

РАЗВИТИЕ РЫНКА ЛИЗИНГА АВТОТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Москалёва Екатерина Владимировна
Научные руководители д-р экон. наук, проф. Р.Б.Ивуть,
канд. экон. наук, доцент А.А.Тозик
(Белорусский национальный технический университет)*

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

Исследования показали, что одной из наиболее острых проблем отечественных автотранспортных предприятий и предпринимателей является сильный износ подвижного состава, недостаточное количество современных автомобилей и крайне ограниченные возможности обновления парка транспортных средств.

Анализ парка грузовых автомобилей, занятых международными перевозками, 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 высокий удельный вес импортных лизинговых автотранспортных средств объясняется жесткими экологическими требованиями на европейском рынке автомобильных перевозок. Сегодня только 10 % подвижного состава соответствует стандарту Евро-3, хотя страны ЕС уже с 1 января 2005 г. переходят на стандарт Евро-4, а с 1 января 2008 года - требованиям Евро-5. Таких автомобилей наша республика не производит. Чтобы удержаться на европейском транспортном рынке и продолжать успешно на нем работать, необходимо располагать самым эффективным и удовлетворяющим всем

европейским стандартам подвижным составом. Финансовое положение большинства белорусских автотранспортных предприятий не позволяет им осуществлять прямые закупки современных грузовых автомобилей.

В связи с этим только лизинг является достаточно эффективным и надежным способом обновления парка подвижного состава и тем самым помогает отечественным автотранспортным предприятиям удержаться на европейском рынке автотранспортных услуг.

В целом на основании обобщения опыта применения лизинга как в развитых странах, так и в Беларуси сделан вывод о целесообразности и эффективности развития рынка лизинга автотранспорта, который, обновляя активную часть основных фондов автотранспортных предприятий (АТП), укрепляет экономику за счет валютных поступлений в бюджет республики, создает условия для ускоренного развития стратегически важной отрасли, а также стимулирует приток капитала в производственную сферу.

В работе предложена методология оценки эффективности лизинга грузовых автомобилей. Проблема оценки комплексной эффективности лизинга рассматривается с трех сторон. Во-первых, с точки зрения автотранспортного предприятия, которое сталкивается с проблемой дефицита оборотных средств и отсутствием или с незначительностью 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).

А также 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 приоб-

ретенение современной 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 актуальности объекта импорта для национальной экономики страны и расчет величины таможенной пошлины для лизинговых транспортных средств.

С целью выработки единой стратегии на рынке лизинга международных автоперевозок предложено создание холдинговой структуры по обслуживанию лизинга грузовых автомобилей. Для Республики Беларусь данная структура относится к региональной. В качестве регионов могут быть выбраны как областные центры, так и отдельные районы и города республики, наиболее благоприятные для развития лизинговой деятельности. Филиалы холдинга предлагается создавать и в свободных экономических зонах с целью использования налоговых, таможенных и других льгот и преференций.

Как правило, к подобной региональной структуре в западных странах прибегают поставщики автомобильной техники. Совершая продажу лизинговых услуг по конкретному виду продукции, какой является автотранспортная техника, лизинговый холдинг минимизирует потери и возможные риски по лизинговым операциям, сокращает время, необходимое для организации сделок. При таком способе организации лизинговый холдинг, как правило, имеет собственный парк автомобилей, активно используя сделки по оперативному и финансовому лизингу.