

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.

Из общего объема грузов, перемещаемых через таможенную границу республики, около 70 % составляют транзитные грузы, что позволяет рассматривать Беларусь как основную транзитную страну на пути в Европу.

В соответствии со стандартами таможенного регулирования любая транспортная операция ввоза, вывоза и транзита должна осуществляться с разрешения и под контролем таможенных органов.

Системы таможенного транзита разрабатываются именно с целью уменьшить трудности, с которыми сталкиваются перевозчики, и в то же время предоставить в распоряжение таможенных органов международную систему контроля, способную заменить традиционные национальные процедуры и защитить при этом каждое государство транзита от нелегального ввоза грузов.

Необходимым условием успешного функционирования любой транзитной системы является простота ее использования, как для всех участников международных транзитных перевозок, так и для сотрудников таможенных органов.

Выделяют следующие системы транзитного перемещения товаров под таможенным контролем:

- процедура МДП;
- процедура АТА;
- процедура Т (Т1/Т2) или SAD;
- процедура ДКД.

Наиболее популярной среди международных автомобильных перевозчиков стран СНГ, в том числе и Беларуси, является Конвенция МДП, 1975 г. Начиная с 1992 года по 2003 год количество субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих международные перевозки грузов по процедуре МДП, увеличилось в 90 раз.

Несмотря на ряд подписанных между странами СНГ соглашений о транзите, упрощении и унификации таможенного оформления на таможенных границах, попытки создания общей процедуры перевозки товаров под таможенным контролем, определенных успехов в этом добились лишь таможенные органы Республики Беларусь и Российской Федерации, которые согласовали условия общей системы контроля за транзитными перевозками грузов по таможенным территориям своих стран.

Белорусско-российская система транзитных перевозок грузов под таможенным контролем известна как процедура «ДКД». Она основана на применении унифицированного «Документа контроля доставки» и обмене информацией, формируемой в автоматизированных системах контроля доставки товаров (АСКДТ). Общим недостатком процедуры «ДКД» является отсутствие единой системы финансовых гарантий, действующих на таможенных территориях Беларуси и России.

Однако на территории европейских государств в настоящее время транзитная система МДП утратила свою значимость, ибо здесь стала превалировать другая транзитная таможенная система "СТ" (Common transit), которая в большей степени упрощает таможенные формальности. Особенностью этой транзитной системы является то, что она применима только в пределах Европейского Союза и поэтому не применяется на территории Беларуси.

Европейская процедура «общего транзита» равнозначна по своему содержанию «коммунитарному транзиту» ЕС, который включает процедуры «Т 1» и «Т 2». Процедура «Т 1» распространяется на перевозки иностранных товаров под таможенным контролем по территории Европейского Союза. Процедура «Т 2» применяется только к товарам ЕС для целей подтверждения их принадлежности к товарам таможенного союза в тех случаях, когда они возвращаются на территорию ЕС после временного вывоза и перевозки под таможенным контролем по странам, применяющим Конвенцию об общем транзите.

Применение процедуры «СТ» привело к снижению транзита иностранных грузоперевозчиков через Республику Беларусь и ограничения в выдаче разрешений на транзит по территориям стран — членов ЕС для национальных грузоперевозчиков РБ.

В этих условиях сохранение транзитного потенциала Беларуси становится одной из приоритетных государственных задач, решить которую можно лишь объединив транспортные системы Республики Беларусь и Российской Федерации, и унифицировав транспортное законодательство, интегрировав общую транспортную систему с транспортной системой Европы и азиатского континента.

К элементам кооперирования в области реализации общей транспортной политики Европейского Союза и транспортной политики Республики Беларусь можно отнести создание системы поручительства в обеспечении доставки транзитных грузов под таможенным контролем, которая принята в ЕС и может быть применена в Республике Беларусь.

УДК 338.22:336.221

НАЛОГОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ РАСШИРЕНИЯ БИЗНЕСА ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯ

Шкель Ирина Леонидовна

Научный руководитель - Ю.М.Красовский

(Белорусский национальный технический университет)

Объектом изучения работы является деятельность индивидуального предпринимателя. Цель работы – рассмотреть возможные альтернативы расширения его бизнеса с учетом существующего ограни-