

Таким образом, ипотека является самой надежной формой обеспечения возврата кредита. Залоговое имущество досконально изучается с оценочной стороны, инвентаризируется и оформляется документами, имеющими мощную юридическую силу.

В мировой практике ипотечного кредитования предусматриваются различные варианты взаимоотношений между залогодержателем и залогодателем. Так, может быть установлено право залогодержателя пользоваться доходами от заложенной недвижимости в счет погашения кредита.

В своем классическом виде целевая направленность ипотечного кредита совпадает с формой обеспечения возвратности кредита, т. е. кредит выдается на приобретение какого-либо имущества (кроме товара), которое и будет являться залогом. Ипотечное кредитование в таком варианте имеет огромное значение для начинающих свою карьеру предприятий и индивидуальных предпринимателей при создании собственной материально-технической базы. Трудно недооценить роль классической ипотеки при выдаче кредита на покупку жилья граждан. На сегодняшний момент в Республике Беларусь классической ипотеки быть не может, поскольку содержание такого кредитного договора определяется в соответствии с Правилами размещения банками Республики Беларусь денежных средств в форме кредита. Договор о залоге в свою очередь Положением о форме договора о залоге (ипотеке) и порядке его регистрации. Классический ипотечный кредит требует единого договора, а значит, единого нормативного акта, где четко описаны требования и содержание такого договора и четко описана процедура государственной регистрации.

Договор может также предусматривать значительную свободу действий залогодателя: возможность заложенного имущества с переводом на приобретателя долга по обязательству, сдаче его в аренду; обременение его новыми долгами и т. д. Если в договоре об ипотеке указано, что права залогодержателя удостоверяются закладной, в орган, осуществляющий государственную регистрацию ипотеки, представляются также: закладная и ее копия; документы, названные в закладной в качестве приложений, и их копии.

Закладная должна содержать: слово “закладная”, заключенное в название документа; наименование залогодателя и указание места его жительства либо, если залогодатель – юридическое лицо, его местонахождение; наименование залогодержателя и указание места его жительства либо, если залогодержатель – юридическое лицо, его местонахождение; название кредитного договора или ипотечного обязательства, исполнение которого обеспечивается по данной закладной (основного обязательства), с указанием даты и места заключения такого договора или основания возникновения иного основного обязательства; наименование должника по основ-

ному обязательству, если должник не является залогодателем, и указанием места жительства должника либо, если должник – юридическое лицо, его местонахождение; указание суммы основного обязательства, обеспеченной ипотекой по данной закладной, либо ссылку на содержащиеся в приложении к закладной условия, позволяющие определить эту сумму; указание срока или сроков уплаты суммы, обеспеченной ипотекой по данной закладной; название и достаточное для идентификации описание имущества, на которое установлена ипотека по данной закладной, и его местонахождение; денежную оценку имущества, на которое установлена ипотека по данной закладной и др. Закладная, не содержащая каких-либо необходимых данных, не подлежит нотариальному удостоверению, а соответственно ипотека – государственной регистрации. В случае регистрации такая закладная может быть признана судом недействительной по иску заинтересованного лица. К закладной возможно приложение документов, определяющих условия ипотеки или необходимых для осуществления залогодержателем своих прав по этому договору.

В условиях роста проблемных кредитов, затруднений в системе платежей, выбор формы кредитования имеет особое значение. Положительные стороны ипотечного кредитования:

- надежность обеспечения ссуды;
- снятия вопроса платежеспособности;
- закладные банк может реализовать на вторичном рынке и др.

Недостатки ипотечного кредитования для Республики Беларусь в том, что не развит институт оценки недвижимого и движимого имущества и неразвит вторичный рынок ценных бумаг.

Однако положительные моменты ипотеки делает ее привлекательной для банковской системы и очевидной необходимость развития системы ипотечного кредитования в Республике Беларусь.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Гражданский кодекс Республики Беларусь: Офиц. Тексты с измен. и доп. На 1 июня 1994 г. – М., 1994. – 144 с.
2. Гурзицкий Ю. Эмитент, кредитор, залогодержатель: Из истории ипотечного кредитования в Беларуси // Финансы, учет, аудит. – 2002. – № 10. – С. 39–40.
3. Порядок передачи земельных участков, находящихся в частной собственности, в залог для получения банковского кредита: Постановление Совета Министров Республики Беларусь и Национального банка Республики Беларусь от 07.03.2000 № 303/9 // Банковский вестник. – 2000. – № 12. – С. 15–16.
4. Тарасов В. И. Ипотечный кредит // Деньги, кредит, банки: Курс лекций. Мн., 1997. С. 202–207.

УДК 65.338.242

Алейник Ю.А.

ТРАНСГРАНИЧНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА: ПУТИ РАЗВИТИЯ И РИСКИ

Трансформация политической и экономической системы в Восточной Европе, в том числе и в Республике Беларусь, вызвали существенный рост международных автотранспортных перевозок, что значительно увеличило и нагрузку на существующие пограничные переезды и их инфраструктуру.

Несмотря на сравнительно удобное географическое положение страны и транзитный характер транспортной системы Беларуси, интенсивность автотранспортных потоков на погра-

ничных грузовых переездах постоянно колеблется в зависимости от ряда причин политического, экономического, сезонного характеров. «Транспортная активность» экономики любой страны проявляется в изменениях объема и ассортимента перевозимых товаров, а также в выборе средств транспорта, и развивается в направлении рационализации перевозок, в том числе и в ожидании от объектов транспортной логистики высокого качества услуг. Это ведёт к увеличению услуг со стороны более

Алейник Юлия Александровна. Ассистент каф. менеджмента и маркетинга Брестского государственного технического университета.

Беларусь, БГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.

выгодного в этом плане автомобильного транспорта. Так, в пятнадцати странах Европейского Союза объёмы грузовых перевозок автомобильным транспортом увеличились за последние 10 лет в 1,53 раза, а железнодорожным - упали в 2,3 раза. С приближением границ Европейского Союза к Республике Беларусь соответственно вырастет и нагрузка на трансграничную логистическую систему в Беларуси.

Несоответствие мощности и инфраструктуры трансграничных логистических объектов потребностям глобальной рыночной экономики ведёт к негативным результатам не только в транспортной отрасли, но и во всей экономике, в том числе и в соседних государствах. В настоящее время в Беларуси только закладываются основы современной международной транспортной логистики, включая грузовые терминалы, логистические и транспортно-логистические центры и т.п.

В последние годы наблюдается постоянный рост международных перевозок белорусскими автоперевозчиками. Так, в 2001 году они значительно увеличили количество поездов в такие страны, как Австрия, Испания, Финляндия, Турция, Украина, Дания и др. Это влечёт за собой и соответствующую нагрузку на погранично-таможенные автопереходы, которые в настоящее время не отвечают европейским требованиям, прежде всего, по скорости, объёму и качеству пропуска транспортных средств. Так, наиболее современный терминал «БрестГрузАвтосервис», введённый в эксплуатацию в 1997 году, рассчитан на обработку 1000 автомашин в смену, а фактически обрабатывает 500-600 автомобилей, что ведёт к созданию очередей с ожиданием несколько суток. В результате часть перевозчиков ездит по другим маршрутам, избегая границ территории РБ. Создание разветвлённой оптимально спроектированной сети грузовых погранично-таможенных терминалов - один из главных аспектов развития трансграничного транспортного сотрудничества РБ с соседними странами. В текущем году введён терминал «Козловичи» непосредственно на границе.

К элементам трансграничной логистической системы относятся:

- грузовые предприятия-терминалы;
- пограничные переходы для различного вида транспорта;
- таможенные склады;
- транспортные средства, перевозящие грузы через границу;
- магазины свободной (беспошлинной) торговли;
- ремонтные, сервисные, заправочные и т.п. пункты, обслуживающие транспортные средства непосредственно перед въездом в таможенную зону.

В качестве примера таких трансграничных логистических систем можно привести Брестское предприятие-терминал «БрестГрузАвтосервис», которое располагается в 8-ми километрах от пограничного перехода «Козловичи», находящегося на самой оживлённой трассе Берлин-Варшава-Минск-Москва.

Автор статьи являлась одним из разработчиков бизнес-плана этого терминала, который выполнялся по заданию Правительства РБ. В настоящее время функции данного терминала переходят к уже упомянутому терминалу «Козловичи».

В рамках таких объектов логистической системы, как погранично-таможенные терминалы, возникает целый комплекс разнообразных услуг для управления перемещением грузов через границу. К ним, прежде всего, необходимо отнести специфические для этого процесса услуги по оформлению грузов и контролю автотранспортных средств: пограничный контроль, таможенный контроль, фито-санитарный контроль и ветеринарный контроль. Причем все это необходимо производить в соответствии с законодательством страны, на территории которой расположен терминал. В связи с тем, что законодательства в государствах Восточной Европы весьма отличаются друг от друга, при пересечении границы все эти виды услуг необходимо повторить уже на территории сопредельно-

го государства. Таким образом, в Восточной Европе в ходе трансграничного перемещения грузов возникает необходимость двойной обработки их, что существенным образом увеличивает продолжительность и стоимость этих процедур.

В системах трансграничной логистики возникает необходимость и возможность оказания и традиционного спектра услуг, таких, как:

- сервисное и текущее техническое обслуживание автомобилей;
- предоставление лицам, сопровождающим грузы, необходимой оргтехники: компьютеров, ксероксов, факсов, средств современной связи и т.п.;
- оказание банковских, страховых услуг;
- выдача разрешений на выполнение автомобильных перевозок по иностранной территории, оформление дорожных сборов;
- определение весовых и габаритных параметров автотранспортных средств;
- мойка и заправка автомобилей;
- организация охраняемой автостоянки;
- обеспечение питания и досуга водителей, находящихся на территории терминала;
- предоставление медицинских услуг.

Проведенный стратегический анализ SWOT показал значимость терминала для региональной экономики, слабые и сильные стороны его функционирования, шансы и угрозы со стороны макроокружения, в том числе и конкурентов.

Сильные стороны:

- Современная технология предоставления необходимых услуг грузоперевозчикам при пересечении государственной границы РБ.
- Оборудование, здания и технология предоставления сервисных услуг: мойка, заправка, техническое обслуживание и ремонт, организация охраняемой стоянки автотранспортных средств, осуществляющих международные перевозки, система связи, почтовых и телеграфных услуг, банковских, страховых и прочих необходимых услуг должны соответствовать стандартам ЕС.
- На территории терминала должны быть предоставлены все необходимые помещения, выделена территория для размещения таможенных, пограничных, фито-санитарных, ветеринарных служб, участвующих в операциях по контролю и оформлению грузов и подвижного состава для их дальнейшей транспортировки за пределы республики.
- Здания и оборудование, которые будут использоваться на терминалах, должны отвечать современным гигиеническим стандартам. Решение проблемы очередей на выезд за границу улучшит санитарно-гигиеническую обстановку в приграничной зоне.
- Терминал должен обеспечивать высокий уровень экологической защиты благодаря использованию современного оборудования для очистки сточных вод в сервисных блоках. Исчезновение очередей автомашин снимет проблему загазованности атмосферы, которая наносит большой вред экологии.
- Существует возможность продажи определенного количества услуг на территории предприятия - терминала местным структурам различных форм собственности.

Слабые стороны:

- В настоящее время отсутствует должный опыт работы на подобных предприятиях в РБ.
- Вероятно, появятся трудности при вводе предприятий в эксплуатацию: в сфере предоставления высококачественных сервисных услуг, закупок дешевых материалов, полупабрикатов, запчастей и т.п.

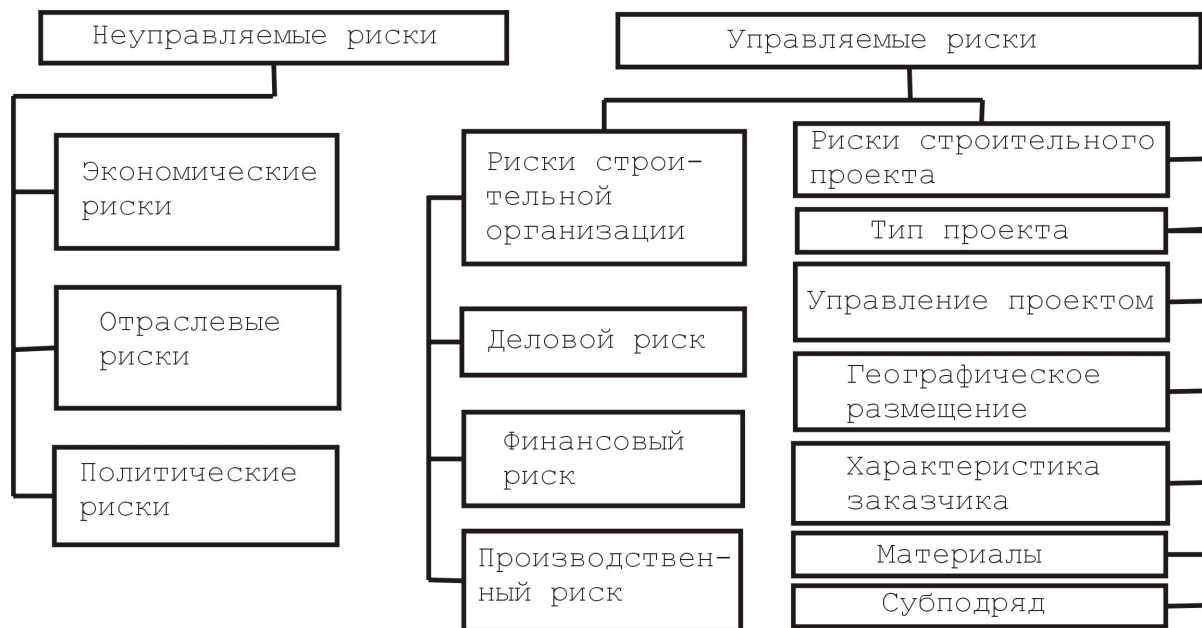


Рис. 1. Риски создания трансграничных транспортных систем.

- Потребуется значительные инвестиционные ресурсы, например, только 1-я очередь терминала в Бресте потребовала затрат свыше 3 млн. дол. США, хотя он создавался на действующем предприятии.
- Неудобная налоговая система РБ, что усложняет объективность ценовой политики на терминале.
Возможности:
- Большой спрос на сервисные услуги, предоставляемые предприятием водителям, грузоперевозчикам и т.д.
- Отсутствие сильных конкурентов на рынке СНГ, которые смогли бы предоставлять потребителям услуги подобного рода соответствующего качества.
- Предприятие - терминал должно осуществлять сервисные услуги грузоперевозчикам, водителскому составу при международных перевозках путем создания необходимых условий функционирования различных служб: таможенных, пограничных, фито-санитарных, ветеринарного контроля и сервисных служб на одной территории.
- Благодаря компактному расположению всех необходимых служб и использованию современных технологий обработки грузов и транспортно-подвижного состава значительно сократится время обслуживания машин.
- налаженные связи с пограничными и таможенными службами других стран позволяют увеличить эффективность работы терминалов.
Угрозы:
- В настоящее время планируется строительство предприятий-терминалов аналогичного типа на территории сопредельных стран, где будет осуществляться сервисное и таможенное обслуживание автомобилей, выезжающих в республику и выезжающих из нее.
- За пределами предприятий-терминалов возможно появление конкурирующих предприятий, в том числе негосударственной формы собственности, в сфере предоставления отдельных услуг.
- Возможность проникновения на рынок предлагаемых услуг иностранных предприятий с их уже сложившейся системой качества и большими инвестиционными возможностями, в том числе резидентами СЭЗ Брест.
- Политическая нестабильность на территории СНГ может привести к временным задержкам транспортных потоков.

Трансграничное транспортное обслуживание требует создания новых объектов на всей границе РБ, что влечёт за собой и определённые риски, которые можно классифицировать следующим образом - рис.1.

Любой инвестиционный проект, в том числе и строительный, всегда несет в себе элементы новизны, и, следовательно, неопределенности, и тем самым предопределяет возможность возникновения рисков ситуаций. Здесь необходимо учесть весь существующий спектр рисков, ибо недооценка какого-либо из них может свести к нулю весь эффект. И чем масштабнее проект, тем тщательнее следует оценивать потенциальные угрозы. Причем, если речь идет о проектах, реализуемых в приграничных зонах, особое значение следует уделять таким факторам, как политические и экономические.

В качестве примера предлагаем рассмотреть инвестиционную программу строительства пограничных таможенных терминалов в г. Бресте (Республика Беларусь) и г. Кожыштыне (Республика Польша). Расположенные в десяти километрах друг от друга на территории различных государств, они преследуют одну и ту же цель - сокращение времени таможенной обработки грузов, ликвидации очередей на польско-белорусском пограничном переходе.

До реализации этих проектов очереди грузового автотранспорта с обеих сторон границы достигали 30 - 35 километров, что вызывало серьезный ущерб и для перевозчиков, и для окружающей среды. В отдельные моменты автомашины простаивали в очередях по 10 - 12 дней, что не могло не вызывать и социальной напряженности на границе - вспыхивали забастовки водителей, возникали протесты местных жителей с обеих сторон границы и т.п.

Все это и привело к необходимости создания погранично-таможенных терминалов, как структур, обеспечивающих резкое повышение интенсивности обработки грузового автотранспорта.

В случае цивилизованного трансграничного сотрудничества такой терминал мог бы быть одним - общим для грузопотоков с обеих сторон границы. Польская сторона так и осуществила свой проект, сделав на Кожыштынском терминале специальную зону для белорусских таможенников и представителей других служб. В случае если бы проект носил совместный характер, удалось бы осуществить экономию для обеих сторон

нескольких десятков миллионов долларов. Однако одна из сторон не пошла на уступку в предполагаемых доходах от проектируемого вида услуг. Результат – строительство двух терминалов, двойной таможенно-пограничный досмотр грузов и заниженный эффект проектируемых инвестиций.

В ходе строительства терминала все возникающие риски в той или иной степени будут влиять на финансовые результаты и вызывать дополнительные затраты. Среди многообразия причин возникновения таких затрат можно выделить следующие (1):

- ошибки при проектировании;
- ошибки в спецификациях;
- плохой подбор кадров;
- непредусмотренные условия на стройплощадке;
- задержка поставки оборудования;
- приостановка работ;
- разрыв контракта и т.д.

Снижение влияния риска необходимо производить следующим путем:

- страхование рисков;
- анализ воздействия рисков на эффективность;
- планирование реагирования на рисковые события;
- использование данных по рискам.

Особое значение имеет учет фактора риска при заключении контракта, для чего используются следующие методы:

1. Выбор типа контракта, позволяющего учесть в цене возможные сбои.
2. Резервирование средств на непредвиденные работы и затраты.

Оба этих метода позволяют уменьшить производственный риск, зависящий от деятельности терминала.

Оценивая все вышесказанное, можно сделать предположение, что при проектировании трансграничных транспортных логистических систем наиболее важными все-таки являются

- а) политические риски сопредельных государств;
- б) экономические риски сопредельных государств, так как именно они могут оказать существенное воздействие на производственно-хозяйственную деятельность проектируемого предприятия, значительным образом снизив предполагаемую на стадии проекта эффективность. Традиционные риски строительства и эксплуатации объектов в таких случаях играют значительно меньшую роль.

Учитывая приближение границ Европейского Союза к Беларуси, создание трансграничных транспортных систем становится весьма актуальной проблемой, и изложенные выше маркетинговые подходы к анализу таких проблем позволят учесть опыт формирования первого терминала при сооружении и развитии новых.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Рубахов А.И., Головач Э.П. Коммерческие риски. – Брест:изд.БПИ, 1999.- 340 с.

УДК 69.003.007

Проровский А.Г.

ТРАНСФЕР ТЕХНОЛОГИЙ – ОДНА ИЗ ФОРМ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Инновационная деятельность в конце 20-го столетия превратилась в одну из главных сфер приложения интеллекта, финансов, различных ресурсов. Это связано, прежде всего, с расширением регионов, опирающихся на рыночную экономику, философией которой являются приоритеты потребителей, а не производителей. Вследствие этого ускоряются изменения потребностей как физических, так и юридических лиц, что ведет к сокращению жизненного цикла товара и ускоренному обновлению ассортимента предлагаемых товаров и услуг. Предприятия, функционирующие в рыночной экономике, ищут новые предложения, чтобы выжить в сложной конкурентной среде.

Огромное значение инновационная деятельность имеет для строительной отрасли, где в производственных процессах задействованы сотни тысяч наименований материалов, изделий и конструкций, и где эффективная архитектура этих ресурсов может привести к крупным экономическим и социальным успехам.

В то же время проблемам организации инновационной деятельности именно в строительном комплексе уделялось и уделяется недостаточно внимания, как со стороны строительной науки, так и со стороны строительных предприятий и организаций.

Согласно президентской программе создания в Республике Беларусь сети научно-технологических парков и инновационных центров, инновация – создаваемые, осваиваемые новые или усовершенствованные технологии, виды продукции или услуг, а также организационно-технические решения производственного, административного, коммерческого или

иного характера.

Инновационная деятельность – деятельность, направленная на практическое освоение результатов научных исследований и разработок, повышающих эффективность способов и средств осуществления конкретных процессов, в том числе освоение в производстве новой продукции и технологий.

Только по мере практического применения разработки ученых превращаются в инновации - конечный результат инновационного цикла. В отличие от научно-технических разработок и изобретений научно-технические инновации – это материализация новых идей и знаний, открытий, изобретений и научно-технических разработок в процессе производства с целью их коммерческой реализации для удовлетворения определенных запросов потребителей. Обязательными свойствами инновации являются научно-техническая новизна и производственная применимость.

Понятия “новшество”, “новация”, “нововведение” схожи, хотя между ними есть и некоторые различия.

Новшеством может быть новое знание, новый метод, изобретение. Нововведение означает, что новшество нашло практическое применение. С момента распространения новшество приобретает новое качество и становится инновацией.

Следовательно, инновации должны отвечать следующим требованиям:

- обладать новизной;
- удовлетворять рыночному спросу;
- приносить прибыль производителю.

Распространение нововведений (трансфер), как и их создание, является составной частью инновационного процесса.

*Проровский Андрей Геннадьевич. Ст. преподаватель каф. международных экономических отношений и инвестиций Брестского государственного технического университета.
Беларусь, БГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.*