. 2021. "Transportnyj nalog: istoricheskij aspekt" ["Transport Tax: Historical Aspect"] (In Russ.). *Aktualnye voprosy sovremennoi ekonomiki [Actual Issues of Modern Economics]*, no. 12 (December):645–52.

Яловая А. С., Чернов Ю. И. Транспортный налог в Российской Федерации: основные проблемы и пути их решения // *Эпомен*. 2022. № 68. С. 356–362.

Yalovaya, Alina S., and Yuriy I. Chernov. 2022. "Transportnyj nalog v Rossijskoj Federacii: osnovnye problemy i puti ih resheniya" ["Transport Tax in the Russian Federation: Main Problems and Solutions"] (In Russ.). *Epomen [Epomen]*, no. 68:356–62.