

ИНФРАСТРУКТУРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ АНТИКРИЗИСНЫХ МЕР В УСЛОВИЯХ ДЕЙСТВИЯ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА РОССИЯ–БЕЛОРУССИЯ–КАЗАХСТАН

М.Ю. Никитина, А.Н. Муравецкий
г. Белгород

Национальная экономика в последние годы развивалась во многом за счет внешних источников – высоких цен на сырье, «дешевых» кредитов иностранных банков, теперь России для выхода из кризиса и обеспечения долгосрочного устойчивого развития необходимо найти внутренние источники роста.

В октябре – декабре 2008 года, когда мировой экономический кризис серьезно отразился на российской экономике, Правительство начало реализацию антикризисных мер. Рассмотрев основные направления антикризисных действий Правительства Российской Федерации на 2009 и 2010 годы, можно говорить об актуальности становления в Белгородской области новой лизинговой компании. Ее создание позволит привлечь дополнительные рабочие места и будет способствовать вовлечению к работе молодых специалистов в сфере лизинга.

Выбор специфики проекта обусловлен тем, что меры антикризисной программы правительства РФ, а следовательно и бюджетное финансирование, будут приниматься в отношении секторов, имеющих значимый мультипликативный эффект с точки зрения создания спроса на продукцию смежных секторов экономики и обеспечения занятости. В программе Правительства РФ неоднократно упоминается обязательность концентрации организационных, финансовых и интеллектуальных ресурсов только в определенных сферах – новых региональных «точках роста».

Мы приходим к выводу, что самым естественным образом новой «точкой роста» экономики Белгородской области в условиях работы нового Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана становится возможность реализации очень крупного до сих пор не достижимого по масштабам международной значимости транзитного проекта.

Мнение о том, что все нововведения относительно Таможенного союза не касаются Белгородской области, следует признать глубоко ошибочным. Уже сейчас места растаможивания и затаможивания грузов, склады временного хранения и таможенные склады начинают перемещаться с российско-белорусской границы, поскольку их нахождение в прежних регионах не предусмотрены условиями нового Таможенного союза. Иными словами предприниматели, успешно построившие свой логистический бизнес на российской границе вынуждены искать другие территории для освоения, и выбор в качестве таковых белорусско-польских рубежей далеко не лучший вариант.

В настоящее время можно наблюдать, как взгляды потенциальных инвесторов приграничного бизнеса направляются в сторону территорий,

расположенных вдоль российско-украинских границ. Но и это не главное, основная причина, почему мы должны рассчитывать на значительное повышение востребованности белгородского участка российской границы, заключается в растущем объеме и интенсивности грузопотока гигантского моста между Евросоюзом, Китаем и другими странами АСЕАН. Согласно транспортной стратегии России, транзит грузов через ее территорию должен увеличиться минимум в три раза.

Очевидно, что даже при условии всемирной государственной поддержки белорусско-польская граница не в состоянии будет обслуживать даже половину разрастающегося транспортного потока. Уже с этой точки зрения общие рубежи России и Украины абсолютно естественным образом и на обязательных условиях становятся новым проводником товарооборота между Европой и Китаем.

Таким образом, стратегически важным направлением антикризисной программы Белгородской области становится повышение инвестиционной привлекательности региона в условиях действия нового Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана с целью создания полноценного логистического комплекса абсолютно нового уровня качества и масштаба.

Транспортные средства представляют собой главную производительную силу, на которой будет построено все дальнейшее развитие нового Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана. Поэтому при создании новой лизинговой компании следует выбрать транспортную специализацию.

Кроме того, одним из направлений перехода к инновационному социально ориентированному типу экономического развития концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года является формирование конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала российской экономики. Выход на траекторию названной концепции запланирован к 2011 году.

Рассмотрим экономическую эффективность при создании новой лизинговой компании в Белгородской области. Предполагаемый объем инвестиционных ресурсов компании определяется минимальной величиной собственности, которая гарантирует интересы кредиторов. Планируемый объем инвестируемого капитала составит 800 000 000 рублей в первый год работы компании (по 200 000 000 ежеквартально). Для обеспечения этого финансирования создается специальный бюджетный инвестиционный фонд, либо формируется уставный капитал вновь созданного ОАО с участием представителя органов государственной власти Белгородской области.

Первоначальные инвестиции в региональный автомобильный парк коммерческого транспорта в объеме 800 000 000 руб., «мультиплицируют» общий прирост регионального дохода на 1 050 000 000 руб.

Основным видом деятельности лизинговой компании является оказание услуг по лизингу автотранспорта, так как данный вид наименее рискованный и наиболее востребованный. При этом, клиентами компании мо-

гут стать предприятия, занимающиеся любым видом бизнеса, так как автотранспорт представляет собой активную часть основных средств практически во всех отраслях экономической деятельности

Эффективность лизинга во многом обуславливается возможностями по оптимизации налогов. Оптимизация налогов при приобретении имущества в лизинг может состоять из следующих пунктов: оптимизация налога на прибыль; экономия по налогу на имущество; оптимизация налога на имущество; экономия (или возможность налогового планирования) по налогу на добавленную стоимость (НДС).

Оптимизация налогов при лизинге позволяют экономить значительные средства, которые не выводятся из оборота, а продолжают работать. Это позволяет предприятию получать дополнительную прибыль и формировать денежный поток, необходимый для погашения лизинговых платежей.

Нами предлагается ввести еще одну налоговую льготу для предприятий, приобретающих по лизингу грузовые автомобили экологического класса «Евро-5». Льготный режим заключается в снижении транспортного налога на 50%.

Данная льгота вводится для повышения уровня экологической безопасности региона и уменьшения общей суммы затрат по использованию лизингового имущества.

Необходимость такой меры объясняется еще и тем, что стоимость кредитных ресурсов в посткризисный период все еще значительно превосходит тот уровень, при котором коммерческие предприятия будут использовать кредиты для развития производства, а не для «латания дыр» в оборотных средствах, образовавшихся за два года кризиса.

На основе результатов анализа условий кредитования предприятий некоторыми банками Белгородского региона в начале 2008 года (докризисный период) и в начале 2010 года (посткризисный период), наблюдается увеличение процентных ставок по кредитам для модернизации бизнеса на 4-8%. Это говорит о невозможности использования банковских кредитов для развития производства.

Предложенное снижение транспортного налога ни в коей мере не скажется на налоговых поступлениях в региональный бюджет, и, более того, будет способствовать увеличению их общей массы.

Для обоснования бюджетной эффективности предлагаемой льготы нами приведено описание механизма действия мультипликатора в экономической системе: снижается транспортный налог, тем самым повышается инвестиционная активность в сфере лизинга коммерческого транспорта, повышается прибыль транспортных и других предприятий и в итоге увеличиваются платежи налога на прибыль, налога на имущество и прочих налогов в региональный бюджет.

Нами рассчитано среднее поступление платежей по транспортному налогу в региональный бюджет. Оно составило 8 705 970 рублей. При условии снижения транспортного налога на предмет лизинга на время дейст-

вия договора лизинга на 50%, поступления в бюджет составят 4 352 985 рублей.

При условии участия приобретенных автомобилей по договору лизинга в коммерческой деятельности лизингополучателей, рассчитана доля налога на прибыль, уплачиваемого последними, в региональный бюджет в течение года, которая составила 10 810 800 рублей.

Исходя из произведенных расчетов, можно сделать вывод, что при снижении транспортного налога потеря поступлений в региональный бюджет составит 4 352 985 рублей. В свою очередь поступления по налогу на прибыль увеличатся на 10 810 800 рублей, что на 6 457 815 рублей превышает потери.

Следует отметить, что в данных расчетах учтен только первый круг. На втором круге повышательной волны инвестиционного мультипликатора будет генерироваться поток налоговых поступлений увеличенный в 3,5 раза, т.е. общий объем налоговых поступлений в бюджет составит 37 837 800 руб.

Нами были учтены только транспортный налог и налог на прибыль, но при создании новой лизинговой компании и другие налоги, в свою очередь, также увеличат поступления в бюджет.

Таким образом, эффект инвестиционного мультипликатора направлен на развитие экономики, улучшение инвестиционной привлекательности Белгородской области и увеличение дополнительных поступлений в региональный бюджет в виде налоговых поступлений при использовании лизинга коммерческого транспорта.

Следует отметить, что практическая реализация проекта по созданию молодежной лизинговой компании, возможна только при самой активной поддержке со стороны органов региональной власти Белгородской области.

ЛИТЕРАТУРА

1. Российская Федерация. Законы. Налоговый кодекс Российской Федерации 2009 [Текст] : [федеральный закон : принят Гос. Думой РФ 16.07.1998 г.: по состоянию на 31 дек. 2008г.]. – Ч. 1,2. – Нормативно правовая система Гарант.
2. Российская Федерация. Законы. О финансовой аренде (лизинге) [Текст]: [федеральный закон №164 от 29.10.1998г.: в ред. от 18.07.2005г.] // Нормативно правовая система Гарант.
3. Российская Федерация. Законы. Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений. [Федеральный закон №39 от 25.02.1999 г: в ред.от 02.02.2006 г.] // Нормативно правовая система Гарант.
4. Указ Президента РФ от 17.09.1994г. №1929 «О развитии финансового лизинга в инвестиционной деятельности» // Справочная система «Консультант».
5. Программа антикризисных мер Правительства Российской Федерации на 2009 год. Режим доступа <http://kreml.org>
6. Основные направления антикризисных действий правительства российской федерации на 2010 год. Режим доступа <http://government.ru>
7. Газман, В.Д. Механизмы взимания налогов в лизинговом бизнесе// Лизинг. – 2009. – №2. – С.47.
8. Гомельский, А. В. Перспективы есть, но есть и проблемы/А.Гомельский// Лизинг. – 2008. №10. с.42.

9. Нефедова, С.А. Лизинг грузового автотранспорта. Режим доступа: <http://all-leasing.ru>

10. Пушкарев, А.: Сейчас финансирование лизинговых компаний почти приостановлено / А.Пушкарев//Коммерсантъ Санкт-Петербург. 2008 – № 23.

РАЗВИТИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РЕСПУБЛИКИ ЭКВАДОР

*Е. Ф. Прокушев, Муньоз Андраде Луис Фернандо
г. Белгород*

Эквадорские Анды бедны ценными полезными ископаемыми, их добыча составляет менее 1% ВВП. Горные разработки в основном сосредоточены на юге области Орьенте, где с 1995 года наблюдается резкое увеличение добычи золота. Основным богатством недр Эквадора является нефть, добыча которой ведется с 1917 года; существенным источником дохода нефть стала лишь после того, как консорциум «Тексако – Галф» начал разработку богатых нефтяных месторождений Орьенте. Добытая там нефть поступает по трансандскому нефтепроводу в порт Эсмеральдас и на расположенные поблизости нефтеперерабатывающие заводы.

В 1973 году Эквадор присоединился к Организации стран – экспортеров нефти (ОПЕК). Однако в 1992 году по инициативе президента Дурана Эквадор вышел из членов ОПЕК, сохранив статус ассоциированного члена, освободившись от ежегодного членского взноса в 2 млн. долл. и необходимости соблюдать установленные квоты. В последующие годы добыча нефти возросла, достигнув в 1995 году уровня 387 тыс. баррелей в сутки и превысив на 10% уровень 1993 года, однако дальнейшему росту препятствовала ограниченная пропускная способность трансандского нефтепровода. Эквадор располагает также значительными запасами природного газа (разведанные запасы оцениваются в 6,1 млрд. куб. м), однако до сих пор они мало используются из-за отсутствия соответствующей инфраструктуры. Добыча природного газа в 1992 году составила 100 млн. куб. м.

В 1993 году объем потребленной в Эквадоре энергии был эквивалентен 5,9 млн. тонн нефти; основными источниками энергоресурсов были нефть и гидроэлектростанции. По данным 1994 года, общая мощность всех электростанций Эквадора достигала почти 2,3 млн. кВт электроэнергии, причем 1,471 млн. кВт приходился на долю гидроэлектростанций и 824 тыс. кВт – на долю тепловых электростанций, работающих на нефти. В 1996 году общая мощность увеличилась до 2,7 млн. кВт, а количество потребляемой энергии составило 600 кВт на душу населения. Производство электроэнергии составляло почти 8 млрд. кВт, 79% этого количества давали ГЭС, остальные 21% – ТЭС.

Процесс индустриализации в Эквадоре, начавшись с очень низкого уровня, шел в 1970-е годы быстрыми темпами. В течение этого десятилетия продукция обрабатывающей промышленности возрастала в среднем почти на 10% в год: В 1980-е годы, напротив, в промышленном производстве наметился застой, и зарегистрированные темпы роста не превышали 0,2% в год.