Гольцев, Дмитрий Александрович. Современные подходы к финансированию малых автотранспортных предприятий : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.10. - Ростов-на-Дону, 2005. - 149 с. : ил.

**Содержание к диссертации**

Введение

Глава I. Развитие финансирования малых предприятий в экономике автотранспорта. 12

1.1 Факторы, определяющие необходимость развития финансирования малого предпринимательства в России 12

1.2 Анализ развития и государственной финансовой поддержки малого предпринимательства в странах с развитой рыночной экономикой 28

1.3 Исследование источников финансирования малых автотранспортных организаций 37

Глава II. Пути формирования финансовых ресурсов малых автотранспортных предприятий 54

2.1 Консолидация крупнопромышленного и банковского капитала, как современное направление кредитования малого бизнеса 54

2.2 «Микропроектное финансирование» - обеспечение инвестиционных проектов при участии финансово - промышленных групп 64

2.3 Снижение предпринимательских рисков, как необходимое условие инвестирования в современных условиях 91

Глава III. Совершенствование системы государственной финансовой поддержки малых автотранспортных организаций 114

3.1 Критерии дифференциации государственной финансовой поддержки инвестиционных проектов малого предпринимательства. 114

3.2 Оптимизация системы налогообложения с позиций эффективности финансирования малых автотранспортных организаций 124

Заключение 131

Библиографический список

**Введение к работе**

Актуальность темы исследования. В настоящее время во многих городах, а иногда и в целых регионах России бюджеты формируются на основе налоговых поступлений от крупных промышленных или добывающих предприятий. Ликвидация таких организаций неизбежно приводит к резкому сокращению бюджетных доходов данных региональных образований. В результате местное руководство, без помощи федерального центра не в состоянии выполнять свои функции по социально - экономическому обеспечению. Функционирование широкого слоя субъектов малого предпринимательства способно существенно снизить данные страховые риски и возможные потери. Кроме то- . го, развитие малого предпринимательства создает благоприятные условия для оздоровления экономики: развивается конкурентная среда, создаются дополнительные рабочие места, расширяется потребительский сектор.

Доля малых предприятий в ВВП стран с развитой рыночной экономикой, в среднем, составляет 50 %. Высокая интенсивность использования всех видов ресурсов и постоянная оптимизация их структуры и количества, более быстрая адаптация к местным условиям хозяйствования, гибкость и оперативность в принятии и выполнении принятых решений, относительно невысокие расходы (в определенных видах деятельности), близость к местным рынкам и приспо- . собление к запросам клиентуры, возможность применения специальных льготных режимов налогообложения ведут к максимальной рационализации всего рабочего процесса и возможности успешного функционирования малых организаций.

В современной России экономика представлена, главным образом, предприятиями крупного бизнеса и монополий, а процесс становления малого предпринимательства краток и охватывает лишь полтора десятилетия. В настоящее время доля малого предпринимательства в ВВП России не превышает 7 %. При этом, отраслевая структура данного сектора экономики крайне непропорцио- . нальна. Более половины всех малых предприятий (51,1 %) работает в торговле и общественном питании, оказании посреднических услуг. Активному разви тию малого бизнеса в данных сферах способствует возможность открытия нового предприятия при относительно небольшом первоначальном капитале, в остальных же возможных областях хозяйственной деятельности требуются существенные финансовые вложения. Кроме того, малые предприятия сталкиваются с целым рядом проблем, прежде всего это: отсутствие инвестиционного финансирования, высокая степень рисков и износа основных средств, недостаточное развитие системы государственной поддержки малого предпринимательства. Традиционно используемые в бизнесе инвестиционные источники — банковские кредиты фактически недоступны малому бизнесу, вследствие высоких процентных ставок и требований к залоговому обеспечению, а выдаваемые - носят в основном краткосрочный характер и не могут использоваться на модернизацию средств производства. Между тем в России существует объективная необходимость развития малого бизнеса в высокотехнологичной промышленности, строительстве, науке, связи и транспорте. В частности от уровня и темпов развития последнего зависит успешная деятельность всех остальных отраслей.

На сегодняшний день экспорт услуг в мире оценивается суммой в 1.4 трлн. долларов, то есть составляет 33% от мирового экспорта товаров. На мировом рынке услуг доминируют США, Япония и шесть европейских стран, на долю которых приходится 2/3 мирового экспорта услуг и 50% их импорта. Россия находится по развитости сферы транспортных услуг на 58 месте. При этом, спрос на экспорт транспортных услуг в мире к 2010 году может достичь показателя в 8 - 9 млрд. долларов в год. Привлечение необходимых инвестиционных ресурсов и дальнейшее развитие малого предпринимательства в данном секторе экономики позволят значительно увеличить эффективность и объемы выполняемой работы, снизить ее себестоимость, ускорить коренную модернизацию используемых основных средств производства.

Степень разработанности проблемы. Проблемы, связанные с финансированием малого предпринимательства, затронуты различными зарубежными учеными. Среди них: Макконел К.Р., Брю С.Л., Ховард К., Джонсон Е., Пратт С, Дракер П. И., Холт Р., Реджед К., Хюс С, Шумпетер и другие.

В связи с переходом России к рыночной системе хозяйствования проблемы малого предпринимательства, а также организаций автотранспортного комплекса проанализированы в работах отечественных исследователей: Смирнова С.А., Лапусты М.Г., Старостина Ю.Л., Акимова О.Ю., Широкова Б.М., Бачури-на А.А., Горева А.Э., Дегтяренко В.Н.,Анисимова А.П., Лукинского В.С, Бережного В.И. Петровой Е.В., Ганченко О.И., Миротина Л.Б., Анесянца С.А. и других.

Смирнов С.А. в своих работах широко исследует проблемы развития профессиональных ассоциаций и союзов малого предпринимательства, оценивая их роль в формировании финансовой среды малых организаций. Лапуста М.Г. и Старостин Ю.Л. раскрывают особенности государственной финансовой поддержки малого бизнеса. Акимов О.Ю. рассматривает проблемы вертикально интегрированных сетевых моделей в предпринимательской среде. Работы Широкова Б.М. посвящены экономико-математическому моделированию хозяйственных процессов в малом предпринимательстве. Бачурин А.А. затрагивает проблемы анализа финансово-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций. Вместе с тем проблемы финансирования малых предприятий автотранспортного комплекса в научной литературе рассматриваются лишь частично. Ощущается востребованность систематизированных научных разработок данной проблематики.

Цель и задачи исследования. Актуальность, практическая направленность и значимость затронутой проблемы, степень ее разработанности в финансовой науке предопределяют цель и задачи данной работы. Цель диссертационного исследования состоит в разработке механизмов инвестиционного финансирования субъектов малого предпринимательства в автотранспортном комплексе. Реализация поставленной цели обусловила необходимость решения следующих задач:

? определения значимости проблемы финансирования в комплексе проблем финансово - хозяйственной деятельности малых автотранспортных организаций;

? анализа факторов, препятствующих массовому привлечению финансовых ресурсов в субъекты отечественного малого предпринимательства, выявления причин, снижающих эффективность и экономическую результативность их использования;

? определения альтернативных источников привлечения частного инвестиционного капитала в малые автотранспортные организации;

? разработки направлений дальнейшего развития системы государственной финансовой поддержки малых автотранспортных предпринимательских структур.

Объект и предмет исследования. Объектом исследования являются малые предприятия, осуществляющие предпринимательскую деятельность на рынке автотранспортных грузоперевозок.

Предметом исследования выступают экономические отношения, возникающие между малыми автотранспортными предприятиями (МАТП) и другими субъектами экономики в процессе инвестиционного взаимодействия.

Теоретико-методологическая основа исследования. Теоретическую и методологическую основу исследования составили правовые и законодательные акты РФ, научные труды российских и зарубежных авторов, посвященные проблемам инвестирования в малое предпринимательство.

Диссертационное исследование выполнено в рамках Паспорта специальности ВАК 08.00.10 - финансы, денежное обращение и кредит, раздела 3 Финансы предприятий и организаций, п. 3.6 Проблемы управления финансовыми рисками, п. 3.7 Источники финансирования компаний и проблемы оптимизации структуры капитала, п.3.14 Финансовый менеджмент в управлении финансовыми потоками и финансовыми оборотами.

Инструментарно-методический аппарат. Диссертационное исследование основывается на современных методологических подходах к изучению процессов инвестиционного финансирования малых предприятий, функционирующих в автотранспортном комплексе. Использование методов формальной логики позволило обобщить теоретические вопросы, связанные с особенностями развития малого предпринимательства, как определенной подсистемы рыночных отношений. Для реализации задач исследования были использованы: методы экономического, логического и статистического анализа, методы группировки и сравнения, системный подход. В процессе работы активно использовались следующие программные средства: WinWord, EXCEL.

Информационно-эмпирическая база исследования сформирована на основе законодательных актов и нормативно-правовых документов РФ, материалов Федеральной службы государственной статистики, данных периодических изданий, финансовой отчетности автотранспортных предприятий Ставропольского края, ресурсов Интернета, справочно-правовой системы «Консультант плюс».

Рабочая гипотеза. Состоит в обосновании научной позиции автора, согласно которой развитие транспортной системы страны в целом и ее автотранспортного сектора, в частности, во многом зависит от успешного формирования широкого слоя малых предпринимательских структур в данной отрасли экономики. В свою очередь, решение этого вопроса, вследствие сверхвысокого уровня износа основных средств и отсутствия возможности полноценно использовать традиционные схемы финансирования, лежит, прежде всего, в рассмотрении, анализе и разработке новых механизмов привлечения финансовых ресурсов в малые автотранспортные организации.

Положения, выносимые на защиту. 1. В высокоразвитых странах концентрированное производство формировалось путем развития и интеграции малых форм предпринимательства. В настоящее время в России, исходя из ее специфики и необходимости приведения к равновесному балансу соотношения малых и крупнопромышленных организаций, должен осуществляться обратный процесс, в том смысле, что инвестиционными «локомотивами» развития широкого слоя производственных малых предприятий должны стать отечественные финансово-промышленные конгломераты, сконцентрировавшие в себе огромные финансовые ресурсы и возможности. На сегодняшний день это практически единственные субъекты отечественной экономики, способные предоставить жизненно важные для технологич- . ного малого предпринимательства долгосрочные займы.

2. Для эффективной реализации инвестиционного проекта малой автотранспортной организации, в силу специфики деятельности, необходимо наличие возможности привлечения дополнительных финансовых ресурсов. Одним из перспективных направлений в данной области, является выпуск производных ценных бумаг, а именно опционных контрактов, предполагающих продажу права потенциальным потребителям получения транспортного обслуживания по фиксированным тарифам. Это обусловлено тенденциями к дальнейшей либерализации ценообразования на основные виды энергоносителей внутреннего . рынка и как следствие транспортных тарифов.

3. Недостаточный объем выделяемых государством инвестиционных средств на развитие малого предпринимательства обусловливает необходимость дифференциации направлений финансирования. При определении возможного уровня государственной инвестиционной поддержки малому предприятию необходимо учитывать его территориальную и отраслевую принадлежность.

4. Дальнейшее совершенствование налогообложения малых автотранспортных предприятий должно быть направлено на оптимизацию транспортного налога:

а) путем исключения возможности региональными властями дифференциации окончательных налоговых платежей в пятикратном размере;

б) путем включения понижающего коэффициента в методику расчета данного налога, предусматривающего срок эксплуатации основных средств и их остаточную стоимость. Этим повышается возможность самофинансирования инвестиционных программ малой автотранспортной организации.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в комплексном подходе к исследованию процессов инвестиционного финансирова ния малых автотранспортных предприятий, в рассмотрении, анализе и разработке источников и механизмов инвестирования в данные организации.

1. В ходе проведения анализа уровня развития малого предпринимательства в России, выявлены: а) структурные диспропорции в соотношении крупнопромышленного производства и малых предприятий; б) отраслевые диспропорции в структуре малого предпринимательства. Раскрыты причины данных структурных сдвигов. На основе сравнительного анализа инвестиционного финансирования малого предпринимательства в странах с развитой рыночной экономикой, а также проведенного исследования возможных инвестиционных источников, обоснован вывод о том, что в настоящее время, в качестве полноценного источника инвестиционного финансирования малых предприятий, нельзя рассматривать ни государственные программы поддержки малого бизнеса, ни кредиты банковских учреждений (как зарубежных, так и отечественных).

2. Проведено обоснование возможности привлечения капитала отечественных финансово-промышленных групп в качестве нового источника инвестиционного финансирования малых автотранспортных предприятий, на основе чего разработана модель долгосрочного кредитования, получившая название «микропроектного финансирования». Данный инвестиционный механизм построен на симбиозе наиболее передовой техники кредитования - проектного финансирования и элементов финансовой аренды. Основой является типовой инвестиционный проект, предоставляемый малому предприятию и содержащий финансовые результаты, которые должны быть достигнуты в ходе его реализации.

3. Разработан механизм привлечения краткосрочных финансовых ресурсов, посредством финансового инструмента, используемого на рынке ценных бумаг - опционных контрактов, предполагающих продажу потенциальным потребителям права получения автотранспортного обслуживания по фиксированным тарифам. Обоснована возможность применения опционных контрактов малыми автотранспортными предприятиями с учетом интересов потенциальных потребителей.

4. Выработаны варианты совершенствования системы финансовой господдержки малого предпринимательства по следующим основным направлениям: дифференциация инвестиционного финансирования малых предприятий и оптимизация системы налогообложения. Предложена система корректирующих коэффициентов, отражающих территориальную и отраслевую принадлежность малых организаций и направленных на более эффективное распределение выделяемых государством инвестиционных ресурсов для развития малого предпринимательства. В целях повышения возможностей инвестиционного самофинансирования малой автотранспортной организации, предложена оптимизация транспортного налога, путем введения в методику его расчета понижающего коэффициента, отражающего остаточную стоимость основных средств производства.

Теоретическая значимость исследования. Теоретические положения и выводы, разработанные в диссертации, могут послужить основой последующих научных разработок в области проблем финансирования малого предпринимательства, вообще, и малых автотранспортных предприятий, в частности. Полученные в диссертации базовые результаты могут быть использованы учреждениями Высшей школы для подготовки кадров по соответствующим специаль- ностям и повышения квалификации действующих специалистов.

Практическая значимость исследования. Положения, выводы и рекомендации исследования могут быть использованы администрациями различных уровней при разработке государственной и региональной программы поддержки малого предпринимательства, малыми автотранспортными предприятиями и предпринимателями при осуществлении экономической деятельности в области автотранспортных грузоперевозок, а также при разработке инвестиционных программ финансово-промышленных групп.

Апробация работы. Результаты и основные положения представлялись на заседаниях теоретико-методологических семинаров Института управления бизнеса и права, научно-исследовательских конференциях профессорско преподавательского состава ИУБиП. Практические результаты исследования внедрены и использованы в ООО «Спецтехмонтаж» Ставропольского края.

Основные положения диссертации отражены в семи публикациях, общим объемом 1.96 п.л.

Логическая структура и объем диссертации. В первой главе «Развитие финансирования малых предприятий в экономике автотранспорта» проводится анализ уровня развития малого предпринимательства, исследуются процессы финансирования малых автотранспортных предприятий.

Во второй главе «Пути формирования финансовых ресурсов малых автотранспортных предприятий» рассматриваются потенциальные источники инвестиционного финансирования малых автотранспортных организаций. Проводится анализ уровня развития финансово- промышленных групп в современной экономике России, разрабатывается механизм их возможного участия в долгосрочном кредитовании МАТП. Вырабатывается система снижения рисков малых автотранспортных предпринимательских структур.

В третьей главе «Совершенствование системы государственной финансовой поддержки малых автотранспортных организаций» проводится анализ государственной поддержки малого предпринимательства, приводятся возможные механизмы, повышения эффективности использования прямых государственных инвестиций, а также первоочередные меры в области налогообложения малых автотранспортных организаций.

В заключении диссертационной работы сделаны основные выводы и прокомментированы полученные практические результаты.

## Факторы, определяющие необходимость развития финансирования малого предпринимательства в России

Наиболее важной проблемой развития экономики России является ее зависимость от деятельности ограниченного ряда крупнейших, порой монопольных, организационных структур, большая доля которых функционирует в сырьевом секторе. Специфичная структура экономики, оставшаяся после продолжительного периода административно - планового характера управления, так и не приобрела форму, соответствующую передовым научно - экономическим построениям, которые доказали свою эффективность на практике.

Одним из ключевых понятий в эволюции экономической теории выступает «предпринимательство». Впервые термин «предприниматель» появился в трудах известного английского экономиста начала XVIII века Р. Кантильона. В своих трудах он разработал первую концепцию предпринимательства, предполагающую осуществление предпринимательской деятельности в условиях неопределенности и риска. С тех пор понимание и осознание роли предпринимательства в экономике кординально расширились и стали рассматриваться как один из ее ключевых ресурсов.

Выделение из общей теории предпринимательства его малой формы произошло с в связи с интенсивными процессами индустриализации на рубеже 19 . - 20 веков и началом функционирования как крупнопромышленных хозяйствующих субъектов, так и широкого слоя малых организаций. Но еще А. Смит, рассматривая значение экономической свободы в экономике, отмечал негативный аспект функционирования больших коллективных частных предприятий, а также монополий. Отдельная глава в его исследованиях посвящена отрицательному воздействию на экономику привилегированных компаний, созданных в XVII и XVIII вв. для торговли с колониями. А. Смит выделял два условия, при которых частное предприятие будет приносить пользу обществу: наличие у предпринимателя личной выгоды от предприятия и ограничение самого предприятия условиями конкуренции.

В современных направлениях экономической теории рассматривались разные подходы к стабилизации и развитию экономики, среди них можно выделить монетаризм и крупнейшего его представителя американского ученого М. Фридмена. По его мнению [1], все крупнейщие экономические потрясения объясняются последствиями денежной политики, а не отсутствием стабильно-. сти рыночной экономики, поэтому государство должно как можно меньше и осторожнее вмешиваться в рыночные отношения.

Однако, согласно Дж. Кейнсу, одними из главных, ключевых проблем является емкость рынка и предельная эффективность капитала. Эти идеи были развиты представителем неокейнсианства, английским экономистом Джоан Робинсон.

## Консолидация крупнопромышленного и банковского капитала, как современное направление кредитования малого бизнеса

Что представляет собой процесс концентрации капитала в финансово - промышленных объединениях с точки зрения экономической теории? Как отмечено в работе [33], промышленный капитал обслуживает сферу производства, банковский капитал, обеспечивает кредитную сферу. Это совершенно самостоятельные сферы приложения капитала. Инвестирование в производство со- провождается приобретением материальных ресурсов и рабочей силы, их производственным потреблением, накоплением амортизационных отчислений и на конечной стадии получением в результате реализации готовой продукции приращенного капитала, который вновь используется на возобновление и расширение производства. Кругообороту банковского капитала присуще приобретение увеличенного капитала в результате проведения финансовых операций или предоставления кредита. Скорость оборота банковского капитала значительно выше, чем у промышленного. Однако, исходя из теории классических капиталистических отношений, увеличение банковского капитала напрямую, зависит от уровня прибыли и рентабельности промышленного производства, так как именно в сфере производства создается прибавочная стоимость, часть которой идет на приращение банковского капитала.

В России же активное формирование и увеличение банковского капитала с началом процесса реформирования экономики происходили в основном за счет спекулятивных финансовых операций, возможных в условиях гиперинфляции и проводимых при этом широкомасштабных приватизационных процессах, а также гипертрофированном инвестиционном финансировании экспортно-ориентированных предприятий, в основном сырьевого и топливно - энергети- ческого комплекса. Что можно связать с низкой рентабельностью промышленной продукции. Как отмечалось выше, в 1997 г. она составляла всего 5.8%. При этом [36] на долю экспортно - сырьевых отраслей приходилось более 70% всей прибыли в промышленности. В результате, например, в ТЭК в 2002 г. осуществлялось почти 60% инвестиций, что далеко не соответствовало его доле в общем объеме промышленного производства, составлявшей около 25%. На долю машиностроения, дающего 20.5% объема промышленного производства, приходилось лишь 7.5% промышленных инвестиций. Дальнейшая стабилизация инфляционных ожиданий, и накопившийся банковский капитал обусловили необходимость увеличения доходной части кредитных учреждений от диверсифицированного развития промышленных предприятий. Однако в условиях высоких системных рисков широкомасштабное инвестирование было осложнено, возникла потребность в развитии не просто кредитных отношений, а полноценной консолидации банковского и промышленного капитала.

Идея объединения финансовых и материальных ресурсов, в целях максимально эффективного их использования, не нова для России. Как отмечено в работе [30], еще Хрущевым Н.С. были предприняты попытки экономических реформ, одним из направлений которых было кооперирование в рамках региона разных отраслей. В 70 - х гг. были созданы производственные и научно - производственные объединения - реальные аналоги современных конгломератов. Обращаясь к новейшей истории, Наливайский В.Ю. подчеркивает тот факт, что идея ФПГ, как таковой, появилась еще на заре перестройки, когда стало ясно, что министерства и отделы ЦК КПСС не в состоянии эффективно управлять промышленностью. Появилась идея о создании крупных промышленных объединений во главе с предприятием - лидером (о банках речь еще не шла), которые при обеспечении хозяйственной самостоятельности качественными ресурсами и полной государственной поддержкой будут в состоянии вытянуть экономику из кризиса. По его мнению, эти идеи базировались на примерах сталинской индустриализации и крупных конгломератов Запада, которые ошибочно считались базисом капиталистической экономики, основными создателями инноваций и спроса. При этом авторы не учли специфики рыночной экономики с присущей ей конкуренцией и громадной ролью мелкого и среднего бизнеса, посчитав его "довеском" к крупным олигополиям... Но именно малый и средний бизнес, угрожая вторжением в зону интересов олигополии (монополий), стимулирует последние к повышению эффективности производства, развитию НТП. [30]

Процесс развития финансово - промышленных групп в России носил неоднозначный характер. В период с 1992 г. по 1993 г. многими общественными и политическими организациями, такими как «Российский союз промышленников и предпринимателей», лоббировались идеи государственной принудительной консолидации капиталов — банковского и промышленного. Однако широкой поддержки подобные планы не нашли. До второй половины 1993 г. развитие ФПГ не находило поддержки ни в банковском секторе, ни в Правительстве, озабоченном на тот момент главным образом процессами либерализации экономики. Во второй половине 1993 г. ситуация изменилась, когда вышел Указ Президента №2096 «О создании финансово - промышленных групп» - первый нормативный документ, регламентирующий процесс добровольного объединения капиталов. А уже в 1995г. появился Федеральный Закон «О финансово — промышленных группах. В соответствии с ним [37], финансово - промышленная группа (ФПГ) определяется как «совокупность юридических лиц, действующих как основное и дочернее общества либо полностью или частично объединивших свои материальные и нематериальные активы (система участия) на основе договора о создании финансово - промышленной группы в целях технологической или экономической интеграции для реализации инвестиционных и иных проектов и программ, направленных на повышение конкурентоспособности и расширение рынков сбыта товаров и услуг, повышение эффективности производства, создание новых рабочих мест». При этом интеграция промышленных и финансовых структур, удовлетворяющая требованиям законодательства, сопровождается официальным признанием и включением в государственный Реестр ФПГ РФ.

## Критерии дифференциации государственной финансовой поддержки инвестиционных проектов малого предпринимательства.

Дальнейшее развитие системы государственной поддержки малых авто- транспортных организаций, занятых в секторе коммерческих грузоперевозок, видится в следующих направлениях:

? в усилении прямого инвестиционного финансирования малых автотранспортных предприятий и предпринимателей;

? создании условий для привлечения частного капитала (как зарубежного, так и отечественного) в финансирование проектов малого предпринимательства;

? совершенствовании системы налогообложения малых автопредприятий.

В настоящее время в Российской Федерации правовой основой государственной политики поддержки и развития малого предпринимательства является Федеральный закон «О государственной поддержке малого предпринимательства в Российской Федерации». До октября 1998 года функционировал Государственный Комитет РФ по поддержке и развитию малого предпринимательства, а после этого функции Комитета переданы Министерству РФ по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства.

Финансовое обеспечение федеральной программы государственной поддержки малого предпринимательства возложено на Федеральный фонд поддержки малого предпринимательства, действующий на основании устава, утвержденного Правительством РФ 12 апреля 1996 года. Кроме того, еще в 1994 году постановлением Правительства РФ за №65 был создан Фонд содействия развития малых форм предприятий в научно - технической сфере.

Для реализации программ поддержки малого предпринимательства были созданы представительства фондов в регионах. Источниками формирования средств фондов являлись бюджетные ассигнования, ежегодно предусматриваемые в расходной части федерального бюджета, добровольные взносы предприятий, учреждений, организаций и граждан, в том числе иностранных юридических и физических лиц, иные поступления от деятельности фондов.

При создании вышеназванных фондов на них возлагались большие надежды при развитии широкого многопрофильного слоя малых предприятий .

Однако сложная экономическая обстановка в стране (случившийся в 1998 году финансовый кризис и в дальнейшем его последствия) не позволила использовать огромный потенциал этих учреждений.

На практике финансирование Федерального фонда поддержки малого пред-. принимательства ФФПМП осуществлялось по остаточному принципу, а разработанные программы материально обеспечивались лишь частично. Таким образом, в течение 90 -х годов прошлого столетия государственная поддержка малого предпринимательства сводилась лишь к системе льготного налогообложения и консультативной помощи.

Между тем малому бизнесу требуется не косвенная поддержка государства, а прямые финансовые вливания. По данным Минэкономразвития РФ, к 1 января 2002 г. количество малых предприятий в России сократилось до 882 тыс., в 1999 году их насчитывалось 890 тыс.

Согласно данным, приведенным в работе [80], в 2005 г. предусмотрен значительный рост объемов финансирования федеральных целевых программ — со 180 млрд. рублей в 2004 г. до 257.8 млрд. рублей, что составит 8.5% всех расходов федерального бюджета против 6.7%, утвержденных Законом о бюджете на 2004 г. Для реализации Федеральной адресной инвестиционной программы на 2005 г. выделяются государственные капитальные вложения в размере 178.1 млрд. рублей, что почти в 2.5 раза больше, чем в 2004 г. При этом 122 млрд. рублей, или почти 70% общего объема средств, направляются на реализацию 38 федеральных целевых программ, то есть количество их сокращено, а средств на их реализацию выделяется намного больше. Однако комплексного развития малого предпринимательства в данных программах [82], не предусмотрено.