

НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА РОССИЙСКОЕ ПРОСТРАНСТВО: РЕГИОНАЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ

© 2019 г. А. Н. Пилясов^{1,2,*}, А. О. Богодухов^{2,**}

¹Институт регионального консалтинга (АНО «ИРК»), Москва, Россия

²Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова,
географический факультет, Москва, Россия

*e-mail: pelyasov@mail.ru

**e-mail: andrej.bogodukhov.98@mail.ru

Пространственное распределение ставок регионального транспортного налога является интересным и новым объектом экономико-географического исследования, синтезирующим анализ территориальных структур и институтов. Предпринятое исследование по материалам 2018 г. позволило сделать несколько выводов: 1) регионы Сибири и Дальнего Востока отличаются от регионов Центральной России более низкими ставками транспортного налога по многим видам транспортных средств и интервалам мощности двигателя; 2) обнаруживается меридианная цепочка регионов от Республики Коми до Республики Башкортостан с максимальными ставками транспортного налога на маломощные мотоциклы и легковые автомобили (до 45 л. с.); 3) внутри Центральной России обнаруживается устойчивый «клин» регионов по оси «Смоленск-Пермь» с низкими ставками транспортного налога на джипы-внедорожники и супербайки. Обнаруженные территориальные структуры и кластеры регионов со сходными ставками транспортного налога подтверждают наличие пространственного измерения у экономических институтов, возможность и необходимость его выявления и анализа.

Ключевые слова: территориальные структуры российского пространства, региональный транспортный налог, пространственное измерение институтов.

DOI: 10.5922/1994-5280-2019-1-3

Введение, постановка проблемы и обзор ранее выполненных исследований по теме. В последние годы российские экономико-географы активно осваивают институциональный подход для исследований классических сюжетов нашей науки: изучения системы расселения, размещения производительных сил и инвестиционной привлекательности регионов, пространственного развития [3, 5, 8, 11]. С другой стороны, с 1980-х гг. существует обширный блок экономико-географической литературы по территориальным структурам и роли транспорта (транспортных сетей, линейно-узловой каркаса), транспортной освоенности в их формировании и реконструкции [1, 2, 4, 7, 12].

Однако работ, интегрирующих эти два направления, по территориальным институциональным структурам, в которых предпринимаются попытки картировать институты, выявлять пространственные закономерности в распределении институтов по всей России, насколько нам известно, пока нет. А это исключительно интересный сюжет, актуальность которого в контексте недавно принятой Стратегии пространственного развития

России [10], которая как раз и нацелена на выявление эффективных структур пространства страны в интересах ее более динамичного развития, не вызывает сомнений.

Замысел данной статьи как раз и состоял в том, чтобы на примере регионального транспортного налога осуществить интеграцию институционального подхода (нормы, нормативы, правовые рамки) с концепцией территориальных структур – увидеть пространственную структурность в распределении институтов (в нашем случае региональных ставок транспортного налога) по регионам России. Сама постановка этой задачи не является совершенно новой: и до нас исследователи проводили сопоставление региональных ставок транспортного налога по отдельным федеральным округам, отдельным обособленным или соседним регионам. Новым является масштаб предпринятого исследования (и в силу этого и большая его трудоемкость) – все регионы Российской Федерации и по всем видам транспортных средств, с которых взимается транспортный налог.

Несмотря на новизну нашего исследовательского замысла, у нашей работы,

несомненно, есть прямые предшественники. Только искать их нужно не среди тех, кто занимается транспортом, транспортным налогом или экономическими институтами. Это советская школа географической экспертизы нормативов, основоположником которой был замечательный иркутский экономико-географ Кирилл Петрович Космачев. Именно его работа [6] вдохновила нас предпринять данное исследование. Наша работа может рассматриваться в этом же русле – как попытка первичной «экспертизы» географического распределения нормативов транспортного налога в пространствах России.

Транспортный налог, ставки которого устанавливают сами законодательные органы субъектов Российской Федерации, – исключительно благодарный объект экономико-географического исследования. В отличие от других региональных налогов на прибыль, на имущество организаций, на игорный бизнес – он очень географичный по своей сути.

С одной стороны, он хорошо «схватывает» ландшафтные особенности местности за счет того, что речь, по сути, идет не об одном, а о целом семействе налогов на наземные, речные, воздушные транспортные средства. Понятно, что в регионах с развитой гидрографической сетью у населения будет больше речных катеров и моторных лодок и налог на водные транспортные средства будет иметь большее значение для местных сообществ, чем в соседнем, «маловодном» регионе. Географическая зональность российского пространства хорошо диагностируется в распространности снегоходов: в арктических и северных регионах местные сообщества острее реагируют на ставки этого транспортного налога, чем, например, в Астраханской области, где его влияние на индивидуальную мобильность населения ничтожно.

С другой стороны, транспортный налог связан с инфраструктурной обустроенностью регионального пространства, которая определяет наличие у населения определенного транспортного средства. Например, в дорожно обустроенных пространствах Центральной России сравнительно больше доля бюджетных автомобилей малой и средней мощности – в то время как в регионах Дальнего Востока с редкой и плохой по качеству дорожной сетью выше доля мощных внедорожников.

Транспортный налог – предельно «атомарный», в максимальной степени привязан к конкретным физическим лицам: по итогам 2017 г. их доля в сборе этого налога составила 82,4% [17]. Можно сказать, что транспортный налог «снизу» отражает особенности свойств конкретного пространства и уклада жизни местных сообществ (хотя, конечно, если бы это был не региональный, а местный, муниципальный, налог, точность характеристики местного пространства была бы много большей, учитывая обширность территории типового российского региона Сибири и Дальнего Востока). По исходному федеральному замыслу это именно налог на транспорт как средство перемещения в пространстве по наземным, водным и воздушным каналам, как средство мобильности, а не грузовой работы. Транспортные средства, которые выполняют основную коммерческую работу: железнодорожный транспорт, морские речные и воздушные суда для грузовых и пассажирских перевозок и рыбного промысла, тракторы, комбайны, спецмашины для производства сельхозпродукции, – транспортным налогом не облагаются [9].

Такая природа транспортного налога позволила нам по-новому понять его сущность: для нас первична не фискальная его функция (для многих регионов его доля в структуре бюджетных доходов просто ничтожна), а его роль в диагностике особенностей индивидуальной мобильности жителей российских регионов. Именно поэтому акцент в исследовании сделан на транспортные средства физических лиц (легковые автомобили, снегоходы, моторные лодки, речные катера), которые эту мобильность обеспечивают. Нас интересовала мобильность людей в российском пространстве, «схваченная» через показатель ставок регионального транспортного налога.

Материалы и методика исследования.

Основным источником информации для нашего исследования послужили данные по налоговым ставкам по транспортному налогу по регионам России 2018 г. [13], которые вводились в файл в формате Excel для последующей работы. В ходе этой работы мы встретили 45 случаев, когда регионы изменяли общепринятую шкалу мощности транспортного средства для целей налогообложения – как правило, делали ее менее дробной; значительно реже, наоборот, детализировали.

Например, по автобусам вместо общепринятой градации – менее 110 л. с., 110–200 л. с., более 200 л. с., Астраханская область приняла градацию: менее 130 л. с., 130–200 л. с., более 200 л. с.

Для того чтобы унифицировать шкалы мощностей для всех регионов, потребовалось вводить новые интервальные шкалы – даже в том случае, когда только один-два региона отступали от общераспространенной шкалы интервалов мощности (в этом случае для остальных 83–84 регионов мы повторяли налоговые ставки соседнего интервала). В итоге, чтобы учесть все 45 случаев отхода регионов от общераспространенной, исходной шкалы налогообложения, мы получили набор шкал, которая более детализирована, чем первоначальная (табл. 1).

Помимо данных по региональному транспортному налогу, мы использовали также информацию Росстата (прежде всего по подушевым денежным доходам, числу личных легковых автомобилей и плотности автодорог) [16]; аналитического агентства Автостат по самым распространенным моделям транспортных средств в стране в целом¹ [14]; данные по продажам автомобилей в России [15] и данные интернет-сайтов для определения «портрета» каждого вида транспортного средства в контексте его разбивки на главные градации по мощности для взимания транспортного налога.

Методика нашего исследования включала три этапа. На первом, «грубом», рекогносцировочном, предпринимались усилия по определению причинно-следственных связей между различными экономическими параметрами и региональными ставками транспортного налога. В большинстве случаев результат был отрицательным – коэффициенты корреляции – предельно низкими.

Но иного и быть не могло: тенденции по группам транспортных средств малой и значительной мощности порой диаметрально противоположные – факторы, которые работают на уменьшение ставки налога в первом случае, во втором случае, наоборот, способствуют ее увеличению, поэтому трудно рассчитывать, что прямо «в лоб» удастся установить твердые зависимости. Поэтому наши усилия здесь в большей степени сосредоточивались на установлении не прямых

зависимостей, а общих тенденций. И это получалось.

Например, в ходе проведения 30 корреляционных анализов между среднедушевыми доходами населения, плотностью автомобильных дорог, числом личных автомобилей и региональными налоговыми ставками по машинам различной мощности (табл. 2), удалось увидеть постоянное нарастание силы связи между числом личных автомашин и ставками налогов по мере увеличения мощности двигателя: то есть ставки налогов чувствительны к числу личных автомобилей, но только в интервалах значительной, более 150 л. с., мощности двигателя (а значимой связи между доходами населения и налоговыми ставками, плотностью автомобильных дорог и налоговыми ставками не было обнаружено для всех интервалов мощности двигателя).

Вывод, что уровень налоговых ставок зависит напрямую не от реальных подушевых денежных доходов (т.е. способности платить – здесь зависимость скорее слабо обратная, чем выше доход жителей региона, тем осторожнее власти идут на повышение ставок транспортного налога), а прежде всего от самого количества личных автомобилей, был подтвержден в ходе более «микроскопического» сопоставления трех автономных округов – Ненецкого, Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского (табл. 3). Первоначально, до шкалы в 150 л. с., имеющий лучшие показатели дорожно-транспортной системы Ханты-Мансийский автономный округ-Югра устанавливает самые низкие ставки по транспортному налогу, – несмотря на то, что здесь максимальное количество легковых автомобилей. Расчет делается на получение налогового дохода не на высокой ставке, а на самой «массе» налогооблагаемых единиц.

С другой стороны, после 150 л. с. ситуация радикально изменяется и начинают работать уже совсем другие эффекты: здесь уже Югра становится чемпионом по величине ставок транспортного налога и начинают работать эффекты самой налоговой ставки, а не количества транспортных средств. Неудивительно, что между переменными числа автомашин и ставками транспортного налога нет однонаправленной корреляции. Для самых массовых машин мощностью

¹ Данные по количеству транспортных средств по регионам в большинстве случаев неполные, закрыты для общего пользования и являются платными.

Таблица 1. Набор исходных шкал для формирования базы данных по региональным ставкам транспортного налога в 2018 г.

Транспортное средство	Градации мощности транспортного средства, л. с.									
	0–45	45–80	80–100	100–125	125–150	150–175	175–200	200–225	225–250	250+
Легковые автомобили	0–45	45–80	80–100	100–125	125–150	150–175	175–200	200–225	225–250	250+
Грузовые автомобили	0–100	100–130	130–150	150–200	200–250	250–300	300+			
Мотоциклы и мотороллеры	0–20	20–35	35–45	45–100	100–150	150+				
Автобусы	0–110	110–200	200–250	250+						
Другие самоходные транспортные средства, машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу (с каждой л. с.)	0–100	100–150	150–200	200+						
Снегоходы, мотосани	0–50	50–100	100+							
Катера, моторные лодки и другие водные транспортные средства	5–12	12–25	25–50	50–100	100–300	300+				
Яхты, другие парусно-моторные суда	0–100	100–200	200–300	300–500	500+					
Гидроциклы с мощностью двигателя	0–100	100–150	150+							
Несамоходные (буксируемые) суда, для которых определяется валовая вместимость (с тонны)										
Самолеты, вертолеты и иные воздушные суда, имеющие двигатели (с лошадиной силы)										
Самолеты, имеющие реактивные двигатели (с кг)										
Другие водные и воздушные транспортные средства, не имеющие двигателей (с единицы транспортного средства)										

Примечание: интервал мощности всегда включает в себя и «верхнее», максимальное значение.

Таблица 2. Корреляция между некоторыми показателями и категориями легковых автомобилей по мощности двигателя [13, 16]

Проверяемый показатель	Единицы	Категории мощности двигателя (в л. с.)									
		менее 45	45–80	80–100	100–125	125–150	150–175	175–200	200–225	225–250	более 250
Среднедушевые денежные доходы, скорректированные на региональный прожиточный минимум	тыс. руб./чел.	0,23	0,23	0,20	0,23	0,26	0,17	0,17	0,14	0,15	0,15
Плотность автомобильных дорог	км/1000 км ²	0,16	0,14	0,13	0,15	0,22	0,14	0,17	0,18	0,22	0,17
Число собственных легковых автомобилей	ед./1000 чел.	0,14	0,15	0,14	0,41	0,40	0,46	0,45	0,48	0,47	0,49

до 100–150 л. с. зависимость скорее обратная, т.е. регионы с развитой транспортной сетью и личной автомобилизацией устанавли-

вают более щадящие ставки, чтобы не поощрять уход в тень. С другой стороны, по мощным элитарным кроссоверам и джипам

Таблица 3. Сопоставление экономических и фискальных показателей для трех автономных округов

Регион	Средне-душевые денежные доходы, тыс. руб./чел. (2017)	Плотность автодорог, км/1000 кв. км. (2017)	Число собственных легковых автомобилей, уд./1000 чел. (2017)	Ставки налогообложения для автомобилей с мощностью двигателя, руб./ л. с., 2018									
				менее 45	45–80	80–100	100–125	125–150	150–175	175–200	200–225	225–250	более 250
Ненецкий АО	70587	1,4	198,4	10	10	10	15	15	25	25	30	30	50
Ямало-Ненецкий АО	67797	3,0	294,1	15	15	15	24,5	24,5	25	25	37,5	37,5	75
Ханты-Мансийский АО – Югра	44359	10,7	335,4	5	5	5	7	7	40	40	60	60	120

Таблица 4. Изменение количества регионов с минимальной и максимальной ставкой транспортного налога по мере увеличения мощности двигателя легкового автомобиля

	Мощность двигателя легкового автомобиля, л. с.									
	менее 45	45–80	80–100	100–125	125–150	150–175	175–200	200–225	225–250	более 250
Максимальная ставка, руб./л. с.	25	25	25	35	35	50	50	75	75	150
Минимальная ставка, руб./л. с.	5	5	5	7	7	10	10	15	15	30
Число регионов с максимальной ставкой	4	4	4	8	9	25	27	42	43	42
% от общего числа	4,7	4,7	4,7	9,4	10,6	29,4	31,8	49,4	50,6	49,4
Число регионов с минимальной ставкой	9	8	7	5	5	2	2	1	1	1
% от общего числа	10,6	9,4	8,2	5,9	5,9	2,4	2,4	1,2	1,2	1,2

от 150 л. с. и выше в регионах развитой автомобилизации в среднем устанавливаются более высокие ставки транспортного налога.

Идея о том, что для массовых маломощных и элитарных мощных легковых автомобилей действуют разные закономерности (факторы, причины) в установлении ставок транспортного налога, подтверждается и тем, что по мере роста мощности двигателя все больше регионов устанавливает максимальную, предельную ставку налога (табл. 4). С другой стороны, число регионов с минимальной ставкой налога по мере наращивания мощности двигателя выклинивается.

На втором этапе картографической визуализации, который собственно и был основной целью проводимого исследования, исходно черне формировался атлас из 52

карт распределения ставок транспортного налога по регионам России, по всем видам транспортных средств и по всем градациям мощности двигателя. Во многих случаях карты распределения налоговых ставок транспортных средств «соседних» интервалов мощности двигателя фактически дублировали друг друга (отличия по одному-двум регионам визуально не фиксировались). Поэтому решено было оставить только 30 карт значимых отличий пространственного распределения налоговых ставок. Их для дальнейшей работы были отобраны только те, которые позволяли дать интерпретацию геометрических форм полученных пространственных структур.

И для этих случаев в результате обращения к Интернет-ресурсам формировался обобщенный «портрет» транспортного средства

конкретной мощности. Это было необходимо, чтобы предложить сущностную интерпретацию обнаруженного пространственного распределения. Например, географическое распределение налоговых ставок для легковых автомобилей мощностью до 45 л. с. означает, что речь идет об отечественном автомобиле «Ока» – ВАЗ-1111.

Результаты исследования. Три группы результатов являются основными в проведенном исследовании:

1) обнаружение обширных ареалов соседствующих регионов со сходными ставками транспортных налогов и более локализованных кластерных форм из нескольких соседних регионов (можно назвать этот исследовательский путь анализом интервалов мощности транспортных средств и географического распределения налоговых ставок в каждом);

2) обнаружение регионов-аномалий (этот исследовательский путь был анализом абсолютных экстремумов, регионов с минимальными ставками транспортного налога);

3) выявление различных территориальных структур в российском пространстве ставок транспортного налога из сопряженных друг с другом регионов.

Например, на карте распределения налоговых ставок на автомобили с мощностью двигателей 150–200 л. с. (рис. 1) обособляются территории Сибири и Дальнего Востока, которые практически повсеместно, за редким исключением, имеют минимальные ставки транспортного налога. Эти имеющие полный привод кроссоверы, внедорожники максимально востребованы в пространствах Сибири и Дальнего Востока со слабым круглогодичным дорожным обустройством и развитыми сезонными трассами (зимниками). Неудивительно, что именно эти транспортные средства так хорошо отграничивают пространства Сибири и Дальнего Востока от других.

Вторая группа результатов связана с отдельно предпринятым исследованием регионов-аномалий, в которых были установлены *абсолютные* минимумы ставок транспортного налога, с одной стороны; с другой стороны, регионов-аномалий, которые имели *сравнительные* минимумы ставок транспортного налога, будучи анклавами, окруженными регионами с более высокими налоговыми ставками (акцент на регионы абсолютно мини-

мальных, а не максимальных ставок был связан с тем, что число таких регионов всегда было существенно меньше – и легче было предлагать объясняющую гипотезу).

Беспримерную щедрость демонстрирует Оренбургская область, которая установила в 2018 г. нулевую ставку налога для автомашин до 100 л. с. Можно предположить, что здесь сказались два фактора: с одной стороны, хорошая дорожная обустроенность региона; с другой стороны, относительная бедность населения, владеющего в основном бюджетными легковыми автомобилями до 100 л. с., число которых невелико и потому для регионального бюджета потенциальные потери незначительные.

Минимальную ставку транспортного налога для легковых автомобилей всех других интервалов мощности всегда устанавливал Чукотский автономный округ, что объяснимо слабой развитостью региональной дорожной сети (почти исключительно внутри городских поселений региона). В интервале 100–150 л. с. к Чукотскому автономному округу примыкали также Республика Крым и Севастополь, Югра и Ингушетия: каждый регион при этом имел свои причины минимальной ставки транспортного налога.

Для Республики Крым и Севастополя это объяснимо стремлением амортизировать переходный период адаптации к российскому (более дорогому) уровню жизни для самых распространенных в регионе транспортных средств и сделать регион привлекательным для регистрации здесь автомобилей «материковой» России. Для Ханты-Мансийского автономного округа – Югры это намеренная уступка богатого бюджета домохозяйствам, которые почти сплошь имеют машины именно этой категории мощности (и еще более мощные внедорожники). Наконец, для Республики Ингушетия, с одной стороны, это стремление повышать мобильность местного населения, создавая привлекательные условия, прежде всего, для национальной элиты, способной покупать и эксплуатировать дорогие иномарки; с другой стороны, создавать условия для перерегистрации дорогих внедорожников и кроссоверов других российских регионов здесь.

Во всех интервалах, начиная от 100 л. с., но особенно свыше 200 л. с. обнаруживаются сильнейшие контрасты между соседними – Магаданской областью, которая всегда близка

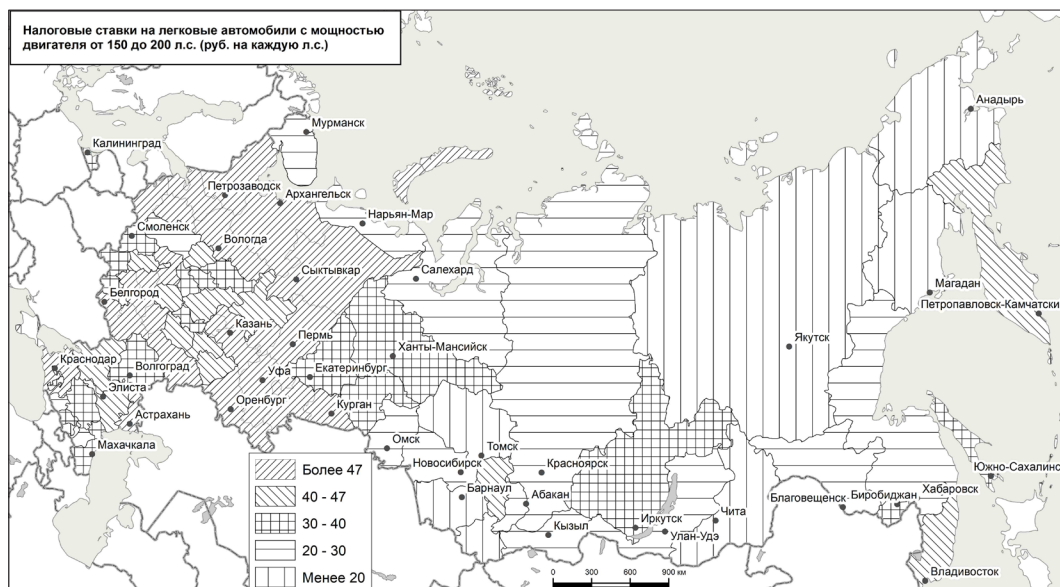


Рис. 1. Ставки транспортного налога на легковые автомобили мощностью 150–200 л. с.

к минимальной ставке налога, и Камчатским краем, который, наоборот, устанавливает предельные ставки транспортного налога. Разница ставок между соседними регионами доходит до четырех-пяти раз. Например, в интервале для автомобилей мощностью более 250 л. с. Магаданская область установила ставку в 36 руб. за лошадиную силу, а соседние Камчатский, Хабаровский, Приморский края и Сахалинская, Амурская области – в 150 руб.

Камчатский край на всех картах обособляется от соседних регионов – Магаданской области и Чукотского автономного округа, а на многих картах также и от юга Дальнего Востока, максимальными ставками транспортного налога. Одно из возможных объяснений – нетранзитное, по сути, островное экономико-географическое положение в сочетании с относительно развитой, по сравнению с другими регионами Северо-Востока России, дорожной сетью – определяет многочисленность транспортных средств и невозможность «спрятать» их. Поэтому региональные власти устанавливают по всем категориям транспортных средств и группам мощности максимальные ставки налога.

Для мотоциклов всех градаций мощности регионами минимальных ставок оказываются Оренбургская область, для которой это отражение, с одной стороны, бедности домохозяйств, хорошей дорожной оснащен-

ности и сравнительно большей распространенности мотоциклетного транспорта, чем у соседей; Ненецкий автономный округ, для которого это, наоборот, следствие тотальной бездорожности и высочайших доходов местных домохозяйств, у которых totally находятся в собственности легковые автомобили различной мощности, но практически нет мотоциклов.

Очень интересно наблюдать, как возникает красноярский «пульсирующий» анклав при изменении интервалов мощности снегоходов (рис. 2): для маломощных снегоходов типа «Буран», многие владельцы которых их официально вообще не регистрируют, в Красноярском крае минимальные ставки транспортного налога, как и в большинстве соседних территорий Сибири и Дальнего Востока. Но вот для мощных снегоходов, используемых для элитарных туров для иностранных и российских столичных гостей края, здесь установлены максимальные ставки транспортного налога.

И это тем более интересно, что картина распределения при переходе от маломощных к мощным снегоходам у соседних регионов практически не меняется: имеющие максимальные ставки так и сохраняются, а у кого были минимальные ставки, так их и сохраняют. Только для Красноярского края характерна значительная динамика в уровне налоговых ставок. И это можно объяснить



а)



б)

Рис. 2. Изменения ставок транспортного налога на снегоходы разной мощности в Красноярском крае: а) мощностью до 50 л. с.; б) мощностью более 50 л. с.

только тем, что край настолько велик, что отдельные его части сориентированы на разные группы «потребителей» услуг снегоходов: есть группа бедных пользователей малобюджетных «Буранов», для которых чувствительно любое повышение налоговых ставок (а вообще для них лучше официально вообще не регистрировать свою технику), и это прежде всего коренные малочисленные народы Эвенкии и Таймыра. С другой стороны, в крае есть и организаторы сафари-туров на мощных и дорогих снегоходах

в северных районах края, на плато Путорана, в других местах. Ввиду ориентации на спрос высокодоходных, элитных групп населения Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Красноярска, они способны оплачивать и высокие ставки транспортного налога на свои мощные снегоходы.

Третья группа результатов связана с выявлением устойчиво воспроизводящихся территориальных структур с однотипными ставками транспортного налога. Пожалуй, наиболее ярким примером здесь является

пояс регионов Центральной европейской России со сравнительно более низкими ставками, «зажатого» с севера и юга обширными ареалами регионов с высокими ставками (рис. 3) – ось от Смоленской области на западе по Пермского края на востоке². Абсолютно неслучайно эта структурность выявляется только для автомобилей и мотоциклов сверхвысокой мощности (джипы-внедорожники и супербайки). Дело в том, что хорошее состояние дорог и развитость дорожной сети в этой полосе Центральной России уменьшают актуальность владения сверхмощными транспортными средствами. Поэтому и региональные власти не видят смысла облагать их максимальными ставками: в структуре парка легковых автомобилей их сравнительно меньше, чем, например, северных и дальневосточных регионах России с редкой сетью дорог плохого качества.

Характерная меридианная территориальная структура обнаруживается при анализе регионального распределения ставок транспортного налога на маломощные мотоциклы (рис. 4). Именно в такой пространственной конфигурации располагаются регионы, установившие максимальные ставки транспортного налога на маломощные мотоциклы. Можно интерпретировать этот феномен как массовое использование бюджетных мотоциклов для коротких внутрирегиональных перемещений по шоссейным и грунтовым дорогам. И в этом можно увидеть проявление специфичной местной культуры мобильности, адаптированной к условиям средних доходов, среднего и плохого качества местных дорог. Интересно, что такая же территориальная структурность высоких ставок транспортного налога обнаруживается и для легковых автомобилей мощностью до 45 л. с.

Выводы и обсуждение результатов исследования.

1. Казалось очевидным, что ставки транспортного налога устанавливаются региональной властью в зависимости от способности платить: чем выше доходы региональных домохозяйств, тем выше и ставка. Наше исследование опровергает этот вывод.

Ставки транспортного налога как самого географичного из всех региональных налогов зависят не столько от состояния бюджета, дорожной сети, количества транспортных средств, хотя все это и важно. Важное

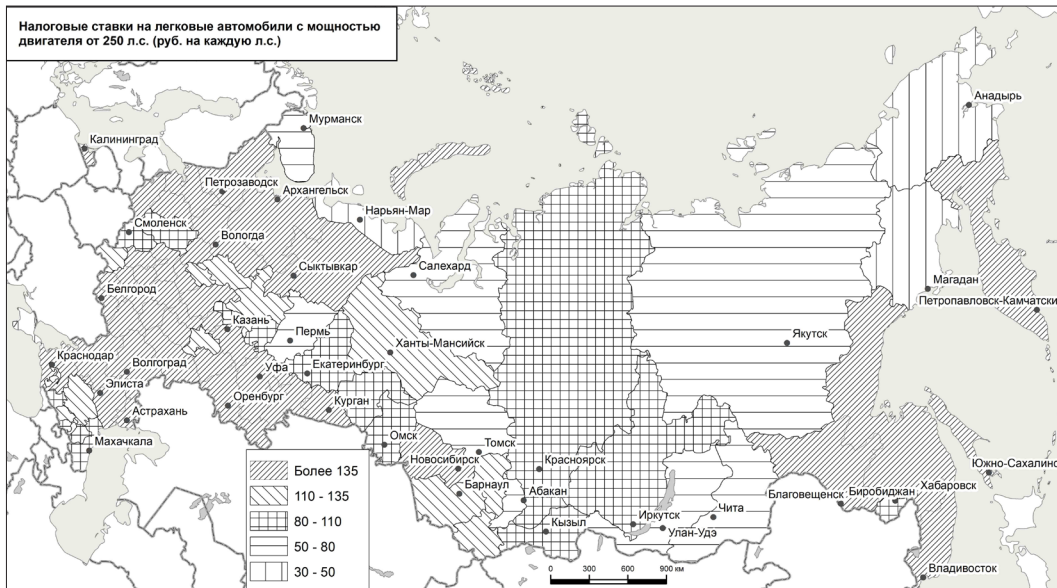
значение имеет сложившаяся в региональном сообществе культура мобильности, под которой понимается пространственное поведение людей, основанное на использовании имеющихся у них транспортных средств. В одном случае эту мобильность в местном пространстве обеспечивают прежде всего джипы-внедорожники, в другом – моторные лодки, в третьем – мотоциклы и мотороллеры.

Возвышается то транспортное средство, которое в конкретных условиях пространства и времени обеспечивает искомую мобильность людей и потому совершенно по-особому ими оценивается. И нередко именно оно и облагается максимальной ставкой транспортного налога – или, наоборот, характеризуется максимальной поблажкой полного или частичного освобождения от уплаты транспортного налога. В любом случае именно оно находится в фокусе внимания региональной власти, потому что именно это транспортное средство прежде всего обеспечивает жизненно важную для местного сообщества мобильность.

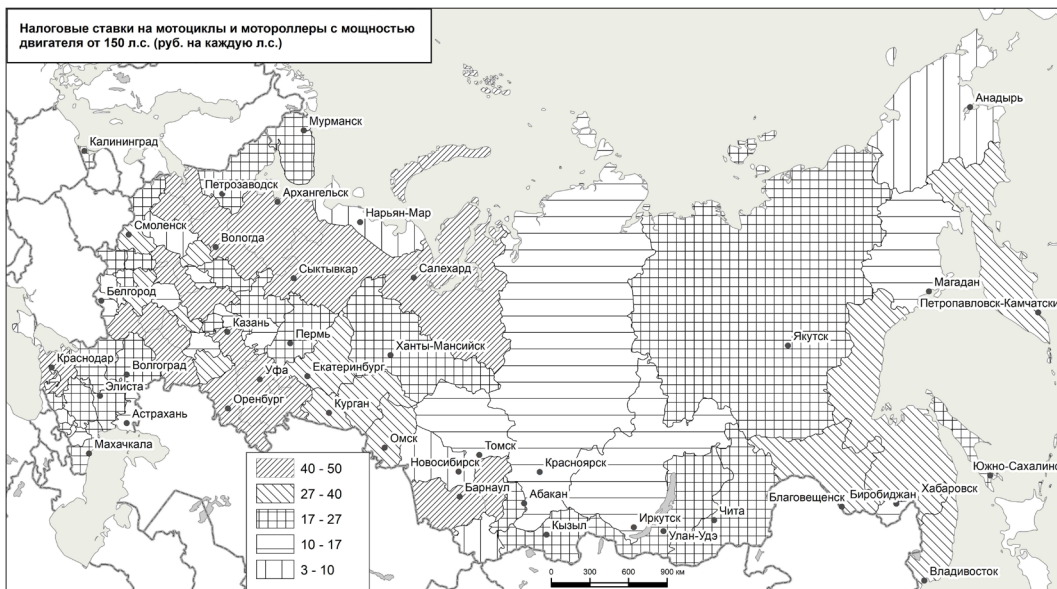
На складывающуюся в местном сообществе культуру мобильности значительно влияют свойства местного пространства. Очень грубо, в бинарной логике, можно выделить здесь два случая: транзитный и «островной», запертый. Транзитные регионы обладают неспецифичным экономико-географическим положением и часто усредненными ставками транспортного налога. С другой стороны, замыкающие, «островные» регионы, со специфичным экономико-географическим положением, характеризуются и аномальными ставками транспортного налога – как в сторону предельного минимума (например, Чукотский, Ненецкий автономные округа), так и в сторону предельного максимума (Камчатский край).

2. Анализ атласа из 30 карт географического распределения ставок транспортного налога в Российской Федерации в 2018 г. позволяет сформировать целостное представление об обнаруженной институциональной территориальной структуре российского пространства. На картах регионального распределения налоговых ставок для многих транспортных средств (легковые автомобили, мотоциклы, снегоходы и др.) различной мощности двигателя обособляется специ-

² Ось «Смоленск–Тверь–Москва–Ярославль–Иваново–Киров–Чебоксары–Ижевск–Пермь».



а)



б)

Рис. 3. Центральный пояс (коридор) регионов с низкими ставками транспортного налога на сверхмощные внедорожники и мотоциклы:

- а) налоговые ставки на легковые автомобили с мощностью двигателя более 250 л. с. ;
- б) налоговые ставки на мотоциклы и мотороллеры с мощностью двигателя более 150 л. с.

фичность слабо инфраструктурно обустроенных пространств Сибири и Дальнего Востока. В отличие от европейского Центра, в условиях преобладающего бездорожья, региональные власти устанавливают здесь предельно низкие ставки транспортного налога.

Сибирь и Дальний Восток – это не просто удаленные от центра территории России. Здесь люди по-другому относятся к своему пространству, обладают иной культурой мо-

бильности, когда для них «сто километров не крюк». Анализ регионального распределения ставок транспортного налога не ухватывает этот феномен, но самим фактом резкого контраста между центральными и сибирско-дальневосточными пространствами России в неявном виде он его диагностирует.

Границей между данными контрастными пространствами может служить Урал. Действительно, в процессе анализа здесь

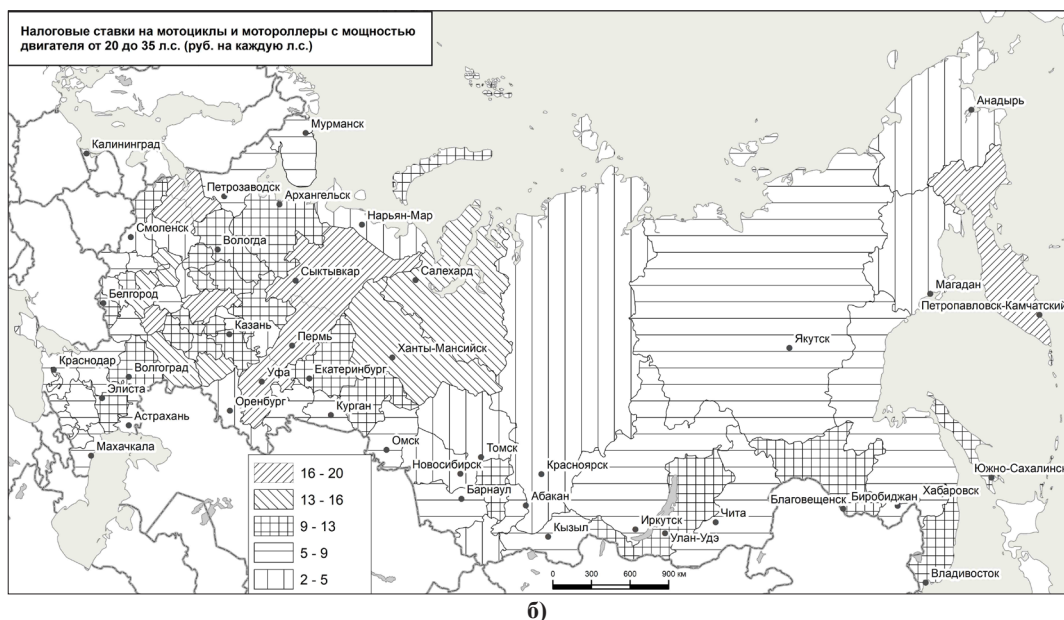
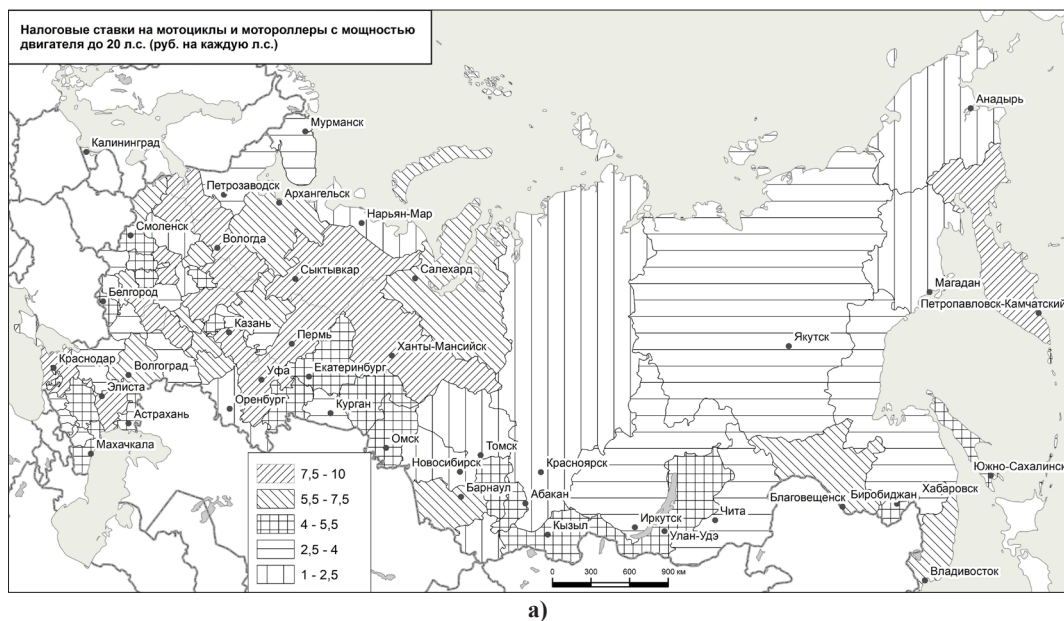


Рис. 4. Ось регионов с высокими ставками транспортного налога на маломощные мотоциклы и мотороллеры: а) мощностью до 20 л. с.; б) от 20 до 35 л. с.

выявилась вертикальная цепочка регионов, устанавливающих высокие налоговые ставки на маломощные транспортные средства (мотоциклы и легковые автомобили).

А западнее, в Центральной России, хорошо виден «клин» регионов низких ставок транспортного налога (ось «Смоленск-Пермь») на мощные легковые автомобили – максимально инфраструктурно обустроенное транзитное российское транспортное пространство (зажатое с

севера и юга регионами с более высокими ставками транспортного налога). К этой картине можно добавить приграничный Кавказ (национальных республик) и в целом российский юго-запад, который по многим видам транспортных средств характеризуется пониженными ставками налога. Картине добавляет разнообразие присутствие окраинных и внутренних анклавов – регионов с аномально низкими или высокими ставками транспортного налога, где специфичность экономико-

географического положения транслируется в аномальность налоговых ставок.

Устойчивость воспроизводства обнаруженной на основании распределения ставок транспортного налога структурности российского институционального пространства целесообразно проверить анализом данных за соседние годы, например, 2017 и 2019 гг. Только после этого можно будет говорить о надежности и достоверности полученных нами предварительных выводов.

3. Экономические институты имеют пространственное измерение. Этот очевидный, но недооцененный вывод демонстрируется зарубежными исследователями при сопоставлении норм и правил различных стран (чтобы выявить, где институты лучше, где хуже), при сравнении институтов управления локальным жизнеобеспечивающим природопользованием соседних или географически обособленных местных сообществ.

Однако подлинный (и захватывающий) прорыв для экономико-географов состоит в картировании институтов, то есть от дискретной и фрагментированной картины отдельных (выборочных) кейсов перейти к целостному и системному (континуальному) представлению об институциональном пространстве, о существовании в нем устойчиво воспроизводящихся территориальных институциональных структур. В нашей работе на примере географического распре-

ления региональных ставок транспортного налога мы предприняли первую попытку в этом направлении.

Представляется, что такой подход – картирования институтов – может стать современным развитием идеи К.П. Космачева о географической экспертизе нормативов (федеральных норм и правил, региональной системы понятий, системы информации). Время массивов больших данных позволяет от выборочного решения этой задачи, как ее ставил К.П. Космачев, для отдельных специфических по своим природно-климатическим условиям территорий, которые «выламываются» из общего федерального стандарта, перейти к «сплошному», для всей России, – через картографические модели распределения норм и правил на всем пространстве страны.

Благодарности. Авторы выражают благодарность ведущему научному сотруднику МГУ имени М.В. Ломоносова, к.г.н. Н.Ю. Замятиной за идею расширить исследование региональных ставок транспортного налога в рамках гранта РГО-РФФИ 17-05-41168 РГО_а «Зональная мультимодальная транспортная система как основа новой комплексной схемы размещения и развития производительных сил Сибири и Дальнего Востока» на всю территорию Российской Федерации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Бабури В.Л., Горлов В.Н., Шувалов В.Е.* Роль и основные функции внешней зоны в территориальной структуре Московского региона // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 5. Геогр. 1988. № 4. С. 24–30.
2. *Бугроменко В.Н.* Современная география транспорта и транспортная доступность // Известия РАН. Сер. геогр. 2010. № 4. С. 7–16.
3. *Глезер О.Б.* Система местного самоуправления как составная часть институциональной среды расселения в современной России // Вопросы географии. Сб. 135: География населения и социальная география / Отв. ред. А.И. Алексеев, А.А. Ткаченко. М.: Изд. дом. «Кодекс», 2013. С. 224–244.
4. *Гольц Г.А.* Культура, экономика, транспорт: пути использования взаимосвязей в прогнозировании // Проблемы прогнозирования. 2000. № 1. С. 152–167.
5. *Зубаревич Н.В.* Стратегия пространственного развития после кризиса: от больших проектов к институциональной модернизации // Журнал новой экономической ассоциации. 2015. № 2 (26). С. 226–230.
6. *Космачев К.П.* Географическая экспертиза (методологические аспекты). Новосибирск: Наука, 1981. 110 с.
7. *Маергойз И.М.* Территориальная структура хозяйства. Новосибирск: Наука, 1986. 302 с.
8. *Пиясов А.Н., Замятина Н.Ю.* Сравнительный институциональный анализ как новый инструмент исследования проблем пространственного развития // Региональные исследования. 2012. № 6. С. 239–250.
9. *Сахчинская Н.С.* Региональные и местные налоги и сборы с организаций: курс лекций. Самара: Самар. гум. акад., 2009. 76 с.
10. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 13 февраля 2019 г. № 207-р. 33 с.
11. *Сысоева Н.М.* Географическая экспертиза как вклад в развитие институционального направления в экономической географии (к 90-летию со дня рождения К.П. Космачева) // География и природные ресурсы. 2011. № 4. С. 157–160.
12. *Тархов С.А.* Транспортная освоенность территории // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 5. Геогр. 2018. № 2. С. 3–9.

13. Калькулятор транспортного налога 2018 года. URL: <http://calcs.su/html/calcs/transportnii-nalog.html> (дата обращения: 25.09.2018).
14. Аналитическое агентство «АВТОСТАТ». URL: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения: 12.01.2019).
15. Ассоциация Европейского Бизнеса. URL: <https://abreview.ru/stat/aeb/c> (дата обращения: 21.12.2018).
16. Росстат, данные 2017 г. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B17_14p/lssWWW.exe/Stg/d01/04-02.doc, http://www.gks.ru/bgd/regl/B17_14p/lssWWW.exe/Stg/d02/19-05.doc, http://www.gks.ru/bgd/regl/B17_14p/lssWWW.exe/Stg/d01/04-22.doc (дата обращения: 20.11.2018).
17. Федеральное казначейство, данные 2017 года (исполнение бюджетов субъектов РФ за 2017 год). URL: <http://www.roskazna.ru/ispolnenie-byudzhetrov/konsolidirovannye-byudzhety-subektov/> (дата обращения: 07.03.2019).

Об авторах

Пилисов Александр Николаевич – доктор географических наук, Генеральный директор автономной некоммерческой организации «Институт регионального консалтинга» (АНО «ИРК»), профессор кафедры социально-экономической географии зарубежных стран МГУ имени М.В. Ломоносова, г. Москва.

Богодухов Андрей Олегович – студент бакалавриата кафедры социально-экономической географии зарубежных стран МГУ имени М.В. Ломоносова, г. Москва.

Для цитирования:

Пилисов А.Н., Богодухов А.О. Новый взгляд на российское пространство: региональный транспортный налог // Региональные исследования. 2019. № 1. С. 26–38.

DOI: 10.5922/1994-5280-2019-1-3

New viewpoint at the Russian space: regional transport tax

A. N. Pilyasov^{1,2,*}, A. O. Bogodukhov^{2,}**

¹ *Institute of Regional Consulting, Moscow, Russia*

² *Lomonosov Moscow State University, Faculty of Geography, Moscow, Russia*

**e-mail: pelyasov@mail.ru*

***e-mail: andrey.bogodukhov.98@mail.ru*

The spatial distribution of regional transport tax rates is an interesting and new object of geographical research, synthesizing the analysis of territorial structures and institutions. The undertaken study on the materials of 2018 data made it possible to draw several conclusions: 1) the regions of Siberia and the Far East differ from those of Central Russia by lower rates of transport tax for many types of vehicles; 2) the pre-Urals axis is found from the Komi Republic to the Republic of Bashkortostan of the regions with maximum transport tax rates on low-power motorcycles and cars (up to 45 hp); 3) within Central Russia, a steady «wedge» of regions along the Smolensk-Perm axis is found with low transport tax rates on SUVs and superbikes. Discovered territorial structures and clusters of regions with similar transport tax rates confirm the existence of a spatial dimension in economic institutions, the possibility and necessity of its identification and analysis.

Key words: territorial structures of the Russian space, regional transport tax, spatial dimension of institutions.