

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

эксплуатации свыше 7 лет имело 62% автотранспортных средств, в 2004 году – 66%.

За рубежом лизинг является эффективным и гибким инструментом экономической политики. Ежегодный объем инвестиций, осуществляемых посредством лизинга, превышает 100 млрд. долл.

В Беларуси лизинг развивается медленными темпами. Причины: отсутствие рациональных схем организации лизинговой деятельности, не отработан механизм взаимодействия отечественных и зарубежных лизинговых организаций и др.

Реальная эффективность лизинга как явления достигается, если он выгоден всем: государству, банку, лизингодателю, лизингополучателю.

Требование устойчивого развития обуславливает рассмотрение лизинга как инвестиционного проекта с привлеченным капиталом. Выгодность лизинговой сделки определится, исходя из темпов роста собственных активов лизингополучателя. При эффективности лизинга соблюдается неравенство:

$$IRR_d > P_{пр.},$$

где $P_{пр}$ – ожидаемая рентабельность собственных активов предприятия без лизинга;

IRR_d – ожидаемая внутренняя норма рентабельности активов предприятия при привлечении имущества по лизингу.

Лизинговые платежи включают: расходы по погашению кредита, расходы по обслуживанию кредита и доход лизингодателя. Погашение кредита принимается равномерным, а остальные составляющие – в процентах от остаточной стоимости объекта.

Величина годовых выплат лизингополучателя при равенстве годовых платежей определится по формуле:

$$L = (C - C_{ост} * a^*) : a,$$

где L – размер годового лизингового платежа; C , $C_{\text{ост}}$ – первоначальная и остаточная стоимость лизингового имущества, соответственно; a^* – коэффициент дисконтирования; a – коэффициент годовой постоянной ренты.

При координации доходов и лизинговых платежей производится расчет срока договора из соотношения:

$$(C - C_{\text{ост}}) - \sum_{T_l} L_t * (1 + i)^t = 0,$$

где T_l – искомый срок договора лизинга; L_t – доход лизингополучателя, направляемый на платежи в t -м году.

В перспективе лизинг может дать рост общих объемов инвестиций в республике и реально расширить выбор методов и способов хозяйствования для организаций.

УДК 347.463

ПРОБЛЕМЫ ТРАНЗИТА НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ БЕЛАРУСИ

Шабека Кирилл Николаевич

Научный руководитель - канд. экон. наук,

доцент А.Д.Молокович

(Белорусский национальный технический университет)

Усиливающиеся в последнее время тенденции глобализации мировой экономики повышают значение транспортных услуг на мировом рынке. В статье анализируются проблемы, связанные с функционированием основных транзитных систем перевозки грузов автомобильным транспортом под таможенным контролем.