

Научная статья
УДК 336.226
<https://doi.org/10.36511/2588-0071-2024-1-117-130>

**Значимость транспортного налога в обеспечении
экономической безопасности Российской Федерации
за 2006–2022 годы**

Логинова Наталья Анатольевна¹, Шумилин Олег Валентинович²

^{1,2}Санкт-Петербургский университет МВД Российской Федерации, Санкт-Петербург,
Россия

¹loginova.79@mail.ru

²oleg0410@mail.ru

Аннотация

В статье предпринята попытка уточнить значимость транспортного налога в обеспечении экономической безопасности Российской Федерации за 2006–2022 годы, для чего были сгруппированы необходимые статистические данные (абсолютные значения поступления транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации, доходы консолидированного бюджета Российской Федерации и ВВП, и др.). Полученные результаты позволили сделать вывод о том, что роль транспортного налога незначительна в части объемов налоговых поступлений, колебания данных объемов достаточно малы. Вместе с тем показано, что значимость налога с учетом качественных характеристик бесспорна. С целью повышения экономической безопасности предложены рекомендации в части его модернизации в налоговом законодательстве.

Ключевые слова: экономическая безопасность, транспортный налог, налоговые поступления, бюджетная система, хозяйствующая система, временной ряд, источник информации

Для цитирования

Логинова Н. А., Шумилин О. В. Значимость транспортного налога в обеспечении экономической безопасности Российской Федерации за 2006–2022 годы // На страже экономики. 2024. № 1 (28). С. 117–130. <https://doi.org/10.36511/2588-0071-2024-1-117-130>.

Original article

**The importance of transport tax in ensuring economic security
of the Russian Federation for 2006–2022**

Natalya A. Loginova¹, Oleg V. Shumilin²

^{1,2}Saint Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation,
St. Petersburg, Russian Federation

¹loginova.79@mail.ru

²oleg0410@mail.ru

© Логинова Н. А., Шумилин О. В., 2024

Abstract

The article makes an attempt to clarify the significance of transport tax in ensuring the economic security of the Russian Federation for 2006–2022, for which the necessary statistical data were grouped (absolute values of transport tax receipts in the consolidated budget of the Russian Federation, revenues of the consolidated budget of the Russian Federation and GDP, etc.). The results obtained allowed us to conclude that the role of transport tax is insignificant in terms of the volume of tax revenues, fluctuations in these volumes are quite small. At the same time, it is shown that the importance of the tax, taking into account the qualitative characteristics, is indisputable. In order to increase economic security, recommendations are proposed regarding its modernization in tax legislation.

Keywords: economic security, transport tax, tax revenues, budget system, economic system, time series, source of information

For citation

Loginova N. A., Shumilin O. V. The importance of transport tax in ensuring the economic security of the Russian Federation for 2006–2022. *The Economy under Guard*, 2024, no. 1 (28), pp. 117–130. (In Russ.). <https://doi.org/10.36511/2588-0071-2024-1-117-130>.

Введение

На современном этапе развития Российской Федерации значимость налоговых поступлений в части обеспечения экономической безопасности не вызывает сомнений [1–6], поскольку налоговые платежи непосредственно и активно участвуют в перераспределении национального дохода государства, выступая формой производственных отношений, формирующих общественное содержание налогов. Вместе с тем нельзя отрицать материальную основу функционирования налогов, которую следует рассматривать как объем денежных ресурсов, которые поступают в федеральный, региональный, местный бюджеты. В настоящее время в Российской Федерации можно выделить ключевой риск, негативно влияющий на экономическую безопасность государства в части реализации налоговой политики — функционирование теневой экономики, поскольку ее субъекты не выполняют налоговых обязательств. На основании вышеизложенного следует заключить, что экономическая безопасность государства направлена на обеспечение заданного объема налоговых поступлений, обеспечивающих результативное выполнение ею своих функций. Реестр налоговых платежей в Российской Федерации достаточно разнообразен, в данной статье мы остановимся на транспортном налоге, а точнее попытаемся выявить его значимость в обеспечении экономической безопасности Российской Федерации за 2006–2022 годы. Транспортный налог — это один из трех видов имущественных налогов (помимо имущественного и земельного налогов). Транспортный налог относится к группе региональных налогов.

Объект исследования — национальная экономика Российской Федерации.

Предмет исследования — поступление транспортного налога в бюджетную систему Российской Федерации.

Цель данной статьи — уточнить значимость транспортного налога в обеспечении экономической безопасности Российской Федерации за 2006–2022 годы.

Для достижения поставленной цели были сгруппированы необходимые статистические данные:

1) по абсолютным значениям поступления транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации, о налоговых поступлениях в доходы консолидированного бюджета Российской Федерации, о доходах консолидированного бюджета Российской Федерации и валовом внутреннем продукте (далее — ВВП);

2) доле поступления транспортного налога в налоговых поступлениях консолидированного бюджета Российской Федерации, в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации и в ВВП;

3) значениям темпов прироста поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации, налоговых поступлений в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации, доходов консолидированного бюджета Российской Федерации и ВВП;

4) средним темпам прироста поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации, налоговых поступлений в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации, доходов консолидированного бюджета Российской Федерации и ВВП за 2007–2022 годы (в %);

5) распределению поступлений транспортного налога по уровням бюджетной системы Российской Федерации.

Уточним, что в статье не рассматриваются причины изменений поступлений транспортного налога в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации.

Источники информации. О поступлении транспортного налога в доходы консолидированного бюджета Российской Федерации данные за 2006–2022 годы — сайт Единой межведомственной информационно-статистической системы (ЕМИСС) [9].

ВВП и доходах консолидированного бюджета Российской Федерации — сайт Федеральной государственной службы статистики (Росстат) [8].

ВВП представляет собой стоимость всех продуктов и услуг, созданных на экономической территории государства за какой-либо период, как правило, за год, за вычетом стоимости их промежуточного потребления [4, с. 121].

Отметим, что в целях обеспечения сопоставимости данных по рассматриваемым показателям данные о ВВП приведены в текущих ценах. Налоговые поступления в доходы консолидированного бюджета Российской Федерации заимствованы из статьи О. В. Шумилина [6].

В таблице 1 представлена первая группа показателей — абсолютные данные о поступлении транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации, о налоговых поступлениях в доходы консолидированного бюджета Российской Федерации, о доходах консолидированного бюджета Российской Федерации и ВВП.

Таблица 1

Поступление транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации, налоговые поступления в доходы консолидированного бюджета Российской Федерации, доходы консолидированного бюджета Российской Федерации и ВВП за 2006–2022 годы (млрд рублей)

Table 1

Receipt of transport tax into the consolidated budget of the Russian Federation, tax revenues into the income of the consolidated budget of the Russian Federation, income of the consolidated budget of the Russian Federation and GDP for 2006–2022 (billion rubles)

Год	Транспортный налог	Налоговые доходы	Доходы консолидированного бюджета	Валовой внутренний продукт
2006	26,9	6 055	10 626	26 917
2007	40,3	7 868	13 368	33 248
2008	53,1	9 137	16 169	41 277
2009	62,0	7 207	13 600	38 807
2010	75,6	8 971	16 032	46 309
2011	83,2	11 280	20 855	60 114
2012	90,2	12 655	23 435	68 103
2013	106,1	13 033	24 443	72 986
2014	117,5	14 415	26 766	79 030
2015	140,0	15 517	26 922	83 087
2016	139,1	16 309	28 182	85 616
2017	154,9	19 278	31 047	91 843
2018	161,2	23 602	37 320	103 862
2019	175,1	25 303	39 498	109 608
2020	187,1	23 633	38 206	107 658
2021	195,9	31 795	48 118	135 295
2022	205,4	45 629	53 074	153 435
2006–2022	2 013,6	291 687	467 661	1 337 195

На основании анализа данных, представленных в таблице 1, можно сделать следующие заключения:

1) установлено стабильное увеличение объемов поступлений транспортного налога, что обусловлено увеличением транспортных средств, их мощности;

2) выявлена различная динамика увеличения объемов поступлений транспортного налога, что свидетельствует о колебаниях национальной экономики Российской Федерации: так, в 2009 году объем поступлений транспортного налога на 8,9 млрд рублей больше, чем в 2008 году, а в 2015 году уже на 22,5 млрд больше, чем в 2014 году, или в 2016 году на 0,9 млрд рублей меньше значения 2015 года;

3) роль транспортного налога за исследуемый период незначительна.

В таблице 2 рассмотрим данные второй группы показателей о доле поступлений транспортного налога в налоговых поступлениях консолидированного бюджета Российской Федерации, в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации и в ВВП.

Таблица 2

Доля транспортного налога в налоговых доходах, в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации и в ВВП (в %)

Table 2

Share of transport tax in tax revenues, in revenues of the consolidated budget of the Russian Federation and in GDP (in %)

Год	Налоговые доходы	Доходы консолидированного бюджета	Валовой внутренний продукт
2006	0,45	0,25	0,10
2007	0,51	0,30	0,12
2008	0,58	0,33	0,13
2009	0,86	0,46	0,16
2010	0,84	0,47	0,16
2011	0,74	0,40	0,14
2012	0,71	0,38	0,13
2013	0,81	0,43	0,15
2014	0,82	0,44	0,15
2015	0,90	0,52	0,17

Год	Налоговые доходы	Доходы консолидированного бюджета	Валовой внутренний продукт
2016	0,85	0,49	0,16
2017	0,80	0,50	0,17
2018	0,68	0,43	0,16
2019	0,69	0,44	0,16
2020	0,79	0,49	0,17
2021	0,62	0,41	0,14
2022	0,45	0,39	0,13
2006–2022	0,69	0,43	0,15

На основании анализа данных, представленных в таблице 2, можно сделать следующие выводы:

1) выявлено, что по налоговым доходам за 2006–2022 годы средняя доля транспортного налога составляет 0,69 %, размах вариации равен от 0,45 % в 2006 и 2022 годах до 0,90 % в 2015 году;

2) установлено, что по доходам консолидированного бюджета Российской Федерации минимальная доля поступлений транспортного налога равна 0,25 % в 2006 году, а максимальная доля составила 0,52 % в 2015 году; таким образом, размах вариации составил 0,27 %;

3) выявлено, что по ВВП минимальная доля поступлений транспортного налога равна 0,1 % в 2006 году, максимальная доля составила 0,17 % в 2015, 2017, 2020 годах; таким образом, размах вариации составил 0,14 %;

4) значимость транспортного налога в налоговых доходах, в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации и в ВВП незначительна.

В третьей группе показателей оценки поступлений транспортного налога в доходы консолидированного бюджета Российской Федерации должны быть представлены показатели абсолютных приростов рассматриваемых показателей. Считаем, что данные показатели в данном случае малоинформативны, поэтому их не приводим.

В четвертой группе показателей оценки поступлений транспортного налога в доходы консолидированного бюджета Российской Федерации представлены параметры динамики темпа прироста временного ряда.

В таблице 3 приведены значения темпов прироста поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации, налоговые поступления в доходы консолидированного бюджета Российской Федерации, доходы консолидированного бюджета Российской Федерации и ВВП.

Таблица 3

**Темпы прироста поступлений транспортного налога
в консолидированный бюджет Российской Федерации,
налоговых поступлений в доходах консолидированного бюджета
Российской Федерации, доходов консолидированного бюджета
Российской Федерации и ВВП (в % к предыдущему году)**

Table 3

**Growth rates of transport tax revenues in the consolidated budget
of the Russian Federation, tax revenues in the revenues of the consolidated
budget of the Russian Federation, revenues of the consolidated budget
of the Russian Federation and GDP (in % of the previous year)**

Год	Транспортный налог	Налоговые доходы	Доходы консолидированного бюджета	Валовой внутренний продукт
2007	49,7	29,9	25,8	23,5
2008	31,7	16,1	21,0	24,2
2009	16,8	-21,1	-15,9	-6,0
2010	21,9	24,5	17,9	19,3
2011	10,0	25,7	30,1	29,8
2012	8,4	12,2	12,4	13,3
2013	17,7	3,0	4,3	7,2
2014	10,7	10,6	9,5	8,3
2015	19,1	7,6	0,6	5,1
2016	-0,6	5,1	4,7	3,0
2017	11,4	18,2	10,2	7,3
2018	4,1	22,4	20,2	13,1
2019	8,6	7,2	5,8	5,5
2020	6,8	-6,6	-3,3	-1,8
2021	4,7	34,5	25,9	25,7
2022	4,9	43,5	10,3	13,4

На основании анализа данных, представленных в таблице 3, можно сделать следующие выводы:

1) выявлено, что наибольший темп прироста поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации зафиксирован в 2007 году — 49,7 %, также высокий темп прироста зафиксирован в 2008 году — 31,7 %, что обусловлено стремительным обновлением парка транспортных средств, который, к сожалению, больше не повторился;

2) установлен отрицательный темп прироста поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации, зафиксированный в 2016 году –0,6 %, что обусловлено влиянием политических санкций и сокращением продаж транспортных средств в Российской Федерации;

3) установлено, что значимость транспортного налога в налоговых доходах в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации и в ВВП незначительна.

В таблице 4 приведены значения темпов прироста доли поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации, в налоговых поступлениях в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации, доходах консолидированного бюджета Российской Федерации и ВВП.

Таблица 4

**Темпы прироста доли поступлений транспортного налога
в налоговых доходах, в доходах консолидированного бюджета
Российской Федерации и ВВП (в % к предыдущему году)**

Table 4

**Growth rate of the share of transport tax revenues in tax revenues,
in the revenues of the consolidated budget of the Russian Federation and GDP
(in % of the previous year)**

Год	Налоговые доходы	Доходы консолидированного бюджета	Валовой внутренний продукт
2007	15,2	19,0	21,2
2008	13,4	8,9	6,1
2009	48,1	38,9	24,2
2010	-2,1	3,4	2,2
2011	-12,5	-15,4	-15,2
2012	-3,4	-3,6	-4,3
2013	14,3	12,9	9,8
2014	0,1	1,1	2,3

Год	Налоговые доходы	Доходы консолидированного бюджета	Валовой внутренний продукт
2015	10,6	18,4	13,3
2016	-5,5	-5,1	-3,6
2017	-5,8	1,1	3,8
2018	-15,0	-13,4	-8,0
2019	1,3	2,7	2,9
2020	14,4	10,4	8,7
2021	-22,2	-16,9	-16,7
2022	-26,9	-4,9	-7,5

На основании анализа данных, представленных в таблице 4, можно сделать следующие выводы:

1) выявлено, что темпы прироста доли поступлений транспортного налога в налоговых доходах существенно колеблются, при чем амплитуда колебаний достаточно сильна: так, в 2009 году темп прироста положителен и составил 48,1 %, но в 2010 году уже зафиксирован резкий спад до 2,1 %, в 2011 — до 12,5 %; аналогично в 2015 — 10,6 %, в 2016 уже — 5,5 %, в 2017 — 5,8 %, в 2018 — 15 %; в 2020 — 14,4 %, но в 2021 — 22,2 %, в 2022 — 26,9 %. Данная картина обусловлена проявлением кризисных явлений в национальной экономике Российской Федерации, которые в последние годы усиливаются влиянием политических санкций, последствиями *COVID-19*;

2) установлено, что темпы прироста доли поступлений транспортного налога в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации и ВВП также перманентны, что обусловлено влиянием негативных факторов, порождающими ростки кризисных явлений и неопределенности во многих секторах национальной экономики, связанных с оборотом импортных товаров, в частности транспортных средств;

3) значения темпов прироста доли транспортного налога в налоговых поступлениях, в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации и ВВП имеют разнонаправленное движение изменений за рассматриваемый период наблюдения;

4) установлено, что значимость транспортного налога в налоговых доходах в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации и в ВВП незначительна.

В пятой группе показателей оценки роли поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации, налоговых поступлений в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации, доходов

консолидированного бюджета Российской Федерации и ВВП рассчитаны значения средних темпов прироста за различные периоды времени изучаемого периода. Результаты расчетов за 1993–2022 годы представлены в таблице 5.

Таблица 5

**Средние темпы прироста поступлений транспортного налога
в консолидированный бюджет Российской Федерации,
налоговых поступлений в доходах консолидированного бюджета
Российской Федерации, доходов консолидированного бюджета
Российской Федерации и ВВП за 2007–2022 годы (в %)**

Table 5

**Average growth rates of transport tax revenues to the consolidated budget
of the Russian Federation, tax revenues in the revenues of the consolidated
budget of the Russian Federation, revenues of the consolidated budget
of the Russian Federation and GDP for 2007–2022 (in %)**

Год	Среднегодовые темпы роста, %			
	Транспортный налог	Налоговые доходы	Доходы консолидированного бюджета	Валовой внутренний продукт
По четырехлетиям				
2007–2010	29,4	10,3	10,8	14,5
2011–2014	11,7	12,6	13,7	14,3
2015–2018	8,2	13,1	8,7	7,1
2019–2022	6,2	17,9	9,2	10,2
По пятилетиям				
2007–2011	25,3	13,2	14,4	17,4
2012–2016	10,8	7,7	6,2	7,3
2017–2021	7,1	14,3	11,3	9,6
2018–2022	5,8	18,8	11,3	10,8
По стадиям развития экономики				
2007–2009	32,0	6,0	8,6	13,0
2010–2014	13,6	14,9	14,5	15,3
2014–2018	8,7	12,6	8,8	7,3
2019–2022	6,2	17,9	9,2	10,2

По историческим основаниям				
2007–2015	20,1	11,0	10,9	13,3
2016–2022	5,6	16,7	10,2	9,2
Итог (2007–2022):	13,5	13,5	10,6	11,5

На основании анализа данных, представленных в таблице 5, можно сделать следующие выводы:

1) по четырехлетиям наибольший среднегодовой темп роста транспортного налога выявлен в период с 2007 по 2010 год, что обусловлено обновлением парка транспортных средств, стремительным приростом подвижного состава в связи с увеличением объемов перевозок грузов и пассажиров, ростом грузооборота и пассажирооборота. Косвенно данный вывод подтверждается приращением среднегодовых темпов роста за исследуемый период налоговых доходов, доходов консолидированного бюджета, ВВП;

2) по пятилетиям наибольший среднегодовой темп роста транспортного налога также выявлен в период с 2007 по 2011 год, что обусловлено вышепредставленными причинами. Косвенно данный вывод подтверждается приращением среднегодовых темпов роста за исследуемый период доходов консолидированного бюджета, ВВП, но замедлением приращения за исследуемый период среднегодовых темпов роста налоговых доходов, что обусловлено ужесточением налогового законодательства;

3) по стадиям развития экономики (преобладание влияния базовых факторов, преобладания влияния инвестиций, преобладания влияния новшеств, преобладания влияния инноваций) наибольший среднегодовой темп роста транспортного налога установлен в период с 2007 по 2009 год, что обусловлено обновлением парка транспортных средств, стремительным приростом подвижного состава в связи с увеличением объемов перевозок грузов и пассажиров, ростом грузооборота и пассажирооборота. При этом необходимо отметить замедление приращения среднегодовых темпов роста за исследуемый период налоговых доходов, доходов консолидированного бюджета, валового внутреннего продукта, что обусловлено влиянием кризисных явлений наиболее остро проявившимися в 2008 году;

4) по историческим основаниям (сырьевая экономика, экономика монополистических процессов) наибольший среднегодовой темп роста транспортного налога установлен в период с 2007 по 2015 год, что обусловлено обновлением парка транспортных средств, стремительным приростом подвижного состава в связи с увеличением объемов перевозок грузов и пассажиров, ростом грузооборота и пассажирооборота. Необходимо отметить приращение среднегодовых темпов роста за исследуемый период доходов консолидированного бюджета, валового внутреннего продукта, но замедлением приращения за исследуемый период среднегодовых темпов роста налоговых доходов, что обусловлено ужесточением реализуемой налоговой политики применительно не только к юридическим, но и физическим лицам.

Пятая группа показателей оценки роли поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации — распределение поступлений транспортного налога по уровням бюджетной системы Российской Федерации. В соответствии со статьей 56 Бюджетного кодекса Российской Федерации 100 % денежных средств поступают в консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации.

Шестая группа показателей состоит из качественных показателей оценки роли поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации. Мы выделили следующие наиболее, на наш взгляд, важные:

- 1) количество проведенных налоговых проверок с целью доначисления налога и уточнения сведений, представленных в налоговых декларациях;
- 2) качество развития единого информационного ресурса взаимодействующих органов (Федеральной налоговой службы, ГИБДД, Федеральной таможенной службы);
- 3) изменения в налоговом законодательстве в части изменения ставок, порядка и пр.

Выводы

В результате анализа поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации выделим несколько моментов: роль транспортного налога незначительна в части объемов налоговых поступлений, колебания данных объемов достаточно малы. По мнению авторов, при анализе временных рядов стоит использовать простые показатели изменений во времени, а именно показатели темпов роста (прироста) и их среднегодовые значения.

При анализе поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации следует использовать длительные временные ряды, которые дают возможность определить скрытые тенденции, невидимые при рассмотрении данных за более короткие промежутки времени. Вместе с тем значимость транспортного налога с учетом качественных характеристик бесспорна. Для обеспечения экономической безопасности Российской Федерации необходимо:

- 1) актуализировать базы данных собственников транспортных средств, наличие у них прав на льготу, период владения транспортным средством и пр.;
- 2) взимать транспортный налог как с зарегистрированных транспортных средств, так и подлежащих к регистрации (поскольку согласно законодательству незарегистрированные транспортные средства не подлежат налогообложению, а недобросовестные предприниматели «запускают» их в хозяйственный процесс);
- 3) внести поправку в налоговое законодательство: собственник транспортного средства непременно должен быть его пользователем;
- 4) исключить ситуации, когда транспортное средство преднамеренно оформлено на «льготника», неработающего и т. д., обеспечив дополнительные проверки компетентными органами;
- 5) снять дополнительное налоговое бремя при продаже транспортного средства (сегодня и продавец, и покупатель уплачивают транспортный налог), возложив его только на продавца;

б) использовать повышающие коэффициенты при использовании транспортных средств, не отвечающих современным экологическим стандартам;

7) «привязать» ставку транспортного налога к пробегу автомобиля: чем больше пробег, тем выше ставка налога.

Список источников

1. Бабичева В. А. Транспортный налог: проблемы и пути решения // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2014. № 4.
2. Денисенко А. Н., Акимов А. А. Пути реформирования транспортного налога с физических лиц // Социально-экономические науки и гуманитарные исследования. 2014. № 2. С. 73–76.
3. Коваленко О. А. Экономическая безопасность предприятия: моделирование и оценка. Москва: ИНФРА-М, 2021.
4. Логинова Н. А. Управление взаимодействиями на рынке транспортных услуг: монография. Санкт-Петербург: СПбГИЭУ, 2012. 237 с.
5. Логинова Н. А., Хлутков А. Д. Результаты исследования интегральных факторов, генерирующих деструктивный бизнес в России // Ученые записки Международного банковского института. 2020. № 4 (34). С. 64–74.
6. Шумилин О. В. Структура доходов консолидированного бюджета Российской Федерации за 1991–2021 годы // На страже экономики. 2023. № 3 (26). С. 68–77.
7. Экономическая безопасность: учебник для вузов / под общ. ред. Л. П. Гончаренко, Ф. В. Акулинина. Москва: Юрайт, 2014. 478 с.
8. Официальный сайт Росстата. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/10705> (дата обращения: 25.11.2023).
9. URL: <https://fedstat.ru/indicator/42547> (дата обращения: 25.11.2023).

References

1. Babicheva V. A. Transport tax: problems and solutions. *Economics and management of innovative technologies*, 2014, no. 4. (In Russ.)
2. Denisenko A. N., Akimov A. A. Ways to reform the transport tax for individuals. *Socio-economic sciences and humanitarian studies*, 2014, no. 2, pp. 73–76. (In Russ.)
3. Kovalenko O. A. Economic security of an enterprise: modeling and assessment. Moscow: INFRA-M Publ., 2021. (In Russ.)
4. Loginova N. A. Managing interactions in the transport services market: monograph. Saint Petersburg: SPbGIEU Publ., 2012, 237 p. (In Russ.)
5. Loginova N. A., Khlutkov A. D. Results of a study of integral factors generating destructive business in Russia. *Scientific notes of the International Banking Institute*, 2020, no. 4 (34), pp. 64–74. (In Russ.)
6. Shumilin O. V. Structure of income of the consolidated budget of the Russian Federation for 1991–2021. *The Economy under Guard*, 2023, no. 3 (26), pp. 68–77. (In Russ.)
7. Economic security: textbook. for universities / ed. by L. P. Goncharenko, F. V. Akulinina. Moscow: Yurayt Publ., 2014, 478 p. (In Russ.)
8. Official website of Rosstat. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/10705> (accessed 25.11.2023).
9. URL: <https://fedstat.ru/indicator/42547> (accessed 25.11.2023).

Информация об авторах | Information about the authors

Н. А. Логинова — доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры финансового учета и анализа

N. A. Loginova — Doctor of Sciences (Economy), Associate Professor, Professor Department of Financial Accounting and Analysis

О. В. Шумилин — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры финансового учета и анализа

O. V. Shumilin — Candidate of Sciences (Economy), Associate Professor, Associate Professor Department of Financial Accounting and Analysis

Статья поступила в редакцию 25.01.2024; одобрена после рецензирования 26.02.2024; принята к публикации 05.03.2024.

The article was submitted 25.01.2024; approved after reviewing 26.02.2024; accepted for publication 05.03.2024.