

еме 16,5 млн. рублей, в том числе на реализацию механизма по возмещению части затрат субъектов предпринимательства по лизинговым платежам было выделено 4 991,4 тыс. рублей. В соответствии с решением конкурсной комиссии победителями стали 47 проектов, предусматривающих приобретение основных средств в лизинг. Средняя сумма субсидий за счет бюджетных средств составила более 106,2 тысячи рублей. Для реализации предпринимательских проектов приобретено в лизинг оборудование на сумму около 305 млн. рублей.

С 2008 г. и по настоящее время продолжается реализация мероприятий по субсидированию лизинговых платежей субъектов малого и среднего предпринимательства. В соответствии с вступлением в силу Федерального закона № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» предусмотрено введение категории «среднего предпринимательства» как участника и соисполнителя мероприятий областной целевой программы содействия развитию малого и среднего предпринимательства во Владимирской области. На реализацию мероприятия было выделено 3,2 млн. рублей.

Во Владимире существуют более 17 лизинговых компаний и представительств, которые предоставляют в лизинг оборудование, транспорт или недвижимость на срок от 18 до 84 месяцев. «Владимирская лизинговая компания» в рейтинге лизинговых компаний, занимавшихся строительным оборудованием и техникой, находится на 72 месте и входит в VI группу компаний со стоимостью заключенных договоров лизинга от 500 тыс. до 1 млн. долл. Семь из них наиболее заметны. Это «Владимирская лизинговая компания», «Инжком», «Агроснаб», «Феникс», «Владимирагролизинг», «Индустрия Финанс», владимирский филиал ЛК «Уралсиб». Сферы деятельности этих компаний могут пересекаться, но в основном у каждой из них есть своя ниша - и работа эта достаточно перспективна.

Ситуация на рынке лизинга в России несколько изменилась в связи с кризисом. Так, в 2007 году в России на федеральном уровне существовало порядка 500 лизинговых компаний. Из них 65-70% были компании, независимые от банков, остальные существовали при банках и производителях. В настоящее время, наоборот, до 2/3 рынка занимают банковские дочерние лизинговые компании. Лизинговая услуга интересна как для клиента, так и для банка. Неэффективным инструментом лизинг будет являться лишь для тех организаций, которые находятся на упрощенной на вмененной системе налогообложения.

Таблица 1 – Динамика инвестирования на базе лизинга в регионе

год	Динамика инвестиционной активности, млн. руб						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ЗАО «Владимирская лизинговая компания»	0	3	6	5,5	5,3	99	257,9
ООО «Индустрия Финанс»	-	-	-	17,5	27,8	150,3	164,7
ЗАО «Агроснабцентр Агролизинг»	40	0	50	13,5	4,6	5,1	3,7
ОАО «Владагролизинг»					22,4	40,6	50,8
ЗАО «Лизинговая компания «Феникс»	-	-	-	-	-	35,8	35,8
Филиал лизинговой компании «Уралсиб»	-	-	-	-	-	-	3,4
ООО «Росинтех»	-	-	5	5	-	-	-
ЗАО «Инжиком»	-	-	-	27	30,9	43,5	92,3
ЗАО «ВОАПП»	1,4	5,5	3	5,5	9,3	2	1
Емкость регионального рынка лизинга	41,4	8,5	64	74	100,3	376,3	609,6

Рынок лизинга в 2010 году в России поднимается на 20% по сравнению с 2009 годом, и 90% нового бизнеса — это транспорт. Рост, однако, не такой стремительный, как, например, в автокредитовании. Автокредиты применяются, как правило, к новым легковым автомобилям, чьи продажи растут последнее время на 20–30% в месяц, а рынок лизинга больше зависит от состояния дел в коммерческом секторе экономики.

В настоящее время некоторые лизинговые компании перешли на финансирование транспорта, бывшего в употреблении. Еще несколько лет назад это было нехарактерно для российского лизинга, однако спрос подталкивает предложение: клиенты лизинговых компаний заинтересованы в покупке б/у транспорта, в том числе и имущества, перешедшего к банкам от должников, поскольку его балансовая стоимость ниже, чем стоимость новых транспортных средств. Появляются и другие новые лизинговые программы.

Все большее распространение получают совместные акции лизингодателей с производителями и дилерами, благодаря чему клиент может получить лизинг по вполне приемлемой цене и довольно оперативно. Это розничные скоринговые программы, когда финансирование представляется после предоставления минимального пакета документов, за 3–4 дня.

Таким образом, региональный рынок лизинговых услуг активно развивается, набирает новые обороты и является достаточно мобильным в кризисной ситуации.

**Список цитированных источников**

1. Инвестирование на базе лизинга в регионе // Журнал ВлГУ. – 2006. – №6.
2. <http://www.leasinginfo.ru/news/content/1127770748.html>
3. <http://www.vedom.ru/business/view/5967/>

УДК 336

**Негров М.О.**

*Научный руководитель: к.э.н., доцент Потапова Н.В.*

*УО «Брестский государственный технический университет», г. Брест, РБ*

Географическое положение нашей страны – естественный ресурс, я бы даже сказал – наше богатство. У кого-то – нефть, у кого-то – золото, а у белорусов – перекрестки дорог, связывающих север с югом, запад с востоком. Заниматься логистикой нам сам Бог велел.

Да и как показывает мировой опыт и современные тенденции, важнейшим фактором экономического роста страны является именно формирование логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности в стране. И вряд ли кто-то будет оспаривать тот факт, что этот колоссальный потенциал стоит дешевле каких-либо полезных ископаемых, большинство из которых невозобновляемые. Развитие логистики: от логистики мышления менеджера до транспортной логистики всей страны – один из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных организаций, но и страны в целом. В Республике Беларусь сложилась несколько иная ситуация. В силу объективных причин исторического, политического, экономического характера имеет место определенное технологическое отставание в области логистики. Сегодня уже просто необходимо создавать и развивать в нашей стране цивилизованный рынок транспортно-логистических услуг, основанный на государственном интересе.

Общий объем инвестиций, необходимых для формирования транспортно-логистической системы, зависит и от масштабов и количества создаваемых транспортно-логистических центров, и от уровня оснащенности строящихся объектов, и от инфраструктуры и т.д.

При определении потенциальных инвесторов, в том числе и иностранных, необходимо, на мой взгляд, ориентироваться на вариант государственно-частного партнерства, чтобы обеспечить долю государственных активов в создаваемой транспортно-логистической системе в размере не менее 51% уставного фонда. По расчетам Института экономики Национальной академии наук Беларуси, затраты на строительство и оснащение сети региональных и территориальных транспортно-логистических центров будут составлять 1375 млн. долл. США. Кроме того, ожидаются другие сопутствующие расходы, такие как: создание системы информационной поддержки, подготовка и переподготовка необходимых специалистов. Всего затраты на проектирование, строительство и оснащение транспортно-логистической системы составят около 1521 млн. долл. США. Следовательно, доля государственных предприятий будет составлять не менее 776 млн. долл. США инвестиций, которые могут быть представлены в форме финансовых средств, объектов недвижимости, инфраструктуры, интеллектуальной собственности в виде информационной системы и других составляющих.

По начальным расчетам, для размещения транспортно-логистических центров необходимо выделить земельные участки общей площадью более 140 га, стоимость которых в соответствии с оценочным кадастром составит 8,5 млн. долл. США. Не исключается и определение доли местных органов в создаваемых акционерных обществах, так как они являются собственниками земли. Для реализации этих планов необходимо разработать упрощенный порядок перевода земель сельскохозяйственного назначения в категорию земель несельскохозяйственного назначения. Способствовать выделению земельных участков будут уже принятые в этой сфере решения:

- расширена компетенция местных исполнительных и распорядительных органов в предоставлении земельных участков;
- сокращены сроки предоставления земельных участков;
- установлено общее правило предоставления земельных участков на всей территории Республики Беларусь – по результатам аукционов;
- введен принцип одновременной продажи недвижимого имущества, находящегося в государственной собственности, и права заключения договора аренды земельного участка, необходимого для обслуживания недвижимости;
- упрощена процедура перехода права на земельный участок при переходе права на расположенное на нем капитальное строение (здание, сооружение, включая не завершённое строительство, законсервированное) к другому лицу;
- ужесточена ответственность должностных лиц за бюрократизм, необоснованный отказ в предоставлении земельных участков.

Вклад предприятий Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь может быть определен исходя из объемов работ по строительству железнодорожных и автомобильных подъездных путей, общая стоимость которых может составить около 224 млн. долл. США (что соответствует примерно 15% уставного фонда акционерного общества). Предприятиями Министерства транспорта могут быть также выполнены работы по реконструкции действующих терминалов, а также других сопутствующих работ на общую сумму более 100 млн. долл. США (что составляет около 7% уставного фонда).

Недостающий объем финансовых средств со стороны нашего государства для наполнения 51% уставного фонда акционерного общества может быть восполнен за счет строительства складских и офисных помещений или посредством прямого выделения необходимых материально-технических и финансовых средств.

Зарубежные партнеры будут владеть 49%-м пакетом акций уставного фонда, на выкуп которого потребуется более 745 млн. долл. США. Для этих целей, на мой взгляд, целесообразно привлечь в качестве стратегических инвесторов транспортно-логистические компании из России, Казахстана (как наших партнеров по Таможенному союзу) или Европы, предпочтительнее из Германии, что позволит обеспе-

чить создание современных транспортно-логистических центров, расширить возможности дальнейшего партнерства, особенно в части экспортно-импортных перевозок и транзитных грузов.

Если рассматривать другие возможные подходы формирования транспортно-логистической системы, нужно уделить внимание варианту ее создания на основе привлечения долгосрочных банковских кредитов, когда национальная управляющая структура, в форме того же акционерного общества, формирует уставной фонд из имеющихся объектов недвижимости, инфраструктуры, других сооружений, находящихся в государственной собственности, а недостающие финансовые средства приобретает в долгосрочный кредит. На первоначальном этапе создания и развития транспортно-логистической системы головной организацией может выступить Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, которое, используя существующую базу, средства инновационного фонда и другие источники, создает акционерное общество, разрабатывает развернутый бизнес-план по привлечению и возврату полученного кредита с выходом на окупаемость инвестиционного проекта.

С точки зрения государственного подхода, кредитная форма финансового обеспечения создания транспортно-логистической системы кажется предпочтительнее варианта государственно-частного партнерства, потому что происходит формирование новой высокоэффективной транспортно-логистической структуры со 100%-м государственным капиталом, которая уже к 2015 г. будет рентабельной и высоко котироваться на финансовом рынке.

Можно предположить, что, исходя из практики хозяйствования, к этому времени ее акции на европейском фондовом рынке могут возрасти в 3 – 5 раз. Кроме того, отечественный рынок транспортно-логистических услуг получит динамичное развитие в сфере формирования нормативно-правовых условий, коррелирующихся с международными правовыми нормами, а также подготовки соответствующих специалистов высокой квалификации, которых на данный момент в республике не хватает.

Если рассматривать два вышеприведенных варианта формирования транспортно-логистической системы с позиции их эффективности по срокам окупаемости вложенных инвестиций и возврата банковских кредитов, то они более или менее равноценны.

Вероятно, что по объему вновь созданной добавленной стоимости за прогнозируемый период они не будут иметь больших различий. Однако их существенное отличие в части различной доли государственной собственности в уставном фонде акционерного общества (в первом она составляет 51%, во втором – 100%) позволяет констатировать, что предпочтительным является первый вариант, возможности которого по использованию частного капитала гораздо шире и эффективнее. Более эффективными будут действия акционерного общества и в части внедрения контрактной формы транспортно-логистического обслуживания, привлечения инвестиций, технологий, опыта из-за рубежа, подготовки и подбора кадров, внедрения самых современных информационных технологий, повышения конкурентоспособности отечественных транспортно-логистических центров.

В Республике Беларусь уже действует ряд льгот и преференций, которые могут быть использованы для развития логистической системы.

В целях выполнения Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. и Стратегии развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011 – 2015 гг. в качестве механизмов взаимодействия с частным инвестором получают развитие следующие направления:

- совместное финансирование государством и частным инвестором особо значимых проектов транспортной инфраструктуры;
- выпуск обеспеченных государственными гарантиями целевых облигаций или займы;
- предоставление права аренды земельных участков, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры, инвестору;
- снижение рисков частного инвестора для коммерчески эффективных, окупаемых проектов путем гарантирования обслуживания долга на период строительства объекта или субсидирования процентной ставки (особо социально значимые и некупаемые проекты могут компенсироваться инвестору после возведения объекта в 100%-м объеме);
- софинансирование транспортной инфраструктуры грузоотправителями или пользователями транспортных услуг.

Для привлечения необходимых инвестиций важнейшим фактором является формирование благоприятного инвестиционного климата, создать который можно реализовав следующие меры: снизить меру регулирования деловой активности, ликвидировать неадекватный режим конкуренции, снизить контроль оплаты труда и ценообразования, отменить налог на услуги (либо упростить механизм его взимания), отменить сбор на развитие территорий, установить для всех категорий налогоплательщиков ежеквартальный срок уплаты НДС, решить вопрос с формированием инновационных фондов.

Интересный факт: в Германии такое количество контейнеров, которые способны трижды опоясать земной шар.

Эксперты считают, что логистический потенциал нашей страны использован лишь на 25 – 30%. Потенциальный объем обработки грузов в транспортно-логистических центрах Беларуси может составить 30 млн. тонн в год.

Есть к чему стремиться! Надо действовать!

УДК 336

**Андреев Д.Л.**

**Научный руководитель: к.э.н. Безуглая В. А.**

**УО «Барановичский государственный университет», г. Барановичи, РБ**