

## ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РЫНКА ЛИЗИНГА АВТОТРАНСПОРТА В БЕЛАРУСИ

*Высоцкая Ольга Владимировна*  
*Научный руководитель — д-р экон. наук, проф. Р.Б.Ивуть*  
*(Белорусский национальный технический университет)*

В данной статье рассмотрена проблема эффективности использования рынка лизинга автотранспорта в Республике Беларусь, факторы, влияющие на состояние данного рынка, а так же предложены пути решения вышеуказанной проблемы.

Для Беларуси, расположенной на перекрестке двух общеевропейских транспортных коридоров, особенно велико значение автомобильного транспорта, осуществляющего международные автоперевозки.

Одной из основных проблем, возникшей в связи со значительным увеличением международных перевозок, является сильный износ подвижного состава, недостаточное количество современных автомобилей и крайне ограниченные возможности обновления парка транспортных средств.

Срок эксплуатации более половины автотранспортных средств (66%) превышает семилетний срок. Их анализ показывает, что на рынке транспортных услуг преобладают автомобили иностранных производителей. Большинство импортного грузового транспорта взято по лизингу и составляет сейчас в Беларуси более 60%. Такой их высокий удельный вес объясняется жесткими экологическими требованиями на европейском рынке автомобильных перевозок. Сегодня только 10% подвижного состава соответствует стандарту Евро-3, хотя в странах ЕС уже в 2005 году к выполнению международных перевозок допускаются новые автомобили, удовлетворяющие требованиям стандарта Евро-4, а с 1 января 2008г. — требованиям Евро-5.

Финансовое положение большинства белорусских автотранспортных предприятий не позволяет им осуществлять прямые закупки современных грузовых автомобилей. Решить данную проблему можно с помощью лизинга, который дает возможность получать автомобили в пользование не срок, близкий к сроку их полной амортизации.

Согласно Указу Президента Республики Беларусь от 13 октября 1997 года № 587 «О лизинге» и постановлению Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 10 июля 2001 года № 34 «Об утверждении инструкции о порядке предоставления рассрочки уплаты таможенных платежей при таможенном оформлении объектов лизинга, ввезенных по договорам финансового лизинга» по решению таможенных органов, в зоне деятельности которых производится таможенное оформление объектов лизинга, плательщику таможенных платежей может быть предоставлена рассрочка их уплаты (таможенных пошлин и НДС) на весь срок действия договора лизинга, но не более чем на пять лет со дня принятия таможенной декларации для целей таможенного оформления.

За пользование рассрочкой уплаты таможенных платежей взимаются проценты в размере учетной ставки Национального банка Республики Беларусь, действующей на день полной либо частичной уплаты сумм таможенных платежей, на которые предоставлялась рассрочка. Однако использование рассрочки в итоге приводит к увеличению размера таможенных платежей почти в два раза, и по этой причине приобретение транспортных средств по договорам финансового лизинга затруднено.

Затраты, связанные с приобретением транспортных средств иностранного производства, предназначенных для осуществления международных перевозок, являются одними из самых высоких в сравнении с действующими в соседних государствах. Их уровень определяют установленные размеры ставок ввозных таможенных пошлин и налогов. В Республике Беларусь таможенные платежи и налог на приобретение автотранспортных средств, подлежащие уплате при выпуске в свободное обращение, увеличивают стоимость нового транспортного средства на 30,5%, бывшего в эксплуатации (старше 3 лет с момента производства) – на 153,2%. В Российской Федерации таможенные платежи увеличивают стоимость приобретения транспортных средств на 25,5%, за исключением приобретения транспортных средств старше 7-ми лет – на 72,4%. В странах Европейского Союза производятся основные марки техники, используемой на международных перевозках грузов, и перевозчики, зарегистрированные в ЕС, уплачивают только налог на добавленную стоимость.

В настоящее время БАМАП и ПО «БелавтоМАЗ» подписали совместную программу по поставкам на 2004-2006 годы отечественных автомобилей по лизингу, реализация которой позволит защищать интересы как производителей, так и потребителей. Программой предусматривается поставка потребителям седельных тягачей, соответствующих требованиям стандарта Евро-3, и полуприцепов с объемом кузова 85 и 89м<sup>3</sup>. Эта программа привлекательна для белорусских перевозчиков достаточно низкой стоимостью отечественной продукции по сравнению с зарубежной. Однако она не решает проблему обновления парка транспортных средств, так как сегодня подобная техника практически не производится в Беларуси. Кроме того, как уже говорилось выше, уже в 2005 году к выполнению международных перевозок стали допускаться новые автомобили, удовлетворяющие требованиям стандарта Евро-4. Поэтому этот факт еще раз свидетельствует об актуальности использования лизинга автотранспорта западных производителей на международных перевозках.

Увеличение количества автомобилей, взятых в лизинг, позволит создать дополнительные рабочие места для жителей республики, уменьшая тем самым уровень безработицы. Кроме того, обеспечит увеличение денежных поступлений в бюджет республики и, прежде всего, валютных.

УДК 386.12

## **ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА К УПРАВЛЕНИЮ АВТОТРАНСПОРТНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ**

*Романова Елена Владимировна, Буйко Людмила Александровна  
Научный руководитель – д-р экон.наук, проф. Р.Б. Ивуть  
(Белорусский национальный технический университет)*

В данной статье рассмотрены предпосылки формирования логистического подхода к управлению, изучены особенности его применения на автотранспортном предприятии.

Экономико-правовые преобразования в Республике Беларусь требуют развития новых форм управления предприятием, повышения