

$$\Phi_{\text{из И неустр}} = \sum_{j=1}^{\Omega} V_j S_j, \quad (4)$$

где  $V_j$  – объем деревьев с неустраняемым  $j$ -м видом износа независимо от причин, его вызвавших,  $\text{м}^3$ ;  $S_j$  – затраты на удаление  $1 \text{ м}^3$  древесины с  $j$ -м неустраняемым износом, руб.

Если функциональный износ устраним, то он определяется как разность между затратами на устранение условий, снижающих ценность территории, ресурсов или благоустройство местности и затратами на эти мероприятия на новом месте. Например, стоимость посадки пирамидального тополя вдоль новой дорожной магистрали составляет 130 000 р. на 100 м, замена обычных тополей на пирамидальные обходится в 150 000 р. Следовательно, функциональный износ на каждые 100 м посадок составит 20 000 руб. Таким образом, использование методов оценки позволяет методически однозначно учитывать износ при определении стоимости лесного имущества в рамках требований нормативных документов высшего уровня [3].

#### Библиографический список

1. Об оценочной деятельности в Российской Федерации: федер. закон от 29.07.1996 № 135-ФЗ (в ред. от 19.07. 2009 № 181-ФЗ).
2. Оценка недвижимости / под ред. А.Г. Грязновой, М.А. Федотовой. М.: Финансы и статистика, 2006.
3. Прешкин Г.А. Экономическая оценка износа леса как недвижимости // Лесной журнал. 2010. № 5. С. 128 – 134.

УДК 347. 27

Студ. Т.С. Госькова  
Рук. Г.А. Прешкин  
УГЛТУ, Екатеринбург

### **ОСОБЕННОСТИ ПОЛИТИКИ ИПОТЕЧНОГО КРЕДИТОВАНИЯ**

Ипотечное кредитование – это особый род взаимоотношений между получателем кредита и лицом, предоставляющим кредит.

Объектами ипотечного кредитования являются:

- земельные участки;
- жилые помещения, т.е. квартиры, дома, коттеджи, дачи, здания и сооружения предприятий, занятых в социальной сфере;
- офисные помещения, торговые центры, отдельные магазины и другие объекты сервисного обслуживания коммерческой деятельности;

– производственные помещения – склады, заводские здания и научно-исследовательские институты, объекты энергетики, гаражи и другие помещения производственного назначения.

Российская ипотека в 2013 г. демонстрирует новый виток развития, основными векторами которого становятся интеграция и унификация. Кроме того, либерализация условий кредитования и требований к заемщикам, которые некоторые склонны называть «возвратом к докризисным условиям», уже достаточно долгое время сохраняет жестко зафиксированные рамки, не свойственные ипотечному рынку в последние годы перед кризисом [1].

Согласно достаточно оптимистичным прогнозам федеральной власти (сентябрь 2012 г.) в 2015 г. можно ожидать роста количества выданных кредитов до 1571 тыс. шт. общим объемом 2,4 трлн руб., что будет превышать показатель стратегии развития ипотечного жилищного кредитования в Российской Федерации до 2030 г. (741 тыс. шт. в 2015 г.) в 2,1 раза.

Средневзвешенная процентная ставка по ипотечным жилищным кредитам, выданным с начала года в рублях, за I полугодие 2012 г. составляла 12,1 % (ниже значения 2011 г. на 0,1 %). Однако к концу 2012 г. этот показатель увеличился до 12,5 %.

Весьма вероятное дальнейшее повышение средневзвешенных ставок по ипотечному кредиту в России не позволит реализоваться вышеприведенным прогнозам Минэкономразвития, даже при условии чисто теоретического предположения о стабильном развитии мировой экономики до 2016 г.

Большинство экспертов считает, что в 2013 году в России характерны следующие основные характеристики системы ипотечного кредитования:

- средневзвешенный уровень годовой ставки к концу 2013 г. по ипотечным кредитам в России составляет 13–13,5 %;
- снижение темпов роста объемов выдачи ипотеки в РФ (до 15–20 %);
- сохраняются жесткие требования банков к платежеспособности потенциальных заемщиков;
- общее число заемщиков возросло в 2013 г. незначительно (максимум на 10 %);
- основными участниками ипотечного рынка остаются госбанки (кредиторы) и госчиновники (кредитополучатели);
- повышаются требования банков к величине первоначального взноса.

Часть экспертов признают, что ипотечное кредитование в России является занятием очень рискованным. Это показали события со многими получателями ипотечных кредитов после острой фазы кризиса. Кроме того, существующая величина процента по ипотечному кредиту приведена в таблице и рассматривается в большинстве стран мира как кабальная сделка [2].

Именно поэтому доля ипотечного кредитования в ВВП России (1 %) никогда не приблизится к аналогичным показателям США (55 %) и стран Евросоюза (более 30 %), см. таблицу.

Условия предоставления ипотечных кредитов в Восточной Европе

Страна	Условия кредитования		
	доля кредита в стоимости жилья (%)	срок кредитования (лет)	процентная ставка (%)
Болгария	70	30	1 – 2
Польша	70 - 84	30 - 60	2 - 10
Венгрия	88	35	2 – 6
Чехия и Словакия	варьируется	30	2 – 5

Во всех экономически развитых странах люди не приобретают жилье (квартиру, дом), заплатив за него единовременно полную стоимость, а получают ипотечный кредит, что позволяет вселиться в квартиру сразу после оплаты первой части долга, затем, в течение ряда лет, периодическими платежами заемщик возвращает кредит и проценты по нему [3].

Библиографический список

1. Зюзин В.А., Королев А.Н. Комментарий к Федеральному закону от 16 июля 1998 г. №102-ФЗ «Об ипотеке (залоге недвижимости)». 2008.
2. Кириенко А.А. Ипотека в вопросах и ответах. М.: Экономист, 2007.
3. Полтерович В.М. Формирование ипотеки в догоняющих экономиках: проблема трансплантации институтов. М.: Экономист, 2007.

УДК 656.135.073(075.8)

Асп. К.Н. Демченко  
Рук. Р.Н. Ковалев  
УГЛТУ, Екатеринбург

**ПУТИ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА В РОССИИ И В МИРЕ**

Городской рельсовый транспорт развивается в мире по трем направлениям. В первом случае развитие пригородного железнодорожного транспорта направлено на увеличение пригородных и городских перевозок в классическом понимании на электрической и дизельной тяге. Оно наиболее полно соответствует повышающейся мобильности населения. В Западной Европе в основном используется электрическая тяга (электропоезда), в Северной Америке большинство пригородных маршрутов обслуживаются железнодорожными поездами на тепловозной тяге. В Японии улучшение пригородных перевозок как наиболее рентабельных рассматривается как