

ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПОВЫШЕНИЕ ЕГО РОЛИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Фатима АГУЗАРОВА

кандидат экономических наук, доцент,
Северо-Осетинский государственный
университет имени К. Л. Хетагурова
(362043, Республика Северная Осетия—Алания,
г. Владикавказ, ул. Ватутина, д. 44–46).
E-mail: aguzarus@yandex.ru

Аннотация

Предметом исследования является действующая система налогообложения транспортных средств и поиск новых возможностей увеличения поступлений по данному налогу в бюджеты субъектов Российской Федерации. Рассмотрено современное состояние транспортного налога, выявлены актуальные проблемы налогообложения транспортных средств и предложены пути повышения роли налога. В частности, рекомендовано укрепить информационный ресурс, укрепить процедуру государственной регистрации в соответствии с законодательством, внести уточнение уплаты налога (собственник или пользователь). Представлена авторская позиция относительно предоставления налоговых льгот. Предлагается привязать налогообложение транспортных средств к мощности двигателя и пробегу. Описаны последние изменения налогового законодательства в аспекте модернизации транспортного налога.

Ключевые слова: транспортный налог, налоговые доходы, налог на имущество, элементы налога.

Оικονομία • Πολιτικά

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ • ΠΟΛΙΤΙΚΑ

Одним из источников формирования доходов бюджетов субъектов РФ является транспортный налог, который регулируется гл. 28 Налогового кодекса Российской Федерации и законами субъектов Российской Федерации. К сожалению, этот налог незначителен в структуре доходов бюджетов субъектов. Целесообразно совершенствовать действующую систему налогообложения транспортных средств, повышать его роль в структуре доходов бюджетов субъектов Российской Федерации, в том числе за счет корректировки его отдельных элементов.

Важно отметить, что элементы транспортного налога обсуждаются уже давно. Чаще всего обсуждались ставки транспортного налога, в которые неоднократно вносились изменения.

Впервые с 2003 года ставки транспортного налога изменились только в 2010 году. С 2010 года они попеременно увеличивались или уменьшались в пятикратном размере. Основной целью повышения ставок было наращивание налоговой составляющей субъектов РФ. В 2011 году ставки транспортного налога сократились в два раза, но при этом конкретные ставки определяли законодательные органы субъектов РФ, с учетом увеличения или

уменьшения ставок не более чем в 10 раз (ст. 356 НК РФ). С 2014 года повысились ставки транспортного налога на автомобили стоимостью свыше 3 млн руб. По остальным транспортным средствам федеральные ставки не изменились.

Проведем анализ поступления транспортного налога в бюджетную систему Российской Федерации и рассмотрим, как изменялся показатель собираемости после повышения налоговых ставок транспортного налога (табл. 1). По данным табл. 1 видно, что за 2005—2013 годы поступления по транспортному налогу в консолидированном бюджете Российской Федерации¹ имеют тенденцию к повышению. Проведенный анализ показал, что поступления транспортного налога с организаций увеличиваются. Исключение составляет 2011 год, когда показатель собираемости сократился. Что касается поступлений транспортного налога с физических лиц, то здесь в 2006 году показатель собираемости сократился против аналогичного показателя 2005 года. Однако с 2007 года динамика поступления транспортного налога с физических лиц положительная.

Таким образом, за 2005—2013 годы удельный вес транспортного налога с организаций сократился в общей сумме собранного налога с 42,9 до 23,4%. Напротив, по транспортному налогу с физических лиц удельный вес имеет повышательную динамику, поскольку этот показатель увеличился с 57,1 до 76,6% в общей сумме собранного налога. Повышение ставок транспортного налога, как оказалось, принципиально не повлияло на показатель собираемости.

Проведем анализ прироста транспортного налога в консолидированном бюджете Российской Федерации за 2005—2013 годы (табл. 2). По данным табл. 2 видно, что за 2005—2013 годы поступления по транспортному налогу в консолидированном бюджете Российской Федерации в целом можно оценить положительно. Если анализировать прирост налога по категориям плательщиков, то показатели исполнения транспортного налога с организаций в 2011 году составили на 318,2 млн руб. меньше аналогичного показателя 2010 года. Однако уже в 2012 году наблюдался рост, и это при том, что в 2011 году ставки налога увеличились вдвое. Показатель собираемости транспортного налога в 2006 году был на 363,3 млн руб. меньше аналогичного показателя 2005 года. В остальные периоды наблюдался прирост, причем наибольший — в 2013 году (15 970,9 млн руб.).

Таким образом, за 2005—2013 годы транспортный налог увеличился на 15 069,6 млн руб., из которых транспортный налог с организаций составил 661,9 млн руб., а с физических лиц — 14 407,7 млн руб., показав максимальные темпы роста.

Как мы уже отмечали, роль транспортного налога в структуре доходов бюджетов субъектов РФ невелика. Этот налог относится к груп-

¹ Консолидированный бюджет Российской Федерации состоит из федерального бюджета и консолидированных бюджетов всех субъектов Федерации.

пе «Налоги на имущество», куда также входят: налог на имущество организаций; налог на игорный бизнес; земельный налог; налог на имущество физических лиц.

Покажем удельный вес транспортного налога в группе «Налоги на имущество» за 2005—2013 годы (табл. 3). По данным табл. 3 видно, что за 2005—2013 годы в консолидированном бюджете Российской Федерации удельный вес транспортного налога в группе «Налоги на имущество» нестабилен и составляет от 8,7 до 13,3% в разные периоды времени, причем с 2011 года доля налога сокращается. Наибольшее значение транспортный налог имеет в 2010 году (13,3% в сумме налогов на имущество), наименьшее — в 2006 году (8,7% в сумме налогов на имущество).

Удельный вес транспортного налога в структуре доходов консолидированного бюджета Российской Федерации за 2005—2013 годы отражен в табл. 4. Данные табл. 4 подтверждают, что за 2005—2013 годы удельный вес транспортного налога в доходах консолидированного бюджета РФ незначителен и составляет от 0,7 до 1,3% в общей сумме доходов.

Таким образом, за 2005—2013 годы наибольший удельный вес транспортный налог имел в 2013 году — 1,3% в общей сумме доходов консолидированного бюджета РФ. Наименьший удельный вес транспортного налога наблюдался в 2006 году — 0,7% в общей сумме доходов консолидированного бюджета РФ.

Проведем анализ роли транспортного налога на примере отдельного субъекта Российской Федерации (табл. 5).

Как показывают данные табл. 5, в 2005—2006 годы в бюджет РСО—Алания транспортный налог не поступал. Начиная с 2007 года транспортный налог поступает в бюджет РСО—Алания, но показатели его исполнения остаются нестабильными. В целом поступления растут, но в 2011 году они резко сократились (41,5 млн руб. против 64,1 млн руб.). Вместе с тем в целом за анализируемый период поступления по транспортному налогу в РСО—Алания выросли на 68,6 млн руб.

Таким образом, за 2005—2013 годы в Российской Федерации транспортный налог вырос на 80 089,6 млн руб. Неустойчивым оказался удельный вес транспортного налога, собранного в РСО—Алания, в общей сумме собранного транспортного налога в Российской Федерации. Его доля колеблется от 0,04 до 0,08% в общей сумме транспортного налога, собранного по стране.

Проведенный анализ поступления транспортного налога в консолидированный бюджет РФ позволил выявить проблемы, имеющиеся в действующей практике его применения. Так, на показатели исполнения налога влияет количество проведения эффективных налоговых проверок, в результате которых совершается доначисление. Кроме того, в процессе проверок производится уточнение сведений в декларациях, что также обеспечивает рост налоговых поступлений.

Т а б л и ц а 1

Поступления транспортного налога в консолидированный бюджет Российской Федерации, 2005–2013 годы (млн руб.)

Наименование показателя	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Транспортный налог, в том числе:	26 049,4	26 950,7	40 333,9	53 107,9	62 035,1	75 619,1	83 205,4	90 168,1	106 139,0
с организаций	11 184,1	12 448,7	15 661,8	17 547,1	19 340,9	21 194,8	20 876,6	22 882,9	24 809,4
удельный вес (%)	42,9	46,2	38,8	33,0	31,2	28,0	25,1	25,4	23,4
с физических лиц	14 865,3	14 502,0	24 672,1	35 560,8	42 694,2	54 424,4	62 328,8	67 285,2	81 329,6
удельный вес (%)	57,1	43,8	61,2	67,0	68,8	72,0	74,9	74,6	76,6

Источник: официальный сайт Федерального Казначейства Российской Федерации. www.goskazna.ru.

Т а б л и ц а 2

Прирост транспортного налога в консолидированном бюджете Российской Федерации, 2005–2013 годы (млн руб.)

Наименование показателя	2006 к 2005	2007 к 2006	2008 к 2007	2009 к 2008	2010 к 2009	2011 к 2010	2012 к 2011	2013 к 2012
Транспортный налог, в том числе:	+901,3	+13 383,2	+12 774,0	+8927,2	+13 584,0	+7586,3	+6962,7	+15 970,9
с организаций	+1264,6	+3213,1	+1885,3	+1793,8	+1853,9	-318,2	+2006,3	+1926,5
с физических лиц	-363,3	+10 170,1	+10 888,7	+7133,4	+11 730,2	+7904,4	+4956,4	+14 044,4

Источник: официальный сайт Федерального Казначейства Российской Федерации. www.goskazna.ru.

Т а б л и ц а 3

Динамика и удельный вес транспортного налога в группе «Налоги на имущество»
консолидированного бюджета Российской Федерации, 2005–2013 годы (млн руб.)

Наименование показателя	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Налоги на имущество, в том числе:	253 075,5	310 862,7	411 222,2	493 448,2	569 691,7	628 237,5	678 029,9	785 487,6	900 730,4
транспортный налог	26 049,4	26 950,7	40 333,9	53 107,9	62 035,1	75 619,1	83 205,4	90 168,1	106 139,0
удельный вес (%)	10,3	8,7	9,8	10,8	10,9	13,3	12,3	11,5	11,8

Источник: официальный сайт Федерального Казначейства Российской Федерации. www.goskazna.ru.

Т а б л и ц а 4

Динамика и удельный вес транспортного налога в доходах консолидированного бюджета Российской Федерации, 2005—2013 годы (млн руб.)

Наименование показателя	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Доходы всего, в том числе:	2 999 862,8	3 797 334,0	4 828 460,1	6 198 775,2	5 926 622,0	6 537 343,8	7 644 235,3	8 064 521,4	8 165 124,6
транспортный налог	26 049,4	26 950,7	40 333,9	53 107,9	62 035,1	75 619,1	83 205,4	90 168,1	106 139,0
удельный вес (%)	0,9	0,7	0,8	0,9	1,0	1,2	1,1	1,1	1,3

Источник: официальный сайт Федерального Казначейства Российской Федерации. www.goskazna.ru.

Т а б л и ц а 5

Анализ роли транспортного налога бюджета РСО-Алания в консолидированном бюджете Российской Федерации, 2005—2013 годы (млн руб.)

Наименование показателя	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Транспортный налог, в том числе:	26 049,4	26 950,7	40 333,9	53 107,9	62 035,1	75 619,1	83 205,4	90 168,1	106 139,0
в РСО-Алания	—	—	20,2	22,6	48,4	64,1	41,5	75,9	88,8
удельный вес (%)	—	—	0,05	0,04	0,07	0,08	0,05	0,08	0,08

Источник: официальный сайт Федерального Казначейства Российской Федерации. www.goskazna.ru; Отчетные данные «Об исполнении республиканского бюджета РСО — Алания за 2007—2013 гг.».

Повысить роль транспортного налога позволит укрепление информационного ресурса. Сведения зачастую некорректно оформлены и не совпадают во всех взаимодействующих органах. С целью актуализации базы данных собственников транспортных средств на постоянной основе должна проводиться работа по идентификации сведений, получаемых из органов ГИБДД. Также необходимо уточнять адреса проживания владельцев транспортных средств, период владения транспортным средством, марку и мощность транспортного средства, наличие права на льготу и другие сведения, необходимые для правильного исчисления налога, вследствие чего будет проведен уточненный расчет. В результате проведения данных мероприятий суммы поступления по транспортному налогу должны демонстрировать динамику к росту.

Необходимо упомянуть одно из исключений, подтверждающих вышеописанное правило: на многих предприятиях эксплуатация транспорта производится без надлежащей государственной регистрации. В связи с этим предлагается, чтобы транспортный налог взимался как с зарегистрированных, так и с подлежащих регистрации транспортных средств (до момента регистрации). Важно иметь в виду, что согласно налоговому законодательству незарегистрированные транспортные средства не являются объектом налогообложения, и потому уплату налога следует связывать с фактом регистрации.

Часто имеет место ситуация, при которой собственник транспортного средства не является на самом деле его пользователем, что приводит к определенным трудностям при налогообложении. Таких ситуаций в практической деятельности быть не должно. Согласно российскому налоговому законодательству налогоплательщиками транспортного налога признаются лица, на которых зарегистрированы транспортные средства, признаваемые объектом налогообложения. Таким образом, собственник транспортного средства должен одновременно быть и его пользователем. В противном случае налоговое бремя ложится на собственника, который может находиться в другом регионе и не эксплуатировать объект налогообложения.

Кроме того, транспортное средство может быть оформлено на лицо, которое не в состоянии оплатить сумму транспортного налога, например на «льготника», не работающего и т. д. Компетентные органы должны быть внимательными при оформлении транспортного средства на граждан, относящихся к таким категориям, поскольку человек, не получающий доход, не сможет уплатить транспортный налог, а следовательно, определенная часть денежных средств выпадет из бюджетов субъектов. В свою очередь, субъекты РФ имеют право предоставлять налоговые льготы, но делать это следует экономически обоснованно.

Отметим, что при осуществлении сделки купли-продажи транспортное средство снимается с учета. При этом налог уплачивают обе стороны — и покупатель, и продавец. Целесообразно снять дополнительное налоговое бремя с граждан, чтобы устранить двойную уплату налога согласно действующей редакции Налогового кодекса РФ.

Например, если в мае владелец автомобиля снял свое транспортное средство с учета и совершил сделку купли-продажи, то за 2014 год ему рассчитают налог с учетом коэффициента, равного $5/12$. В свою очередь, покупатель данного автомобиля заплатит налог из расчета $8/12$. Таким образом, за месяц, в котором была осуществлена сделка купли-продажи автомобиля, транспортный налог взимается в полном объеме как с продавца, так и с покупателя, что противоречит нормам налогового законодательства.

В данном случае предлагаем при установлении коэффициента уплаты транспортного налога возложить на продавца. Если в мае осуществляется сделка купли-продажи, то за этот месяц транспортный налог должен уплатить продавец. Такой ход событий снимет вопросы, связанные с двойным налогообложением.

Нельзя не упомянуть активно обсуждавшийся в 2010 году вопрос об отмене транспортного налога. Эта проблема актуальна и по сей день. Взамен предлагается повысить ставки акциза на бензин. Так, за счет увеличения акцизов на нефтепродукты возможно создать дорожный фонд, целью которого было бы финансирование дорожного строительства.

Идею ухода от транспортного налога и повышения акцизов на бензин поддержал Президент России В. Путин (2012 год), но не поддержали субъекты Федерации, мотивируя свой отказ потенциальными экономическими и социальными неравенствами. Предложения об отмене транспортного налога и увеличении вместо этого акцизов на бензин не учитывают некоторые важные моменты; свои преимущества и недостатки есть у обоих вариантов.

С одной стороны, если отменить транспортный налог и повысить акцизы на ГСМ, увеличатся доходы бюджетов субъектов, что выгодно государству. В настоящее время доля транспортного налога невелика, как показал проведенный анализ.

Но, с другой стороны, помимо владельцев автотранспортных средств автомобильным бензином и дизельным топливом пользуются владельцы бензиновых электрогенераторов; лица, применяющие дизельное топливо для отопления загородных домов; предприятия промышленности и др. Соответственно, методики расчета налога для данных категорий потребителей должны различаться, поскольку при этом не используется транспортное средство как таковое.

Вследствие того, что повышение налоговых ставок принципиально не увеличило показатель собираемости, считаем разумным привязать налогообложение транспортных средств к мощности двигателя и пробегу, что весьма логично, поскольку чем больше проехал автомобиль, тем больший урон нанесен автодорогам. Такая практика существует в отдельных зарубежных странах. Предлагаем адаптировать данный опыт и к Российской Федерации.

Внесены новые коррективы в налоговое законодательство относительно транспортного налога. С 2015 года изменен срок уплаты

транспортного налога физическими лицами. До 1 января 2015 года этот срок не мог быть установлен ранее 1 ноября года, следующего за истекшим налоговым периодом. С 1 января 2015 года указанная норма скорректирована: срок уплаты транспортного налога физическими лицами установлен не позднее 1 октября года, следующего за истекшим.

Отметим, что законодательные органы субъектов РФ не вправе устанавливать срок уплаты транспортного налога физическими лицами (ч. 2 ст. 356 НК РФ); ими устанавливаются порядок и сроки уплаты только для налогоплательщиков-организаций.

Кроме того, с 1 января 2015 года организации обязаны исчислять авансовые платежи по транспортному налогу с учетом повышающих коэффициентов, установленных в отношении дорогостоящих автомобилей (п.п. 2 и 2.1 ст. 362 НК РФ). Напомним, что эти коэффициенты применяются начиная с 2014 года при определении суммы данного налога на легковые автомобили средней стоимостью от 3 млн руб.

Следует отметить, что ранее повышающий коэффициент необходимо было применять только при уплате транспортного налога за налоговый период. При расчете авансовых платежей, перечисляемых в бюджет в 2014 году, данные коэффициенты не применялись, поскольку налоговое законодательство РФ не содержало соответствующих положений.

Литература

1. Агузарова Ф. С. Что даст введение нового налога в России? // *Финансы и кредит*. 2013. № 18. С. 61—65.
2. Бабичева В. А. Транспортный налог: проблемы и пути решения // *Экономика и менеджмент инновационных технологий: [электронный ресурс]*. 2014. № 4.
3. Бестаева З. У., Пайзулаев И. Р. Формирование системы налогообложения физических лиц в России // *Налоги и налогообложение*. 2014. № 1. С. 57—66.
4. Денисенко А. Н., Акимов А. А. Пути реформирования транспортного налога с физических лиц // *Социально-экономические науки и гуманитарные исследования*. 2014. № 2. С. 73—76.
5. Миндлин Ю. Б., Шедько Ю. Н., Цыпин И. С. Система государственного и муниципального управления: учебник для бакалавров. Москва: Юрайт, 2013.
6. Ракута Н. В., Созанов В. В. Новая концепция экономической политики как условие модернизации экономики России // *Проблемы, противоречия и перспективы развития России в современном мире: экономико-правовые аспекты: Сборник статей Международной научно-практической конференции / Под общ. ред. Э. В. Соболева, С. И. Берлина, В. В. Сорокожердьева*. Краснодар, 2014. С. 190—193.
7. Ситихова Т. Е., Боброва В. А. Конкурентная политика как инструмент обеспечения социально-экономической стабильности региона (на примере РСО—Алания) // *Современная мирохозяйственная система: проблемы конкурирования и взаимовыгодного сотрудничества в экономической и правовой сферах: Сборник статей международной научно-практической конференции / Под ред. Г. Б. Клейнера, Х. А. Константиныди, В. В. Сорокожердьева, З. М. Хашевой*. Краснодар, 2014. С. 123—129.
8. Сотникова Л. В. Транспортный налог: итоги 2013 г. и новации 2014 г. // *Бухучет в строительных организациях*. 2014. № 1. С. 36—45.

9. Таучелова М. И. Необходимость реформирования транспортного налога // Известия Горского государственного аграрного университета. 2014. Т. 51. № 1. С. 134–138.
10. Токаева С. К. Экономическое развитие и пути укрепления налогового потенциала (на примере РСО—Алания) // Право и инвестиции. 2013. № 3–4. С. 33–36.
11. Токаева С. К., Дзагоева М. Р. Особенности формирования налоговых доходов субъекта РФ (на примере РСО—Алания) // Налоги и налогообложение. 2014. № 9. С. 821–836.
12. Цокова В. А., Кабисова А. Р., Халин А. А. Методологические аспекты анализа сущности налоговой системы на основе системного подхода // Экономические исследования. 2013. № 1. С. 5.
13. Цаллагова Л. М., Хачиров И. Э. Рейтинговая оценка муниципальных образований региона // Управление экономическими системами: [электронный научный журнал]. 2013. № 7.
14. Aguzarova L. A. Conceptual approaches to the management of social and labor potential reproduction of the region // La Pensee. 2014. Т. 76. No 10. P. 2–12.
15. Aguzarova L. A., Aguzarova F. S. Regional peculiarities of formation of new economic content of the labor potential as a factor of modernization // The International Conference on Social Science and Humanity ISPC 2013 (27–28 September). London: Berforts Information Press, 2013. P. 216–226.
16. Tadtavaeva V. V., Shapka I. S. The assessment model of investment appeal of the region based on the resource approach // The International Scientific-Practical Conference on the Humanities and the Natural Science ISPC 2013 (26 December). London: Berforts Information Press, 2013. P. 47–53.

Ekonomicheskaya Politika, 2015, vol. 10, no. 1, pp. 149–158

Fatima AGUZAROVA, Cand. Sci. (Econ.). E-mail: aguzarus@yandex.ru.

North Ossetian State University (44-46, ul. Vatutina, Vladikavkaz, 362043, Republic of North Ossetia-Alania, Russian Federation).

Transport Tax: Current Status, Challenges and Increasing Its Role in the Russian Federation

Abstract

The subject of the study is to examine the current system of taxation of vehicles and searching for new opportunities to increase revenues from this tax to the budgets of subjects of the Russian Federation. The researcher reviewed the current state of the transport tax, identified the problems in individual elements of the tax and offered evidence-based solutions. The comparative method, allowing to compare indicators of vehicle tax in different periods of time and to determine the effect of tax rates is applied. On the basis of the analytical method the researcher calculated the share of the transport tax collected in all regions of the Russian Federation, and separated the individual share of tax levied on companies and individuals. The share of transport tax revenues of the consolidated budget of the Russian Federation, as well as in the “Property Taxes” is shown. The author has revealed current problems of taxation of vehicles and suggested ways to enhance the role of the tax. In particular, it is proposed to ensure the information resource to strengthen the procedure of state registration in accordance with the law, a clarification tax (the owner or user). It is proposed to link the taxation of vehicles to engine power and mileage. The paper considers recent changes in tax legislation on vehicle tax.

Key words: transport tax, tax revenue, property taxes, elements of the tax.

References

1. Aguzarova F. S. Which will introduce a new tax in Russia? *Finansy i kredit*, 2013, no. 18, pp. 61-65.
2. Babicheva V. A. Transport tax: problems and solutions. *Ekonomika i Menedzhment Innovatsionnykh Tekhnologii* [on-line journal]. 2014, no. 4, p. 36.
3. Bestaeva Z. U., Paizulaev I. R. Formation of a system of taxation of natural persons in Russia. *Nalogi i Nalogooblozhenie*, 2014, no. 1, pp. 57-66.
4. Denisenko A. N., Akimov A. A. Ways to reform the transport tax on individuals. *Sotsialno-ekonomicheskie Nauki i Gumanitarnye Issledovaniia*, 2014, no. 2, pp. 73-76.
5. Mindlin Yu. B., Shedko Yu. N., Tsylin I. S. *The system of state and municipal management. uchebnik dlia bakalavrov*. Moscow: Yurait, 2013.
6. Rakuta N. V., Sozanov V. V. The new concept of economic policy as a condition of modernization of the Russian economy. In: E. V. Sobolev, S. I. Berlin, V. V. Sorokozherdiev (eds.). *Problems, contradictions and prospects of Russia in the modern world: economic and legal aspects. Collected papers of the International Scientific and Practical conference*. Krasnodar, 2014, pp. 190-193.
7. Sitokhova T. E., Bobrova V. A. Competition policy as a tool for social and economic stability in the region (on the example of North Ossetia-Alania). In: G. B. Kleiner, Kh. A. Konstantinidi, V. V. Sorokozherdiev, Z. M. Khasheva (eds.). *The modern world-economic system: the problem of competing and mutually beneficial cooperation in the economic and legal spheres. Collected papers of the international scientific-practical conference*. Krasnodar, 2014, pp. 123-129.
8. Sotnikova L. V. Transport tax: results of 2013 and Novations of 2014. *Bukhuchet v stroitel'nykh organizatsiakh*, 2014, no. 1, pp. 36-45.
9. Tauchelova M. I. The need to reform the transport tax. *Izvestiia Gorskogo Gosudarstvennogo Agrarnogo Universiteta*, 2014, vol. 51, no. 1, pp. 134-138.
10. Tokaeva S. K. Economic development and ways to strengthen tax capacity (North Ossetia-Alania experience). *Pravo i Investitsii*, 2013, no. 3-4, pp. 33-36.
11. Tokaeva S. K., Dzagoeva M. R. Features of formation of the tax revenues of the RF subject (North Ossetia-Alania experience). *Nalogi i Nalogooblozhenie*, 2014, no. 9, pp. 821-836.
12. Tsokova V. A., Kabisova A. R., Khalin A. A. Methodological aspects of the analysis of the nature of the tax system on the basis of a systematic approach. *Ekonomicheskie Issledovaniia*, 2013, no. 1, pp. 5.
13. Tsallagova L. M., Khachirov I. E. Rating estimation of the region's municipalities. *Upravlenie ekonomicheskimi sistemami* [on-line journal], 2013, no. 7.
14. Aguzarova L. A. Conceptual approaches to the management of social and labor potential reproduction of the region. *La Pensee*, 2014, vol. 76, no. 10, pp. 2-12.
15. Aguzarova L. A., Aguzarova F. S. Regional peculiarities of formation of new economic content of the labor potential as a factor of modernization. *The International Conference on Social Science and Humanity ISPC 2013 (27-28 September)*. London: Berforts Information Press, 2013, pp. 216-226.
16. Tadtava V. V., Shapka I. S. The assessment model of investment appeal of the region based on the resource approach. *The International Scientific-Practical Conference on the Humanities and the Natural Science ISPC 2013 (26 December)*. London: Berforts Information Press, 2013, pp. 47-53.