

дорожных фондов в России растет, однако при действующей в стране системе финансирования не удовлетворяются возрастающие потребности дорожного хозяйства, а также существуют ограничения в изъятии средств у пользователей дорог на эти цели. Поэтому необходим экономический механизм, при котором автодорожные предприятия: во-первых, имели бы устойчивый источник покрытия своих расходов, во-вторых, владельцы автотранспорта отчисляли бы средства на строительство дорог в зависимости от степени их использования и в-третьих, существовала система контроля за расходованием средств в дорожном хозяйстве.

Для решения проблемы дорожно-строительной отрасли можно воспользоваться опытом зарубежных стран с высоким уровнем автомобилизации. С учетом особенностей экономики и сложившейся системы управления в каждой стране существует своя система финансирования дорожного хозяйства [5]. Например, в Японии в дорожный фонд поступает налог на сжиженный нефтяной газ, на Украине дорожный фонд использует таможенные сборы за импорт автомобилей. В США в цену бензина включены транспортные налоговые сборы, которые уплачиваются американскими налогоплательщиками прямо на заправках при покупке горючего. С каждого залитого в бензобак галлона топлива идут отчисления в федеральный дорожный фонд и бюджет штата, в котором заправился автовладелец, за счет чего осуществляется строительство дорожной инфраструктуры в различных штатах [6].

Решением проблем финансирования строительства, содержания и эксплуатации автодорог в России может стать установление автоматической взаимосвязи размеров платежей со степенью потребления дорог и обеспечение охвата всех пользователей дорог. Для этого предлагается установить налог на топливо, который может обеспечить формирование дорожного фонда на федеральном, региональном и местном уровне. Преимуществом данного предложения является то, что аккумулирование и перераспределение средств осуществляется в тех регионах, где непосредственно осуществляются автоперевозки и происходит потребление дороги. Таким образом, остается устранить все существующие недостатки в системе дорожных фондов, эффективно использовать средства, а также создать систему контроля за качеством работ, ведь проведение реконструкции или строительство новой дороги открывает новые возможности для экономического и социального развития конкретной территории и страны в целом.

Список литературы

1. Автодорожный комплекс России: проблемы управления, финансирования, учета и способы их преодоления: сборник статей / отв. за выпуск Е.В. Конвисарова. – Владивосток: Изд-во ДВГУ, 2008. – 92 с.
2. Дорожные фонды: Бюджетный кодекс РФ от 31 июля 1998 г. № 145-ФЗ (в ред. от 28.12.2013, с изм. от 03.02.2014) / СПС «Консультант Плюс» – Ст. 179.4.
3. Федеральное казначейство РФ / <http://roskazna.ru/>
4. Путь к цивилизации // Журнал «ЭкспертOnline». – 14.10.2013. – № 41 / <http://expert.ru/>
5. Финансирование и учет затрат на строительство и эксплуатацию автодорог: материалы Международной научной конференции. – Владивосток: Изд-во ДВГУ, 2007. – 108 с.
6. Помериться лошадиными силами // «Российская газета» – 20.10.2009 / <http://www.rg.ru/2009/11/20/nalog-avto-site.html>.

ИССЛЕДОВАНИЕ ДИНАМИКИ ДОЛИ СОБСТВЕННЫХ ДОХОДОВ В СУММАРНОМ ОБЪЕМЕ ДОХОДОВ КОНСОЛИДИРОВАННОГО БЮДЖЕТА КАМЧАТСКОГО КРАЯ

Куприянов Б.Е., Шумик Е.Г.

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток,
e-mail: zamazka11@mail.ru

Доля собственных доходов в суммарном объеме доходов консолидированного бюджета является одним из важнейших макроэкономических показателей. Объемы собственных доходов регионов принимаются в расчет при определении размеров дотаций в бюджеты субъектов РФ. Показатель отражает динамику развития региона, позволяет проанализировать темпы экономического развития региона, на его основании наглядно отображается уровень жизни людей в субъекте федерации [1].

Целью исследования было стремление отразить долю собственных доходов в консолидированном бюджете Камчатского края и долю НДФЛ в собственных доходах в 2013 году.

Данный показатель имеет очень важное значение для субъекта федерации. Наличие достаточной величины собственных средств позволяет региону создавать дополнительные условия для территориального развития.

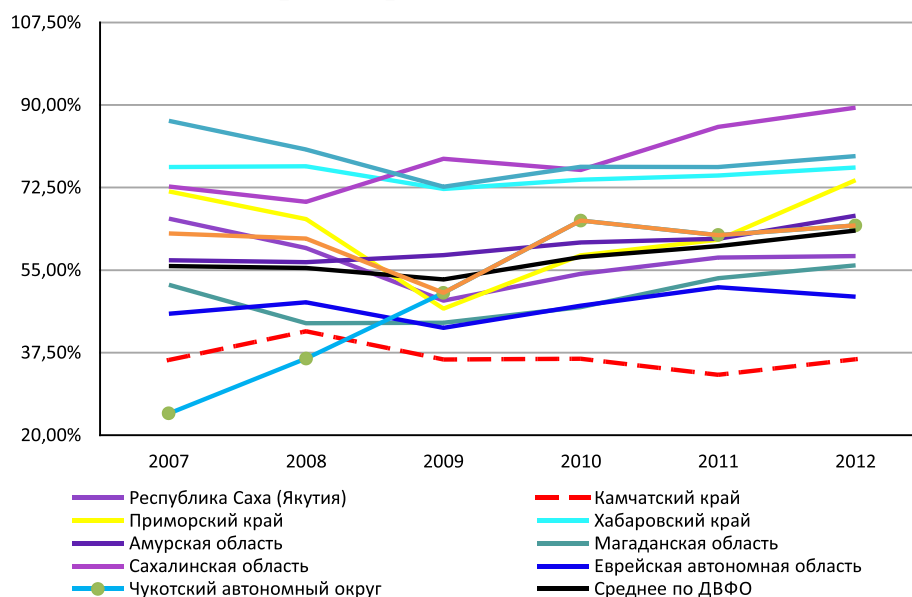
Камчатский край начиная с 2009 г. занимает последнее место среди регионов Дальнего Востока, в 2013 году ситуация не изменилась. Доля собственных средств в общем объеме бюджета в анализируемом периоде составляет около 40% (в 2013 году – около 35%), при среднем значении показателя в ДВФО около 60% (в 2013 году – более 80%). Общероссийский и дальневосточный показатели, также существенно выше показателя, демонстрируемого Камчатским краем.

Камчатский край в сравнении с ДВФО

Таблица 1

Регион	Консолидированный бюджет (млн.р.)	Налоговые и неналоговые доходы (млн.р.)	НДФЛ (млн.р.)	Доля налоговых и неналоговых доходов в консолидированном бюджете (в %)	Доля НДФЛ в налоговых и неналоговых доходах (в %)
Камчатский край	58 543	20 650	12 836	35,27	62,15
Республика Саха (Якутия)	153 845	81 023	25 398	52,66	31,34
Приморский край	96 657	75 048	33 788	77,64	45,02
Амурская область	75 717	35 653	14 624	47,08	41,01
Сахалинская область	95 182	85 084	17 840	89,39	20,96
Чукотский автономный округ	18 327	12 922	4 122	70,5	31,89
Хабаровский край	106 710	72 148	31 102	67,61	43,1
Магаданская область	27 591	14 994	6 743	54,34	44,97
Еврейская автономная область	13 968	5 554	2 541	39,76	45,75
ДВФО	464 561	403 080	148 997	86,76	36,96

Камчатский край в сравнении с ДВФО



Камчатский край в сравнении с ДВФО

Таблица 2

Камчатский край в сравнении с регионами – аналогами 2013 г.

Регион	Консолидированный бюджет (млн.р.)	Налоговые и неналоговые доходы (млн.р.)	НДФЛ (млн.р.)	Доля налоговых и неналоговых доходов в консолидированном бюджете (в %)	Доля НДФЛ в налоговых и неналоговых доходах (в %)
Камчатский край	58 543	20 650	12 836	35,27	62,15
Мурманская область	56 178	48 982	24 342	87,19	49,69
Астраханская область	39 749	34 071	11 108	85,71	32,6

Данные табл. 1 показывают, что Приморский край, Хабаровский край, Сахалинская область и ЧАО являются лидерами по доле собственных доходов в консолидированном бюджете в 2013 году. На протяжении нескольких лет данный показатель в этих регионах стабильно рос. Можно заметить, что Приморье и Сахалинская область имеют все возможности для развития рыбоперерабатывающей и рыбодобывающей отраслей, их налоговые и неналоговые доходы близки к 80%.

Камчатский край, имеющий аналогичные возможности, самостоятельно зарабатывает лишь 35,27% от суммы консолидированного бюджета, что является худшим показателем среди всех регионов ДВФО в 2013 году. Относительно 2012 года даже наблюдается отрицательная динамика (36,09%). Данные показывают, что регион не может создать условия для роста экономики, вероятно, не удастся создавать условия для развития малого и среднего предпринимательства, который в настоящее время играет очень важную роль в притоке денежных средств в бюджеты регионов. Аналогичный вывод можно сделать о Еврейской АО [2].

Основную долю в составе собственных доходов составляют налоговые поступления, в виде налогов на доходы от физических лиц, поступающих в распоряжение регионального бюджета в соответствии с налоговым кодексом РФ.

В 2013 году Камчатский край достиг высоких показателей (более 62%) по доле НДФЛ в собственных

доходах. Это можно объяснить небольшим количеством населения этого региона и наличием достаточного количества рабочих мест. В остальных регионах Дальнего Востока данный показатель ниже ввиду различных причин. Но доля собственных доходов позволяет судить о том, что Камчатка – дотационный регион. Недостаточный уровень этого значения по региону также в Еврейской автономной области и в Республике Саха.

Проанализируем положение Камчатского края с регионами, аналогичными Камчатскому краю, используем для сравнения регионы с похожей отраслевой направленностью. Астраханская и Мурманские области, так же как и Камчатский край, уделяют существенное внимание развитию рыбодобывающей и рыбоперерабатывающей отраслей.

При сравнении с регионами-аналогами Камчатский край также имеет достаточно низкие результаты. По доле собственных доходов рассматриваемый регион более чем в 2 раза отстает от Мурманской и Астраханской областей. Край имеет относительно высокий показатель доли НДФЛ в налоговых и неналоговых доходах по указанным выше причинам, худшую позицию здесь занимает Астраханская область, доля НДФЛ в Мурманской области образует почти половину собственных доходов, что является приличным показателем.

Что характерно, доля собственных доходов в бюджете регионов с развитой рыбохозяйственной дея-

тельность составляет более 80%. Это позволяет сделать вывод о том, что Камчатский край имеет большие перспективы в росте налоговых и неналоговых доходов. Краю следует создавать рыбоперерабатывающие предприятия, это и увеличит количество рабочих мест и снизит степень дотационности региона.

Итак, камчатский край – это один из перспективных регионов Дальнего востока. Природные условия обуславливают небольшую численность населения, что можно связать с относительно высоким уровнем НДФЛ в собственном бюджете края. Край богат рыбой, но не может реализовать это относительное преимущество для роста доли собственных доходов. В регион довольно сложно привлечь инвестиции, что показывают рассматриваемые показатели, значит сложно развиваться МСП. Субсидии и субвенции, предоставляемые федеральным бюджетом, используются эффективно не в той степени, в какой хотелось бы.

Список литературы

1. Центр управления финансами. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://center-yf.ru/data/Buhgalteru/Konsolidirovannyi-byudzhet.php>.
2. Исполнение федерального бюджета и бюджетов бюджетной системы Российской Федерации за 2013 год. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.roskazna.ru/byudzhetov-subektov-rf-i-mestnykh-byudzhetov/>

СТРАТЕГИИ И ОСОБЕННОСТИ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ МИРОВОМ РЫНКЕ НЕФТИ

Левик И.И.

*Владивостокский государственный
университет экономики и сервиса, Владивосток,
e-mail: levik1995@mail.ru*

Современный этап развития мирового рынка нефти характеризуется наличием двух важнейших стратегий ценообразования: биржевой и внебиржевой.

Биржевое ценообразование

Последнее десятилетие преобладающую часть совершаемых на бирже сделок составляют спекулятивные операции с фиктивным товаром и хедж-контракты. Количество сделок по покупке и продаже нефти многократно превышает объем операций с фактической поставкой товара.

Цена фьючерсных контрактов определяется ожиданиями и прогнозами участников сделки относительно будущего состояния рынка: структуры экспорта/импорта, мировой экономической и политической ситуаций, намерений остальных участников рынка. Любые события, так или иначе связанные с политической или экономической мировыми система почти моментально находят отражение в изменениях на цене на нефть. Несколько десятилетий ценовой спрэд между маркерными сортами WTI и Brent составлял 1–2% в пользу WTI. После 2010 года произошла резкая смена ценовой динамики – разница в ценах на сегодняшний день находится в пределах 10–20\$ (рис. 1).

Одной из причин стал сильный рост добычи нефти в США, вызвавший перенасыщение рынка в центральной части штатов, и, оказавший негативное влияние на цену WTI. Так же технические неполадки и закрытие месторождений американской нефти на ремонтное обслуживание в августе 2010 сыграли свою роль. Изменение ценового спрэда так же обусловлено законодательным ограничением биржевых спекуляций на рынке нефти, принятым администрацией президента Б. Обамы в 2010 г.

Внебиржевое ценообразование

На крупнейших биржах нефтяных контрактов в Лондоне и Нью-Йорке торгуются всего лишь два сорта нефти – WTI и Brent, а добываемых сортов не-

сколько десятков. Все различия в характеристиках того или иного сорта (наличие примесей, содержание серы, различного содержания групп алканов) учитываются в стоимости данного сорта посредством. Ориентиром для определения цен служат котировки маркерных сортов. На европейском внебиржевом рынке главным ориентиром является нефть сорта Brent, на американском – Light Sweet. Стандартом для стран-членов ОПЕК является «корзина» ОПЕК, включающая в себя пропорционально объемам добычи основные сорта нефти, добываемые членами картеля. Стоимость нефтяной «корзины» ОПЕК в динамике представлена на рис. 2.

При установлении цен на остальные сорта применяются дифференциалы – скидки или премии к цене маркерных сортов нефти. Значение дифференциалов зависит как от различий в характеристиках, так и от текущего баланса спроса и предложения на данный сорт нефти. Например, российская нефть сорта Urals торгуется с 5–10% дисконтом по отношению к маркерному Brent (рис. 3).

Важнейшими рыночными элементами, влияющими на ценообразование, являются факторы ценообразования.

Факторы ценообразования на мировом рынке нефти можно разделить на фундаментальные, которые оказывают влияние на уровень предложения или спроса, и на спекулятивные и конъюнктурные факторы. К первым относятся:

1. *Темпы роста мировой экономики.* Самыми крупными потребителями являются промышленно развитые страны. В период с 2003 по 2013 гг. на страны ОЭСР приходилось 55% [4] мирового потребления нефти. Последние несколько лет основной прирост мирового потребления нефти приходился на азиатские страны, прежде всего, Китай и Индия, где среднегодовые темпы роста за тот же период составили, соответственно, 10,2% и 7,2% [5]. Тройку лидеров по объемам потребления нефти составляют США, Китай и Япония.

2. *Эффективность энергопотребляющих технологий.* С ростом научно-технического прогресса многие страны пытаются добиться увеличения данного показателя, с целью уменьшения необходимого количества нефти для эффективной работы энергетических комплексов.

3. *Конкурентоспособность альтернативных источников энергии.* Любые негативные события, влияющие на мировой рынок нефти или происходящие непосредственно на нем, увеличивают конкурентоспособность альтернативных источников.

4. *Структура коммерческих и стратегических запасов нефти.* В целях обеспечения стабильности поставок и поддержания уровня цен на нефть в случаях резкого увеличения спроса со стороны нефтеимпортирующих стран, часть произведенной нефти сосредотачивается в специальных резервах. Также такими запасами обладают и страны-импортеры, для обеспечения безопасности энергетических комплексов в случаях сокращения или иных проблем с поставками.

К спекулятивным и конъюнктурным факторам, влияющим на ценообразование рынка нефти, относятся:

1. Политические и экономические ситуации в странах-экспортерах.

2. Осуществление различных инвестиционных проектов между странами, связанными далеко не только с добычей и переработкой нефти [6].

3. Форс-мажорные обстоятельства.

4. Спекулятивные биржевые операции, связанные с нефтяными контрактами.