

Исаева В.И.

*Научный руководитель: к.э.н., доцент, А. Е. Панягина  
Муромский институт (филиал) федерального государственного образовательного  
учреждения высшего образования «Владимирский государственный университет  
имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых»  
602264, г. Муром, Владимирская обл., ул. Орловская, 23  
Email: nika\_artyakova@mail.ru*

### **Особенности финансирования и кредитования процессов строительства, реконструкции, ремонта и содержания дорог**

Процессы финансирования и кредитования в сфере дорожного строительства имеют определенные особенности. Так, если в обычном инвестиционном процессе ключевыми источниками являются частные внебюджетные инвестиции, то в дорожном строительстве источниками финансирования могут быть, в первую очередь, государственные централизованные капитальные вложения, средства бюджетов субъектов РФ, внебюджетных (дорожных) фондов, а также финансовые ресурсы, аккумулируемые объединениями организаций в установленном порядке. При этом собственные финансовые ресурсы и внутрихозяйственные резервы инвестора, а также привлеченные финансовые средства (средства от продажи акций, паевых и иных взносов членов трудовых коллективов, граждан, юридических лиц, доходы от сдачи имущества в аренду), заемные финансовые средства (облигационные займы, долговые обязательства и банковские кредиты) играют роль дополнительных источников [1].

Решение об осуществлении централизованных государственных капитальных вложений принимаются органами государственной власти в соответствии с законодательством РФ. Расходы на финансирование предусматриваются в федеральном бюджете и бюджетах субъектов РФ. Государственная поддержка инвестиционных строительных проектов осуществляется, как правило, путем направления финансовых ресурсов на выполнение федеральных и региональных целевых программ и других государственных нужд. Порядок оказания такой поддержки устанавливается законодательством РФ. Суммы ассигнований на важнейшие направления экономической политике предусматриваются ежегодно в законах о федеральных и региональных бюджетах и государственного инвестиционного фонда. С одной стороны, дорожное строительство получает определенные гарантии притока бюджетных вложений, а с другой – испытывает общую нехватку средств для восполнения потребности в инвестициях. Поэтому возникает необходимость в активизации процесса привлечения заемных средств в строительство дорог [2].

Одним из современных механизмов финансирования, использование которого возможно в любой сфере деятельности, в том числе и в дорожном строительстве, является лизинг. Лизинг – договор, в рамках которого первая сторона (лизингодатель) по поручению второй стороны (предприятия) заключает соглашение о поставке третьей стороной (производственным или торговым предприятием – поставщиком) того или иного, как правило, дорогостоящего имущества, передаваемого в аренду. По условиям договора лизинга лизингодатель приобретает машины, механизмы, оборудование на условиях, одобренных лизингополучателем. С последним заключается лизинговый контракт, по которому лизингополучателю предоставляется право использовать оборудование или иной объект, за что лизингополучатель обязуется выплачивать лизинговые платежи. Общий размер лизинговых платежей определяется по формуле:  $ЛП = А + ПК + КВ + С + ДУ + НДС$ , где А - амортизационные отчисления, в форме которых лизингополучатель осуществляет возврат заемных средств; ПК – проценты за пользование кредитными ресурсами; КВ - комиссионное вознаграждение лизингодателя; С - выплаты за страхование лизингового имущества (при условии, что договором лизинга предусмотрено обязательное страхование объекта); ДУ - прочие дополнительные услуги лизингодателя (обычно связанные с обучением персонала, техническим обслуживанием оборудования) [1].

Преимущества лизинговых операций заключается в следующем. Для продавца – это возможность налаживания торговых связей без дополнительных затрат на анализ рынка сбыта. Для лизингополучателя - не требуется крупных первоначальных инвестиций, привлечение заемных средств возможно при отсутствии залога (в качестве такого залога используется арендуемое имущество). Преимуществом являются также простота в совершении сделки; быстрая процедура ее оформления; возможность включить лизинговые платежи в состав расходов организации, принимаемых для налогообложения [2].

Для лизингодателя преимущества состоят в следующем: если имущество числится на его балансе, то он имеет право начислять амортизационные отчисления, применяя повышающий коэффициент в пределах 3; если лизингодателем является банк, то для него это означает расширение круга банковских операций; обязанности по капитальному ремонту, как правило, несет лизингополучатель.

Несмотря на имеющиеся преимущества, лизинг является достаточно дорогостоящим источником, кроме того, в дорожном строительстве значительные ресурсы необходимы, прежде всего, для финансирования материальных затрат, а не покупки специальной техники. Поэтому, помимо лизинга, необходимо использовать кредитование как источник финансовых ресурсов.

Кредитование - предоставление денег или товаров в долг, в пользование на определенный срок на условиях возвратности и платности. Выделяют следующие разновидности кредитования: прямая выдача денежных ссуд (банковский кредит) и расчет с рассрочкой платежей (торговый или коммерческий кредит), государственный кредит, лизинг-кредит, международный кредит [1].

Специфика механизма кредитования в дорожном строительстве состоит в следующем: в высокой зависимости методов кредитования от форм организации безналичных расчетов, в значительных сроках погашения ссуд, в различиях механизма кредитования процесса строительного производства и потребности в средствах для осуществления инвестиций, в дифференциации механизма кредитования в зависимости от субъектов строительства.

При этом, привлекая заемные средства, дорожно-строительная организация (ДСО) должна следовать «золотым правилам» организации финансирования, гласящим: 1) заемные финансовые ресурсы должны находиться в распоряжении ДСО, пока они ей действительно необходимы; срок возврата заемных средств должен быть максимально возможным (без ущерба для деловых отношений); заёмные средства не должны превышать собственного капитала [2].

### Литература

1. Гавриш В. В. Экономика дорожного строительства : учеб. пособие: в 2 ч., Ч. 2 / В. В. Гавриш. – Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2013. – 348 с.
2. Мингазетдинова А.А. Управление проектами в дорожном строительстве // Фотинские чтения, 2016, № 1 (5), С. 282-285.