

Представляется целесообразным сокращение расходов на регистрацию и перерегистрацию предприятий путем снижения размеров уставных фондов и регистрационных сборов, сокращение монопольно-высоких ставок арендной платы, длительности процедуры регистрации и ликвидации предприятий.

Должны быть созданы условия для доступа малых предприятий на рынок недвижимости: в разных государствах – огромное количество зданий, сооружений, оборудования, которые следует на принципах льготной аренды передать малым предприятиям.

Главным принципом налогообложения должно быть позитивное развитие предприятий: необходимо сократить налоговую нагрузку на малые предприятия.

Повышение налоговых сборов должно осуществляться путем расширения производственной деятельности предприятий.

Государственная система кредитования малого предпринимательства должна обеспечивать реальную жизнеспособность, их укрепление, развитие.

Формируя систему малого предпринимательства, государство должно исходить из важнейшей социальной задачи – создания рабочих мест. Позитивное решение указанной задачи является основным звеном развития реального рыночного хозяйства страны.

УДК 339.187.62

### **Организационно-экономические основы развития лизинга грузовых автомобилей**

Кисель Т.Р.  
БАМАП

Лизинговая сделка сводится к оценке комплексной эффективности лизинга, организационно-экономический механизм которой рассматривается с трех сторон. Во-первых, с точки зрения автотранспортного предприятия, которое сталкивается с проблемой дефицита оборотных средств и отсутствием или недостаточности других источников для приобретения транспорта (лизингополучатель). Во-вторых, с точки зрения привлекательности лизинга как вида деятельности

для потенциальных инвесторов, предпринимателей и других финансовых институтов (лизингодатель), и, в-третьих, со стороны государства (денежные поступления в бюджет за счет лизинговой деятельности).

Практика показывает, что эффективность использования лизинга в транспортном комплексе невозможно рассматривать без его равнозначной оценки и значимости для указанных сторон. С этой целью разработана модель расчета интегрального показателя ( $I_{Эл}$ ) для системной оценки эффективности лизинга. В общем виде он определяется по формуле:

$$I_{Эл} = \mathcal{E}_{ЛП} \cdot k_{ЛП} \cdot k_{ЛД} \cdot (\mathcal{E}_{ЛДВ} \cdot k_{ЛДВ} + \mathcal{E}_{ЛДР} \cdot k_{ЛДР}),$$

где  $\mathcal{E}_{ЛП}$  – эффективность различных вариантов обновления автомобилей для лизингополучателя;

$\mathcal{E}_{ЛДР}, \mathcal{E}_{ЛДВ}$  – эффективность лизинга по доходности и времени возврата инвестиций для лизингодателя;

$k_{ЛП}, k_{ЛД}$  – коэффициенты удельного веса налоговых поступлений от лизингополучателя и лизингодателя;

$k_{ЛДВ}, k_{ЛДР}$  – коэффициенты значимости параметра времени и доходности для лизингодателя.

Расчет коэффициентов выполняется на основе статистических данных лизинговых договоров.

В результате получен интегральный показатель эффективности лизинга для лизингодателя, лизингополучателя и государства.

Данные для обоснования значений вышеуказанных показателей были обработаны с помощью регрессионного анализа, в результате чего получена следующая зависимость, которая позволяет рассчитать ожидаемые налоговые поступления в бюджет:

$$Y = 175711 + 0.077 \cdot X_1 - 579026,305 \cdot X_2 + 3,536 \cdot X_3,$$

где  $Y$  – народнохозяйственный эффект от реализации лизингового контракта;

$X_1$  – отпускная цена производителя объекта лизинга, руб.

$X_2$  – срок контракта, годы:

$X_3$  – средняя ставка фрахта, руб.

Кроме того, разработана мотивационная модель развития лизинга отечественных грузовых автомобилей на основе такого экономического норматива, как ставка таможенной пошлины. Сущность мотивационной модели заключается в ориентации белорусских лизингодателей и лизингополучателей на приобретение отечественной транспортной техники с учетом разработанного механизма таможенного обложения ввозимых по лизингу импортных автомобилей. Он включает следующие взаимосвязанные между собой элементы: обоснование величины добавленной таможенной стоимости импортируемой техники; выявление рыночной стоимости аналога отечественного производства, обоснование актуального объекта импорта для национальной экономики страны и расчет величины таможенной пошлины для лизинговых транспортных средств.

*ВСТС* рассчитывается как разница между рыночной стоимостью иностранного аналога ( $ВРСА_{И}$ ) и отечественного автомобиля, принятого в качестве эталона ( $РСА_0$ ) на внутреннем рынке:

$$ВСТС = ВРСА_{И} \cdot K_{И} - РСА_0.$$

Тогда мотивационная модель определения таможенной пошлины (ТП) может быть представлена следующим образом:

$$ТП = f(ВСТС, ЕС, K_{И}, K_{Э}, K_{А}),$$

где  $ЕС$  – единая унифицированная таможенная ставка для оценки значимости определенной таможенной группы автомобилей для республики;

$K_{И}$  – коэффициент, учитывающий идентификацию иностранного лизингового автомобиля в сравнении с отечественным эталоном;

$K_{Э}$  – коэффициент соответствия современным экологическим стандартам ЕВРО (в соответствии с действующими и перспективными стандартами);

$K_{А}$  – коэффициент значимости автомобилей для народного хозяйства страны.

Интеграция предложенной схемы таможенного обложения в структуру лизинговых контрактов позволит повысить эффективность каждой из составляющей модели, придать

государственной политике в области транспорта, таможенного регулирования и лизинга направленность в сторону мотивации закупок отечественных автомобилей для осуществления международных перевозок.

УДК 336.2 (476)

### **Формирование бюджета налогов как составная часть процесса налогового планирования на предприятии**

Тозик А.А., Евтух Г.И.

Белорусский национальный технический университет

Важнейшей характеристикой налогового законодательства является его императивность. Однако налоговое законодательство характеризуется и дифференцированным подходом к установлению налогово-правовых последствий различных фактов. Это позволяет осуществлять налоговое планирование, т.е. выбирая тот или иной вариант, плательщик может корректировать свою налоговую нагрузку, оставаясь при этом в рамках законодательства.

Оптимизация налоговых платежей подразумевает грамотное использование всех возможностей, создаваемых налоговым законодательством, для снижения налоговой нагрузки. Поэтому организациям целесообразно не пытаться уменьшить отдельные виды налоговых платежей, а построить рациональную систему управления финансовыми потоками, включая оптимизацию налогов применением методов налогового планирования.

В бюджете налогов представляется информация о планируемом начислении налогов и налоговых платежах, сгруппированная по видам налогов, с указанием налогооблагаемой базы и предполагаемой задолженности компании перед бюджетом.

Бюджет налогов необходимо составлять, во-первых, для оптимизации налогов, во-вторых, для дальнейшего расчета финансовых показателей компании и определения влияния на них налогового бремени, и, в-третьих, для формирования платежного календаря.

Процедуру формирования бюджета налогов можно разбить на несколько частей: 1) планирование начисления налогов, 2)