

Беларусь. Данный проект доказал наибольшую выгодность инвестирования денежных средств в экономику нашей страны.

УДК [656.136] (100) (043.2)

## **ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: ГРУППА РИСКА**

*Пригодич Ольга Николаевна  
Научный руководитель - Г.М.Третьякевич  
(Белорусский национальный технический университет)*

В данной статье рассмотрена проблема недоставок грузов в таможенных назначениях, поставившая под сомнение стабильность перспективы существования гарантийной цепи МДП (TIR). Благодаря расследованию белорусских спецслужб, выяснилась общая схема, по которой весьма дорогостоящие грузы не достигли таможенных назначений.

Настежь распахнутые границы, после развала СССР, способствовали беспрепятственному, неучтенному и необлагаемому никакими налогами и пошлинами перетеканию товарных потоков по экспорту и по импорту. И не смотря на увеличение таможенных пошлин, поступления в бюджет не возросли, но сокращались. После чего сотни автотранспортных предприятий, осуществляющих международные автоперевозки грузов, фактически были объявлены вне закона.

Автопоезд, принадлежащий белорусской транспортной компании «Икс», получает загрузку в Литве на Чехию транзитом через Беларусь. Автомобиль с грузом пересекает Литву, Беларусь, выезжает из нее и как бы на законном основании, подъезжал к Польше. Но на ее территорию почему-то не въезжал, а

соответственно и на территорию Чехии. Схема аферы была до удивления проста: заказчик перевозки «Некто», прекрасно зная об отсутствии у перевозчика дефицитных разрешений, предлагал такое решение: «Твой водитель доводит машину до выездного терминала из Беларуси, а мои водители доведут ее до места назначения и вернут обратно. Все документы, подтверждающие пересечение границ, будут в порядке». Документы действительно были в порядке. Если не считать того, что таможенные печати, подтверждающие пересечение границ, а также поступление груза на таможенную территорию назначения были чистой воды липой.

Следующий громкий скандал, связанный с недоставками грузов по процедуре МДП, разгорелся в июле 2002 года, когда с августа 2001 года 32 литовских транспортных компании транзитом через Беларусь не довели грузы до российских таможен и тем самым обманули российскую казну почти на 11 млн. долларов. С точки зрения руководства МСАТ, в Беларуси существует целая сеть фирм-однодневок, а «благодаря» несовершенной системе допуска к рынку международных автоперевозок, стало возможным существование целого «конвейера не доставок».

Но самая памятная история случилась в конце 2002 года, когда Женева признала криминально опасными Украину, Беларусь, Россию и Казахстан. После этого серьезно ужесточилась схема допуска транспортников к перевозкам по процедуре МДП. За последние семь лет количество белорусских международных автоперевозчиков уменьшилось с 3,7 тыс. до 1,5 тыс. Причина этого не столько в жестком отношении национальной власти к отрасли, а в несостоятельности самой процедуры МДП.

МСАТ после «хитрого» транзита грузов из Литвы в Чехию принудил национальные ассоциации еще больше ограничить допуск перевозчиков к перевозкам. После весьма жестких требований МСАТ дирекция БАМАП распространила среди белорусских перевозчиков рекомендации, которые, быть может, позволят им избежать весьма тяжелых последствий. А 26 августа

2004 года было проведено совещание БАМАП с перевозчиками по вопросу возможности перевозки ими грузов «повышенного риска». Держатель книжки МДП, желающий перевозить грузы повышенного риска, обращается с письменным заявлением в БАМАП, который, рассматривает его и сообщает о своем решении. В случае получения положительного решения тот должен в течение установленного срока представить в БАМАП дополнительную гарантию для перевозки грузов повышенного риска, после чего он имеет право осуществлять такие перевозки.

УДК 339.187.62: 656.13

## **МЕТОДИКА РАСЧЕТА ЛИЗИНГОВЫХ ПЛАТЕЖЕЙ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ**

*Романович Оксана Ивановна*  
*Научный руководитель - канд. экон. наук,*  
*доцент А.Д. Молокович*  
*(Белорусский национальный технический университет)*

Обобщен опыт применения лизинга, предложена методика расчета лизинговых платежей, оценка реальной эффективности лизинга на качественном и количественном уровне.

Конкурентоспособность белорусских перевозчиков в значительной степени зависит от их технического обеспечения, которое по своим характеристикам должно отвечать международным экологическим и техническим стандартам.

В настоящее время в Республике Беларусь из 10 тысяч автотранспортных средств, осуществляющих международные перевозки грузов, более 70% не отвечают экологическим требованиям стандарта ЕВРО-2 и ЕВРО-3. В республике наблюдается тенденция к старению подвижного состава: в 2003 году срок