

Для координации и информационного обеспечения в сфере перевозок на участках МТК предусмотрено создание руководящего комитета транспортных коридоров СНГ. Одной из его основных функций должна стать разработка и согласование плана совместных практических действий по привлечению инвестиций в развитие международных транспортных коридоров и обеспечивающей их деятельности инфраструктуры.

Притоку в инвестиционную сферу частного национального и иностранного капитала препятствуют политическая нестабильность, инфляция, несовершенство законодательства в сфере международных автомобильных перевозок, неразвитость производственной и социальной инфраструктуры, недостаточное информационное обеспечение. Взаимосвязь этих проблем усиливает их негативное влияние на инвестиционную ситуацию в сфере международных автомобильных перевозок.

Сильная, привлекательная экономика – это, прежде всего, «живые» дороги, говорят автомобилисты. Но вот парадокс: белорусские дороги стали заметно лучше, чем у соседей, но европейские перевозчики их обходят стороной. Устали они от утомительных процедур таможенного досмотра, выливающих в долгие часы, а то и сутки простоя на границе. Для сравнения: в Германии этот процесс занимает максимум 30 минут. Не отстают от этих стандартов и наши соседи в Польше, Литве, Украине. Темпы же обновления парка белорусских перевозчиков автомобилями стандарта «Евро-3» и «Евро-4» в 7-10 раз меньше, чем требуется для успешной работы на европейском рынке. В последние три года по причине стареющего автопарка падает число использованных разрешений на проезд по территориям иностранных государств, снижается рентабельность деятельности автопредприятий. Это и выливается в потери для бюджета (от неполученной платы за проезд по дороге М-1/Е-30, за разрешения на проезд по территориям иностранных государств и др.). Из 9 тыс. грузовиков, занятых на международных трассах, только 12% (около 5 тыс.) соответствуют уровню «Евро-3» – стандарт, который пока еще признается в Европе. Вот почему так важно, чтобы оставшаяся техника старше 7 лет (а это 72% всего парка), как можно скорее обновлялась, ведь стандарту «Евро-2» уже ограничен въезд на территорию Евросоюза. И государству важно создать приемлемые условия обновления подвижного состава. Ведь у конкурентов количество современных автомобилей заметно увеличилось (составляет 45% парка). Это может обернуться колоссальными потерями для всего народного хозяйства, ведь транспортная отрасль – базисная для белорусской экономики, на ней «завязаны» ее будущие проекты. И если за последние 10 лет товарооборот между Европой и Азией вырос в 3 раза, что вызвало оживление и рост грузооборота в соседних странах, у нас, напротив, процесс этот стал вялотекущим, виной чему отчасти стала недалёковидная политика ограничительно-разрешительных мер государства. Один из факторов, поставивший транспортников в невыгодное положение по сравнению с зарубежными конкурентами – налоговая нагрузка. В Беларуси ее средний уровень для международных перевозчиков по частному извозу – 9%, в России – 4,5%, в Литве – 4,2%, в Польше – 5%. Потери при пересечении границы родного государства (покупка разрешений, оформление грузов и др. процедуры) выливаются в 400 EUR в сутки!

УДК 378

**Долгат И.П.**

**Научный руководитель: старший преподаватель Якубовская Т.Л.**

**УО «Белорусский национальный технический университет» г.Минск**

## ФИНАНСИРОВАНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Финансирование представляет собой процесс формирования, использования, возврата и оплаты денежных ресурсов проведения конкретного мероприятия. Финансирование инновационной деятельности является не особым направлением финансового менеджмента, а его специализированной функцией.

Элементами системы финансирования инновационной деятельности являются:

- источники инвестиционных ресурсов;
- механизм накопления финансовых средств и их инвестирование в инновационные проекты;
- механизм управления инвестиционными ресурсами для обеспечения их эффективного использования и возвратности заемного капитала.

Источниками финансирования инновационных проектов, осуществляемых юридическим лицом, являются:

- собственные средства предприятия (реинвестируемая часть прибыли, амортизационные отчисления, страховые суммы по возмещению убытков, средства от реализации нематериальных активов);
- привлеченные средства (выпуск акций и других ценных бумаг, взносы, пожертвования, средства, предоставляемые на безвозвратной основе);
- заемные средства (бюджетные, коммерческие, банковские кредиты).

Существуют такие формы финансирования инновационной деятельности:

государственное финансирование, акционерное финансирование, банковские кредиты, венчурное финансирование, лизинг, форфейтинг, смешанное финансирование.

*Государственное финансирование* осуществляется из средств госбюджетов различных уровней и специализированных государственных фондов; финансируются направления инновационной деятельности, имеющие приоритетное значение.

Предоставление бюджетных средств осуществляется в формах:

- а) финансирования федеральных целевых инновационных программ;
- б) финансового обеспечения перспективных инновационных проектов на конкурсной основе.

К инновационным программам, на осуществление которых предполагается получение государственной финансовой поддержки, предъявляются следующие требования:

1) право на участие в конкурсном отборе имеют инновационные проекты, направленные на развитие перспективных (развивающихся) отраслей экономики, при условии их частичного финансирования (не менее 20% от суммы, необходимой для реализации проекта) из собственных средств компании. В Беларуси к приоритетным видам научно-технической деятельности относятся:

- ресурсосберегающие и энергоэффективные технологии производства;
- новые материалы и источники энергии, медицина и фармацевтика;
- информационные и телекоммуникационные технологии;
- промышленные биотехнологии, экология и рациональное природопользование.

2) срок окупаемости не должен превышать установленных нормативов (как правило, 2 года);

3) государственное финансирование инновационных программ, прошедших конкурсный отбор, может осуществляться за счет средств федерального бюджета, выделяемых на возвратной основе, либо на условиях предоставления части акций хозяйствующего субъекта в государственную собственность;

4) инновационные программы, предоставляемые на конкурс, должны иметь положительные заключения государственной экологической экспертизы, государственной ведомственной или независимой экспертизы.

Доля затрат государства на ИР в большинстве стран ОЭСР вот уже 20 лет составляет 2,5-3,5 % ВВП, а в США, Франции, Германии, Великобритании, Италии – 4-5 %. В Беларуси же этот показатель находится на уровне 2,7 % (рекомендуемый минимум для стран ЕС – 2%).

*Акционерное финансирование* доступно для предприятий, организованных в форме закрытого или открытого акционерного общества; позволяет аккумулировать крупные финансовые ресурсы путем размещения акций среди неограниченного круга инвесторов (заем денег у покупателей акций на неопределенное время) для осуществления перспективных инновационных проектов. Посредством эмиссии ценных бумаг производится замена инвестиционного кредита рыночными долговыми обязательствами, что способствует оптимизации структуры финансовых ресурсов, инвестируемых в инновационный проект.

Для определения номинальной суммы эмиссии ценных бумаг используют следующие показатели: объем финансовых ресурсов, необходимых для реализации инновационного проекта; ожидаемый прирост капитала и размер дивидендов по акциям; величина денежных поступлений, которую рассчитывает получить эмитент при размещении акций.

*Банковские кредиты.* Коммерческие банки финансируют инновационные проекты, обладающие реальными сроками окупаемости (срок окупаемости меньше срока

реализации проекта), имеющими источники возврата предоставляемых финансовых средств, обеспечивающие значительный прирост инвестируемого капитала. Банковский кредит предоставляется на определенный срок под проценты, размер которых зависит от срока займа, величины риска по проекту, характеристик заемщика и пр. Процентная ставка может определяться исходя из базисной ставки, на которую ориентируются инвестиционные банки.

В мировой практике используются базисные ставки ЛИБОР, ЛИБИД, ФИБОР, рассчитываемые как среднеарифметические ставки спроса и предложения соответственно.

Венчурное финансирование осуществляется фондами риска-капитала путем предоставления денежных ресурсов на беспроцентной основе без гарантий их возврата. Для Республики Беларусь это одно из перспективных направлений финансирования инновационной деятельности. В России венчурные фонды создаются с 1994 года, и в настоящее время их насчитывается около 40.

Деятельность венчурных фондов по финансированию инновационных проектов обладает рядом характерных особенностей:

1)риск-инвесторы готовы к потере своего капитала (не требуют залоговых гарантий возврата предоставленных средств);

2)«риск-капитал» предоставляется на длительный срок (5-7 лет) без права его изъятия;

3)«риск-капитал» размещается только в форме акционерного капитала.

Риск венчурных инвесторов велик, однако в случае удачи он компенсируется сверхприбылью. Статистика показывает, что в 15% случаев венчурный капитал полностью теряется, в 25% –риск-фирмы терпят убытки в течение большего срока, чем планировалось, в 30% – получают умеренные прибыли и в 30% – сверхприбыли (превышение «риск-капитала» в 30–200 раз). Снижения рисков при осуществлении венчурного финансирования удастся достичь при тщательном отборе проектов, а также за счет одновременного вложения средств в несколько инновационных проектов, находящихся на разных стадиях реализации.



Рис. 1. Предприятие и его взаимодействия с венчурными организациями в структуре инновационной деятельности.

*Финансовый лизинг* – процедура привлечения заемных средств в виде долгосрочного кредита, предоставляемого в натуральной форме и погашаемого в рассрочку. Данная процедура позволяет, с одной стороны, осуществлять реализацию дорогостоящего оборудования большему количеству пользователей, с другой стороны, сократить единовременные затраты арендополучателей, связанных с приобретением капиталоемкой продукции.

Лизингодатель обязуется приобрести указанное лизингополучателем имущество у определенного продавца и передать его лизингополучателю на определенный срок во временное владение и пользование. Срок действия договора по финансовому лизингу больше или равен сроку полной амортизации предмета лизинга. После завершения срока действия договора предмет лизинга может быть передан в собственность лизингополучателю при условии полной выплаты сумм по договору лизинга.

*Форфейтинг* является операцией по трансформации коммерческого кредита в банковский. При этом покупатель, не располагающий на момент заключения сделки требуемой суммой финансовых ресурсов, выписывает продавцу комплект векселей на сумму, равную стоимости объекта сделки и процентов за отсрочку платежа, т.е. за предоставление коммерческого кредита.

Продавец учитывает полученные векселя в банке с формулировкой «без права оборота на себя», что освобождает его от имущественной ответственности в случае неплатежеспособности векселедателя. По учтенным платежам продавец получает деньги в банке. В результате коммерческий кредит предоставляет не продавец, а банк, согласившийся учесть векселя и принявший на себя кредитный риск, т.е. коммерческий кредит трансформируется в банковский.

*Смешанное финансирование* осуществляется путем привлечения финансовых средств, необходимых для реализации инновационных проектов, из различных источников.

#### Литература

1. Инновационный менеджмент/ И.В. Афонин.- М., 2007.
2. Инновационные стратегии в государственном антикризисном регулировании экономики/ Н.П. Мыцких, М.А. Мыцких, М.А. Сломинская. – Мн., 2007.
3. Указ Президента от 6 июля 2005 г. № 315 «Об утверждении приоритетных направлений научно-технической деятельности в Республике Беларусь на 2006-2010 годы».

УДК 339.187.62

**Киселева Е.В.**

**Научный руководитель: к.э.н., доцент Косовский А.А.**

**УО «Белорусский национальный технический университет» г.Минск**

### ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛИЗИНГА НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Старение парка подвижного состава, низкая эффективность его использования, необеспеченность запасными частями ставит перед предприятиями и организациями проблему приобретения автотранспортных средств, а их высокая стоимость и отсутствие свободных денежных ресурсов заставляют искать новые варианты привлечения инвестиций. Одним из вариантов решения этих проблем может быть использование лизинга.

Лизинговые отношения можно рассматривать как услугу, предоставляемую лизинговыми компаниями. Лизингодатель оказывает лизингополучателю финансовую услугу: приобретает за полную стоимость у поставщика имущество в собственность, а затем лизингополучатель возмещает эту стоимость периодическими платежами.

Анализ существующих методик оценки эффективности лизинга показывает, что достаточно хорошо изучена область эффективности лизинга с точки зрения лизингодателя и практически отсутствует рассмотрение эффективности лизинга с точки зрения потребителя лизинговой услуги.

Отсутствие рекомендаций по оценке эффективности лизинговой схемы финансирования приводит к тому, что она осуществляется на практике автотранспортными предприятиями (АТП) самостоятельно, по индивидуальным методикам, которые значительно различаются по принципам и методам расчета. Это нередко приводит к отрицательным результатам, заключающимся в недоучетах различных факторов и неполучении планируемого эффекта по лизингу.