

регион. Одновременно такое направление диверсификации существенно снизит коммерческие риски, сопутствующие экономической деятельности белорусских субъектов хозяйствования.

При этом, исходя из особенностей белорусской экономики, можно установить и особенности диверсификационной стратегии развития с использованием расширения внешнеэкономической деятельности. В настоящее время основными трудностями использования этой стратегии будут особенности валютного регулирования внешнеэкономической деятельности. Недостаток валютных ресурсов, множественность курса белорусского рубля, его практическая неконвертируемость являются главным препятствием на пути развития диверсификации через внешнеэкономическую деятельность. По расчетам экспертов предприятие, выходящее на зарубежные рынки, только из-за множественности курса белорусского рубля теряет около 15 % выручки, которые практически могут рассматриваться как дополнительный налог с оборота. Иные причины, такие, как размеры налога на добавленную стоимость или величины таможенных пошлин, несут в себе меньшую угрозу, так как являются относительно стабильными и их можно предусмотреть.

Диверсификация предприятий через развитие внешнеэкономической деятельности как увеличивает предпринимательские риски, так и снижает их. При этом в качестве сильных сторон этой стратегии развития выступают:

- возможность расширения производства и продаж продукции;
- расширение валютной выручки и, соответственно, усиление инвестиционно-го и инновационного потенциала предприятия;
- развитие внешнеэкономических связей, нахождение новых партнеров, в том числе и стратегических.

Угрозами данной стратегии могут быть:

- непредсказуемость поведения белорусской денежной единицы;
- отсутствие необходимых профессионально подготовленных кадров для рестройки внешнеэкономической деятельности;
- низкая конкурентоспособность новых отечественных товаров на рынках Европы.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ПРИ МЕЖДУНАРОДНОМ ЛИЗИНГЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

А.Г.Шумилин, Т.Р.Кисель

Белорусская государственная политехническая академия, Республика Беларусь

В настоящее время, при остром дефиците инвестиций автотранспортные предприятия не смогут в ближайшее время обновлять парк подвижного состава. Однако необходимо решать данную проблему, особенно при международных пере-

возках, так как большинство отечественных автомобилей не соответствует требованиям европейских стандартов. При недостатке собственных финансовых средств особенно актуально встают вопросы лизинга, в том числе международного.

Однако как показал анализ работы многих АТП, в настоящее время экономически невыгодно приобретение транспортных средств с помощью международного финансового лизинга. Это объясняется необходимостью уплаты значительных сумм таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость при ввозе транспортных средств на территорию Республики Беларусь. И, хотя Указом Президента Республики Беларусь №587 «О лизинге» от 13.11.97 разрешено уплачивать вышеуказанные платежи в рассрочку в течение всего договора лизинга (но не более 5 лет), эти суммы настолько велики, что большинство предприятий не в состоянии приобретать технику. Положение усугубляется необходимостью уплаты налога за регистрацию транспортных средств в ГАИ в размере 5% от первоначальной стоимости приобретаемого на условиях лизинга автомобиля.

В связи с вышеизложенным, большинство предприятий, осуществляющих международные автомобильные перевозки, используют подвижной состав, приобретаемый на условиях международного оперативного лизинга, при котором они освобождаются от необходимости уплачивать таможенные пошлины и НДС. Это позволяет решить проблему недостатка оборотных средств и работать безубыточно с первого года лизингового договора, однако обновления автомобильного парка не происходит. Это опасно тем, что договор оперативного лизинга может быть расторгнут любой из сторон в любой момент времени, т.е. у предприятия существует реальная возможность остаться без средств производства.

Выходом из создавшейся сложной ситуации может стать повышение эффективности использования международного финансового лизинга. Критериями оптимальности при расчете эффективности мероприятий по совершенствованию финансового лизинга должны стать уровень полученной предприятием прибыли и денежных поступлений в государственный бюджет от проведения лизинговых сделок.

В создавшейся ситуации, когда большинство автотранспортных предприятий используют оперативный лизинг, поступления в государственный бюджет минимальны и ограничиваются лишь суммой налога за регистрацию транспортных средств в ГАИ и налога на доход иностранных лизингодателей. При этом следует отметить, что предприятия работают прибыльно.

Если бы предприятия использовали существующую модель международного финансового лизинга, то поступления в государственный бюджет были бы максимальными, т.к. включали бы значительные суммы таможенных пошлин и НДС. Однако реально этого не происходит, в связи с тем, что предприятия не могут работать убыточно и не заключают договоры по приобретению транспортных средств на условиях международного финансового лизинга.

Для того чтобы стимулировать предприятия заключать подобные договоры и тем самым увеличить поступления в государственный бюджет,

предлагается осуществить следующие мероприятия:

- 1) снизить ставку таможенной пошлины по ввозимым на условиях международного финансового лизинга седельным тягачам с 15% до 12%, прицепам (полуприцепам) с 20% до 16%;
- 2) отменить уплату налога на добавленную стоимость по ставке 20% при ввозе на территорию Республики Беларусь транспортных средств, предполагаемых к использованию на международных перевозках, включая запасные части, обычные принадлежности, контейнеры и другое транспортное оборудование, ввозимые вместе с транспортными средствами, а также при ввозе запасных частей и оборудования, предназначенных для ТО и ремонта ввозимых транспортных средств. Это необходимо еще и потому, что, согласно «Положению о лизинге на территории РБ», утвержденному 31.12.97, амортизационные отчисления по приобретенному в лизинг автомобилю включаются в добавленную стоимость для расчета НДС по результатам его эксплуатации. Практически это означает двойное налогообложение НДС;
- 3) разрешить уплачивать налог за регистрацию транспортных средств в ГАИ по ставке 5% не от первоначальной стоимости транспортного средства, а от остаточной его стоимости, и вносить в государственный бюджет в конце договора лизинга при переходе права собственности на объект лизинга лизингополучателю (при выкупе объекта лизинга).

Все вышесказанные мероприятия следует регламентировать таким временным промежутком, в течение которого Мясский автомобильный завод увеличит объем выпуска автомобилей МАЗ-54421 с двигателем MAN, отвечающим экологическим нормам Евро-2, и его аналогов, и сможет обеспечить ими белорусских автоперевозчиков.

Как показывают расчеты, автотранспортным предприятиям более выгодно использовать международный оперативный лизинг (МОЛ) для приобретения автопоездов. В связи с тем, что, не нужно уплачивать таможенные пошлины и НДС, автопоезд работает безубыточно начиная с первого года лизингового договора.

Расчет лизинговых платежей и ежегодных результатов работы автопоезда, приобретенного на условиях международного финансового существующего лизинга, показали, что при данной лизинговой схеме предприятие будет работать убыточно и прибыль получит лишь на четвертый год эксплуатации автопоезда по лизингу.

При предлагаемой схеме международного финансового лизинга (МпФЛ) когда таможенные пошлины снижены до 12% по седельному тягачу и до 16% по прицепу (полуприцепу) отменена уплата НДС при ввозе транспортных средств и разрешена уплата налога за регистрацию транспортных средств в ГАИ с остаточной стоимости автомобиля в конце договора лизинга при переходе права собственности на имущество лизингополучателю. Будут максимизированы поступления в госбюджет при соблюдении условия безубыточной эксплуатации автопоезда начиная

с первого года лизингового договора.

Предлагаемые мероприятия дадут возможность транспортным предприятиям получать прибыль от использования автомобиля в условиях международного финансового лизинга уже в первый год от его эксплуатации. При этом отчисления в бюджет будут выше, чем при международном оперативном лизинге. Использование данных предложений обеспечит более высокую привлекательность международного финансового лизинга автотранспорта, что ускорит обновление подвижного состава конкурентоспособной техникой белорусские автопредприятия и увеличит поступления средств в бюджет республики в свободно-конвертируемой валюте.

ПРИМЕНЕНИЕ РАЗЛИЧНЫХ МЕТОДОВ ОЦЕНКИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В УСЛОВИЯХ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ И РИСКА

Козинец М.Т.

Брестский политехнический институт, Республика Беларусь

Трансформация экономики неизбежно приводит к изменению сложившейся системы экономических отношений и инфраструктуры народного хозяйства. Одним из элементов последней является инвестиционный рынок и его составная часть – рынок ценных бумаг. В настоящий момент не наблюдается активного взаимодействия данного сегмента национальной экономики с рынками других государств, что, впрочем, не означает, что трансграничное сотрудничество на фондовом рынке отсутствует. В конце 1998 года пакет акций брестского строительного предприятия был выкуплен польской фирмой PUŁAWY S.A., осуществляется работа на Белорусской валютно-фондовой бирже по реализации ценных бумаг белорусских акционерных обществ за свободно конвертируемую валюту, в том числе и иностранным инвесторам. Согласно существующим правилам¹, осуществление сделки купли (продажи) ценных бумаг и связанный с этим вывоз (ввоз) их из Беларуси состоит из следующих этапов: 1) получения разрешения на ввоз (или вывоз, если в данном финансовом году Советом министров и Национальным банком установлены лимиты на данную операцию); 2) регистрация факта вывоза-ввоза в Комиссии по вывозу и ввозу ценных бумаг при ГК по ЦБ РБ.

Несмотря на то, что основы законодательной и нормативной базы, регламентирующих трансграничное сотрудничество в области рынка ценных бумаг заложены, сделки в данном направлении носят несистематический характер. Главная причина этого, помимо низкой эффективности белорусской экономики в целом и отдельных субъектов хозяйствования в частности, заключается в высоком риске и неопределенности операций. В мировой научной практике разработан ряд методов

¹ Порядок вывоза из Республики Беларусь ценных бумаг белорусских эмитентов и ввоза в Республику Беларусь ценных бумаг иностранных эмитентов (рег. № 2119/12 от 15.10.97)