налогообложения, которая существовала до 1 января 2001 года. Прогрессивная ставка налогообложения – это налоговая ставка, которая возрастает, прежде всего, по мере роста дохода.

Несмотря на то, что в России ставки по НДФЛ являются самыми низкими относительно других стран, всё же это не считается показателем эффективности налогообложения физических лиц. Возьмём в пример Японию. НДФЛ уплачивается по прогрессивной шкале, которая, в свою очередь, имеет 5 налоговых ставок: 10%, 20%, 30%, 40%, 50%. Помимо этого, есть дополнительные местные подоходные налоги и налог на каждого жителя, который составляет 3200 иен в год. Казалось бы, что подоходные налоги слишком высоки, но при всём при этом, есть много положительных моментов в данной системе обложения физических лиц: существует необлагаемый минимум, который учитывает, прежде всего, семейное положение человека, также от уплаты налога освобождаются средства, затраченные на лечение, плюс имеются дополнительные налоговые льготы [6].

Реформа по налогообложению, которая проводилась, в России в течение нескольких лет, безусловно, сыграла важную роль в реформировании налоговой системы. В основном изменению были подвержены суммы налоговых вычетов и порядок их представления, менялись некоторые ставки и виды доходов, расширился круг налогоплательщиков, также были введены налоговые льготы для физических лиц. Но вместе с тем нельзя сказать, что сложившаяся система в настоящее время совершенна, поэтому требуется тщательно продуманная комплексная программа по совершенствованию налогообложения физических лиц Российской Федерации [3].

К основным предложениям по совершенствованию налога на доходы физических лиц можно отнести следующее:

– введение прогрессивной ставки налога;

– введение необлагаемого минимума (доход не подлежит обложению до 10 000 рублей);

– увеличение размера налоговых вычетов на основании прожиточного минимума и средней заработной платы;

– ужесточение контроля по собираемости налога на доходы, в первую очередь с тех лиц, у кого доход превышает средний уровень;

– применение программы по созданию общегосударственного информационного комплекса с целью организации контроля по движению наличных денег (так как в нашей стране он значительно ослаблен, что в итоге позволяет обналичивать денежные средства сверх установленной нормы, вследствие чего создаются условия для выплаты заработной платы в конвертах);

– совершенствование системы ответственности за налоговые правонарушения, повышение эффективности деятельности органов налогового контроля;

– применение всевозможных льгот.

Подводя итог, можно сказать, что система подоходного налогообложения не совершенна в качественном преобразовании. От неё требуется, с одной стороны, служить инструментом социальной политики, направленной на выполнение экономических задач, а с другой, обеспечивать финансовыми ресурсами потребности органов местного самоуправления. Все вышеперечисленные меры по совершенствованию НДФЛ помогут повысить уровень поступлений налога в бюджеты разных уровней, а также послужат достижению социальной справедливости при налогообложении доходов физических лиц.

Список литературы

1. Артемьева Ю.А. К вопросу о способах толкования налоговых норм // Глобальный научный потенциал. 2013. – № 8. – С. 128-132.

2. Ворожбит О.Ю. Налоговая политика государства и её влияние на развитие предпринимательства // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2010. – № 5. – С. 9-16.

3. Корень А.В., Першина В.В. Актуальные проблемы и пути совершенствования налога на доходы физических лиц в Российской Федерации // Глобальный научный потенциал. 2014. – № 5 (38). – С. 63-65.

4. URL: http://www.consultant.ru.

5. Законопроект о введении прогрессивной ставки налогообложения // Правовая система консультант плюс.

6. Попов В.И. Налог с доходов физических лиц как инструмент государственного регулирования экономики в России и за рубежом. – М., 2003. – С. 140.

ВОЗДЕЙСТВИЕ ПРОЦЕССОВ ГЛОБАЛИЗАЦИИ НА РАЗВИТИЕ РЫБНОГО РЫНКА

Корнейко О.В., Попкова К.Е.

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток, e-mail: kristushka2805@yandex.ru

Рынок рыбопродукции считается одним из самых перспективных в мире. Его емкость уже превысила суммарную емкость рынков каучука, бананов и кофе. Потенциал роста спроса, как на сырец, так и на продукцию глубокой переработки очень высок, что привлекает инвесторов во всем мире. Большую роль играют процессы мировой глобализации, которые уже значительно реализовались в рыбной промышленности путем консолидации отрасли и появления крупнейших мировых компаний на рынке, занимающих значительную его часть. В то же время рыбное хозяйство России находится в глубоком техническом и технологическом кризисе. Об этом свидетельствуют высокий уровень физического и морального износа промыслового флота и практически полное прекращение его обновления, сокращение производственных мощностей добывающих и перерабатывающих предприятий. Рыбопродукция российского экспорта не является конкурентоспособной из-за сырьевого характера. Не формируются собственные источники для осуществления реновации основного капитала, а кредитные источники носят краткосрочный и среднесрочный характер [1]. Обеспеченность рыбопродукцией всего населения России не является удовлетворительной. Особенно остро это ощущается в условиях действия санкций, ограничивающих импорт рыбопродукции из стран Евросоюза, Соединенных Штатов Америки, Австралии, Канады и Королевства Норвегия. В этих условиях становится актуальной задача исследования влияния глобализации на состояние и перспективы развития рыбной промышленности России.

Современная наука и практика накопили широкий спектр знаний в сфере процессов интернационализации мирохозяйственных связей между странами. Многие общие экономические проблемы функционирования рыбного хозяйства нашли свое отражение в работах О. Ворожбит, А. Латкина, О. Карасевой [1, 2, 3]. В целом тема глобализации экономики и ее последствий рассматривается в работах: Авдокушина Е.Ф., Козяйкина П.В., Кудряшовой И.А., Понариной Н.Н., Робертсона Р. и других авторов. Однако характерным является отсутствие фундаментальных работ, посвященных влиянию процессов глобализации на рыбную промышленность, а соответственно и рыбный рынок России.

Рыбный рынок можно определить, как совокупность социально-экономических отношений по поводу купли-продажи рыбы и рыбопродукции между

субъектами рынка в условиях конкуренции, а также механизм осуществления данных отношений в соответствии с законами товарного производства и денежного обращения.

Процесс глобализации открыл для рыбной отрасли «врата» на мировой рынок, что привело к изменению характера и ужесточению конкуренции. Увеличилась занимаемая данной отраслью ниша на мировом рынке, вырос спрос потребителей (рис. 1). Глобальное производство рыбы стабильно росло на протяжении пяти последних десятилетий, предложение рыбы, предназначенной для употребления в пищу, росло в среднем на 3,2 % в год, опережая среднегодовые темпы роста мирового населения в 1,6 %. Видимое потребление рыбы на душу населения в мире выросло с 9,9 кг в среднем в 1960-е гг. до 19,2 кг в 2012 г. Это впечатляющее развитие объясняется сочетанием роста населения, доходов и урбанизации, ему способствовали также значительное увеличение производства рыбы. Кроме того, процессы глобализации значительно повысили эффективность каналов распределения рыбы и рыбопродукции, субъекты рынка стали выполнять операции глобального характера, с широким применением информационных технологий. Усиление конкуренции способствовало росту инвестиционной активности рыбопроизводителей в борьбе за получение конкурентных преимуществ на основе усовершенствования технологий по добыче и переработке рыбной продукции, повышения эффективности маркетинговых стратегий компаний на рыбном рынке.

Большая часть прироста предложения рыбы была достигнута благодаря Китаю, значительно увеличившему объем производства рыбы, в частности в аквакультуре.

Процесс развития аквакультуры на сегодняшний день идет во всем мире, так как население растёт и потребление пищи соответственно тоже. По прогнозам Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН, к 2021 году объем выращивания рыбы во всем мире увеличится на 33 %, тогда как вылов – всего на 3 %. То есть уже в ближайшие семь лет мировые объемы выращивания товарной рыбы сравняются с добычей (рис. 2).

Глобализация привела к формированию ТНК на рыбных рынках, оказывающих ключевое влияние на процессы социально-экономического развития в мировом масштабе. С одной стороны, географическая диверсифицированность производственных мощностей компании позволяет получать преимущества от изменения рыночной конъюнктуры на локальных рынках. С другой стороны, такие интегрированные предпринимательские структуры не всегда и не везде соблюдали условия так называемого «общественного договора», учитывая национальные, общественные интересы принимающей страны. Полученные компаниями прибыли не инвестировались в производственные, социальные и экологические проекты.

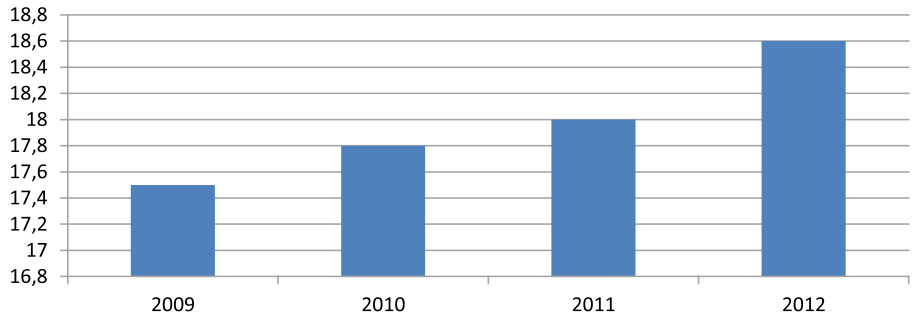

Рис. 1. Динамика мирового потребления рыбы и морепродуктов на душу населения, кг/год

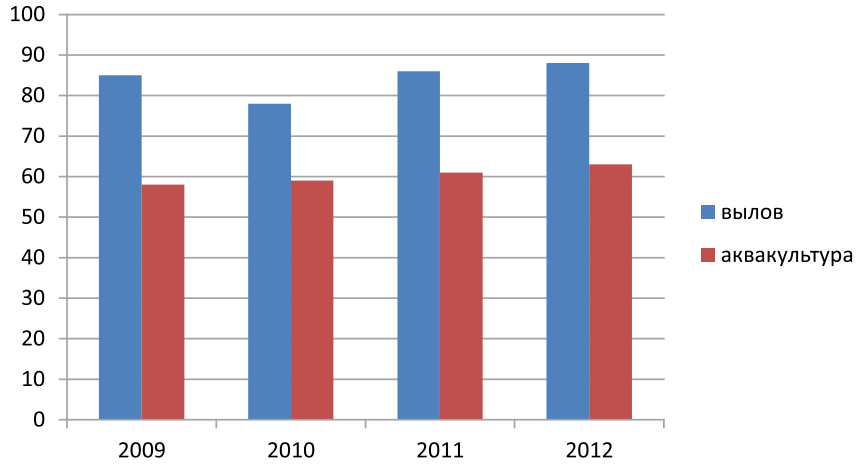

Рис. 2. Динамика мирового производства рыбы, млн. тонн

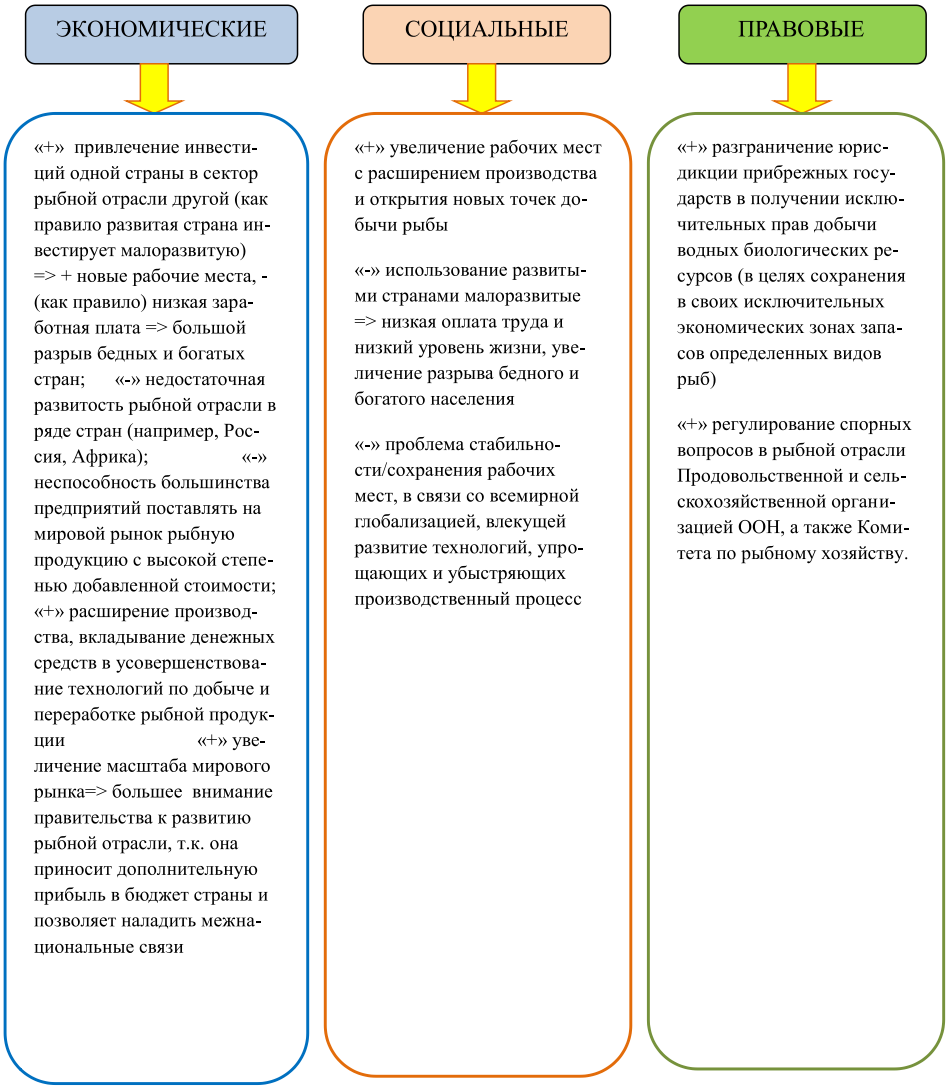

Рис. 3. Последствия глобализации в рыбной отрасли

Исследование всех процессов воздействия глобализации на рыбные рынки позволило авторам классифицировать последствия по трём признакам: экономические, социальные и правовые последствия (рис. 3).

Из всего вышесказанного можно сделать выводы о том, что процесс глобализации на сегодняшний день значительно влияет на тенденции развития рыбной отрасли. Мы живём на одной планете, и должны мыслить глобально, нести ответственность за свои действия, разрабатывать совместные, международные планы по поддержанию рыбной отрасли, которая так необходима для жизни людей и государств в целом. Ведь рыбная отрасль затрагивает почти все столь важные сферы жизни: обеспечение пищей, работой, денежными средствами, налаживанием межгосударственных связей, повышение статуса на мировой арене и т.д.

Выбор оптимального пути развития российского рыбного рынка в условиях глобализации должен быть сделан в пользу перехода от модели замедленного развития к открытому рынку с последующим внедрением новых технологий, получением конкурентных преимуществ и повышением доли продукции глубокой переработки. Для обеспечения достижения поставленных целей при реализации определенного нами оптимального пути развития необходима поддержка со стороны государства.

Список литературы

1. Карасева О.В. Инструменты государственного регулирования предпринимательства в рыбохозяйственной деятельности. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Владивостокский государственный университет экономики и сервиса. – Владивосток, 2010.

2. Латкин А.П., Корнейко О.В. Особенности государственного регулирования предпринимательства в рыбохозяйственной деятельности монография / под ред. А.П. Латкин, О.В. Корнейко. – Владивосток: ВГУЭС, 2011. – 171 с.

3. Ворожбит О.Ю., Жук А.П., Латкин А.П. Обеспечение конкурентноспособного менеджмента предприятий рыбной отрасли Дальнего Востока России к ВТО. Известия ТИНРО (Тихоокеанского научно-исследовательского рыбохозяйственного центра). – 2013. – Т. 173. – С. 293-301.

4. Грибанова А.В. Эксперт Северо-Запад// На Северо-Западе растут объемы выращивания товарной рыбы и рыбопосадочного материала. – 2013. – № 10. – С. 18-19.

5. Пища и продукты питания в цифрах. / Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций, Рим, 2014.
6. Часть 3: Накормить планету. / Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций, Рим, 2014.
7. Горкин А.П. Современная иллюстрированная энциклопедия: энциклопедия / под ред. А.П. Горкина. – М.: Росмэн, 2006. – 204 с.
8. Бочаров Л.Н. Перспективный подход к обеспечению населения продуктами рыболовства // Изв. ТИНРО, 2004. – Т. 138. – С. 3-18.

ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ ВОЗРОЖДЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ В РОССИИ

Кульнева Е.В., Конвисарова Е.В.

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток, e-mail: skulneva@mail.ru

Развитие дорожной отрасли и стабильное функционирование транспортной инфраструктуры имеет первостепенное значение для экономики любой страны, особенно такой огромной по территории, как Россия. Надежная сеть автомобильных дорог необходима для обеспечения круглогодичной и непрерывной связи между отраслями, регионами, странами, в том числе и в качестве связующего звена между другими видами транспорта (морским, речным, железнодорожным, авиационным). Однако современное автодорожное хозяйство России на протяжении многих лет характеризуется значительной отсталостью от требований транспортного процесса и, как следствие, является фактором, сдерживающим развитие экономики.

Основной проблемой дорожной отрасли в России можно считать недостаток финансирования, который особенно проявился после упразднения в начале 2000-х годов системы дорожных фондов. При ранее существовавшей системе дорожных фондов ежегодное строительство дорог составляло 6–7 тыс. километров в год, а с упразднением – сократилось до 2 тыс. километров [1].

Для решения проблемы по инициативе Минтранса России с 2010 года постепенно началось возрождение дорожных фондов: в бюджетный кодекс Российской Федерации и ряд других законодательных актов были внесены соответствующие изменения [2]. Федеральный дорожный фонд начал работать в 2011 году, через год вести свою деятельность начали региональные фонды. Дорожная сеть местного значения сильнее всего страдала от дефицита финансирования, но теперь и у муниципалитетов имеется стабильный ресурс для содержания своих дорог – с 2014 года работу начали муниципальные дорожные фонды, средства из которых должны направляться на финансирование дорог местного значения.

Основным источником наполнения дорожных фондов определены акцизы на автомобильное топливо, а также установлена возможность привлечения значительного количества неналоговых источников. С созданием дорожных фондов был узаконен порядок перехода неизрасходованных в текущем году средств на следующий год, появилась возможность прогнозирования объемов финансирования работ на длительный период, способствующая ритмичной работе и внедрению современных технологий.

Возрождение дорожных фондов позволило значительно улучшить финансирование дорожной отрасли, расходы дорожного хозяйства существенно увеличились. В первый год использования дорожных фондов финансирование выросло почти в два раза: расходы консолидированного бюджета РФ на дорожное хозяйство в 2012 году подскочили на федеральном уровне сразу на 41,7% [3]. Впрочем, расходы консолидированного бюджета РФ в 2013 году выросли всего на 11,3% в сравнении с 2012 годом и составили 480,7 млрд рублей (рисунок).

Расходы консолидированного бюджета РФ на дорожное хозяйство

На региональном уровне результат оказался схожим. Однако восстановление федеральных и региональных дорожных фондов дало яркий, но, по сути, разовый эффект. Объемов региональных дорожных фондов все равно не хватает, к тому же некоторые субъекты РФ используют полученные средства не по назначению. Основные источники пополнения дорожных фондов в последние годы не показывают существенной положительной динамики [4], что ведет к недостаточности объемов дорожного фонда в целом по стране.

Дорожные фонды в муниципальных образованиях в этом году только начали работать, но уже можно выделить основные проблемы. Первые результаты работы говорят о том, что уже в начале года деньги муниципальных дорожных фондов заканчиваются. Представители муниципалитетов объясняют, что в начале года приходится раздавать долги за предыдущий год, но при оплате кредиторской задолженности, а также затратах на зимнее содержание местных дорог в скромном дорожном фонде остается лишь 30% от общей суммы муниципальных средств, которые нужно распределить на оставшиеся месяцы. Это говорит о том, что необходимо искать дополнительные ресурсы на софинансирование муниципальной дорожной деятельности из региональных и федеральных бюджетных средств.

С 2014 года десятая часть от получаемых субъектом РФ акцизов, должна распределяться между муниципальными дорожными фондами согласно протяженности автомобильных дорог местного значения. Но достоверных статистических данных о протяженности муниципальных дорог нет, а большая доля дорог не оформлена в собственность. В связи с этим необходимо упростить процедуру оформления прав собственности на автомобильные муниципальные дороги.

Действующие нормативы финансирования ремонта и содержания автодорог рассчитаны для идеальных дорог, не учитывая многолетнее отсутствие ремонта, значительное превышение фактической интенсивности движения над расчетной, последствия несанкционированной езды тяжеловесных грузовиков по дорогам, не предназначенным для такой нагрузки. В итоге необходимо провести уточнение способа распределения муниципальных средств дорожных фондов, учитывая не только протяжённость дорог, но и беря в расчёт иные факторы: категорию дороги, количество полос, тип покрытия, иные технические характеристики.

Несмотря на все возникающие проблемы дорожного хозяйства, возрождение дорожных фондов на трех уровнях позволило установить общий порядок формирования и использования средств дорожной отрасли, а также улучшить результаты строительства дорог. Роль