

4. Страхование дело как хозяйственная деятельность требует управления, а следовательно - прогнозирования. Инфляционные процессы обесценивают страховые резервы и уменьшают гарантии страховщиков. В данной ситуации применение формальных методов прогнозирования в сочетании с интуитивными дает страховщику инструмент для получения информации о будущем развитии убытков.

5. Одним из действенных инструментов организации и управления страховым делом является использование компьютерных технологий в автоматизации деятельности страховой компании, от правильного выбора стратегии которой зависит во многом рост прибыли и финансовой устойчивости. Рассматривая взаимосвязь процесса автоматизации с планируемыми затратами, технико-экономическими характеристиками и финансовыми результатами, становится очевидной возможность рассмотрения автоматизации как объекта внутреннего инвестирования страховой компании.

УДК 656.13:339.187.62

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛИЗИНГА АВТОТРАНСПОРТА, ЗАНЯТОГО МЕЖДУНАРОДНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

Борисевич Руслан Михайлович, Рабецкая Татьяна Юрьевна
Научные руководители д.э.н., профессор Р.Б.Ивуть,
Н.В.Стефанович
(Белорусский национальный технический университет)

В данной работе рассматриваются проблемы обновления подвижного состава, занятого международными перевозками, в связи с чем была разработана модель расчета интервального показателя для оценки эффективности лизинга. Представлена схема таможенного обложения ввозимых по лизингу импортных автомобилей.

Для Беларуси, расположенной на перекрёстке двух общеевропейских транспортных коридоров, особенно велико значение автомобильного транспорта, осуществляющего международные автоперевозки. Парк подвижного состава, занятого данными перевозками, составляет около 10 тыс. автомобилей. Поступления иностранной валюты от этого вида деятельности ежегодно составляют около 230 млн. долларов США.

Выполнение международных автоперевозок осуществляется на основе двусторонних межправительственных соглашений, которые Беларусь подписала с 38 странами мира. Более 80 % объема перевозок приходится на страны Евросоюза, которые выдают универсальные разрешения на поездки белорусским автоперевозчикам. Исследования показывают, что на этом рынке могут эксплуатироваться только автомобили, соответствующие стандарту Евро-3. Однако отечественные автомобили семейства МАЗ в большинстве своем не только не соответствуют данному стандарту, но более 60 % из них имеют срок эксплуатации более 7 лет. Ситуация усугубляется еще и тем, что в 2005 году к выполнению международных перевозок допускаются автомобили, стандарта Евро-4, а с 1 января 2008 года – требованиям Евро-5. В настоящее время подобная техника в Беларуси не производится. Поэтому, учитывая сложившееся положение, был разработан и издан Указ Президента Республики Беларусь от 8 апреля 2004 года №171 «О некоторых мерах по улучшению условий реализации автомобильных транспортных средств отечественного производства».

В связи со значительным увеличением числа международных перевозок возникает проблема обновления подвижного состава, занятого международными перевозками. Исследования показывают, что решить данную проблему можно с помощью лизинга, который дает возможность получать автомобили в пользование на срок, близкий к сроку их полной амортизации.

Практика показывает, что эффективность использования лизинга в транспортном комплексе невозможно рассматривать

без его равнозначной оценки и значимости для указанных сторон. С этой целью нами разработана модель расчета интегрального показателя ($I_{эл}$) для системной оценки эффективности лизинга. В общем виде он определяется по формуле

$$I_{эл} = \mathcal{E}_{лп} \cdot k_{лп} + k_{лд} \cdot (\mathcal{E}_{лдв} \cdot k_{лдв} + \mathcal{E}_{лдр} \cdot k_{лдр}), \quad (1)$$

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.

Данные для обоснования значений вышеуказанных показателей были обработаны с помощью регрессионного анализа, в результате чего получена следующая зависимость:

$$Y = 175711 + 0,077 \cdot X_1 - 579026,305 \cdot X_2 + 3,536 \cdot X_3, \quad (2)$$

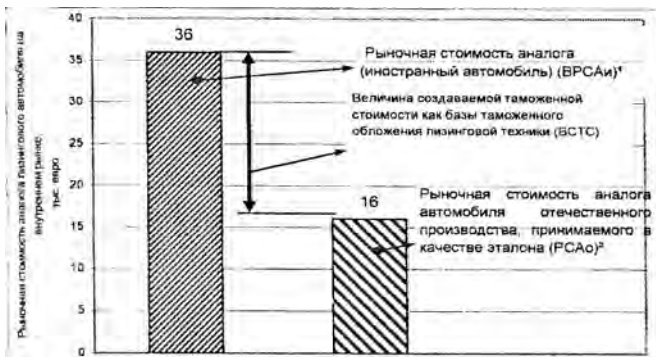
где Y – народнохозяйственный эффект лизингового контракта, руб.;

X_1 – отпускная цена производителя объекта лизинга, руб.;

X_2 – срок контракта, годы;

X_3 – средняя ставка фрахта, руб.

Вместе с тем, нами 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 современной отечественной транспортной техники. с учетом разработанного механизма таможенного обложения ввозимых по лизингу импортных автомобилей. Предлагаемая схема представлена на рисунке.



Предлагаемая схема таможенного обложения ввозимых по лизингу импортных автомобилей

ВСТС рассчитывается по формуле

$$\text{ВСТС} = \text{ВРСА}_и \cdot K_и - \text{РСА}_о, \quad (3)$$

где $\text{ВРСА}_и$ – рыночная стоимость иностранного аналога объекта лизинга на отечественном рынке;

$\text{РСА}_о$ – рыночная стоимость отечественного эталона.

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

$$\text{ТП} = f(\text{ВСТС}, \text{ЕС}, K_и, K_э, K_a), \quad (4)$$

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

$K_и$ – коэффициент, учитывающий идентификацию иностранного автомобиля в сравнении с отечественным эталоном;

$K_э$ – коэффициент соответствия экологическим стандартам Евро;

K_a – коэффициент значимости для народного хозяйства страны.

¹ В качестве аналога иностранного образца принят автомобиль Ивеко-240Е42 «Евро-тех» (год выпуска – 2000, стандарт Евро-2, мощность двс – 420 л.с.).

² В качестве эталона при расчетах принят автомобиль МАЗ-54323 (год выпуска – 2000, двигатель ЯМЗ-236, мощность – 330 л.с.).

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 грузовых автомобилей для осуществления международных перевозок.

УДК 656.052

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА НА ПРИНЦИПАХ ОПТИМИЗАЦИИ

Давидюк Мария Вячеславовна

*Научный руководитель - к.э.н., доцент, В.Л.Шабека
(Белорусский национальный технический университет)*

Конкурентоспособность автомобильного транспорта обуславливается определенными параметрами и наличием у них количественных значений. Целью исследования являлось получение количественных оптимальных оценок развития грузового автомобильного транспорта Республики Беларусь на прогнозный период (2005-2020 гг.).

Развитие грузового автомобильного транспорта определено Программой деятельности Правительства РБ. Программа формирует основные направления развития транспорта. Однако, в силу многих обстоятельств, программа не подкрепляется соответствующими действиями в развитии комплексного транспортного законодательства, организационными, экономически-