

вало получение ипотечного кредита. Далее от 1500 до 3000 \$ США взимается банком за обслуживание ипотеки. Сюда входит стоимость принятия и рассмотрения заявки на предоставление ипотеки. Причем в ипотечном кредите могут и отказать. Обслуживание ссудного счета потребует 1-1,5 % в год от общей стоимости квартиры. Кроме того, необходимо застраховать за свой счет в пользу банка свою жизнь, имущество и приобретаемое жилье. Кроме того, если вы продаете старое жилье для покупки нового через ипотечный кредит, следует иметь в виду, что необходимо будет уплатить налог на продажу имущества. Нотариус может взять от 1000 до 2000 \$ США, так как он будет исходить из 1,5% стоимости продаваемой квартиры не от оценки БТИ, а от ее рыночной стоимости. В связи с этим альтернативой ипотеке сегодня может выступать потребительский кредит.

В настоящее время максимальная сумма потребительского кредита достигает 17 тыс. \$ США (ранее она была 10-15 тыс. \$ США). При этом банки не требуют отчета, куда идут предоставляемые ими средства. Поэтому их можно направлять на доплату по ипотеке. Раньше процентные ставки по потребительскому кредиту были выше ипотечного кредита на 2-3%, сейчас - на 1,5%. Некоторые потребительские кредиты можно взять даже за 14% годовых, а ипотечные - лишь за 15% годовых. По срокам кредитования ипотека у нас рассчитана на 10-15 лет, а иногда и до 20 лет. Для примера на западе она рассчитана более, чем на 20 лет. Сроки же потребительского кредита по сравнению с ипотекой сегодня сократились с 2 раз до 1,5, но они, конечно же, значительно меньше сроков ипотечного кредитования.

Несмотря на недостатки ипотечного кредитования в целом оно перспективно. Надо правильно выбирать из средств какой программы ипотеки следует осуществлять покупку жилья. Необходимо отметить, что ипотекой не является способ кредитования жилья, когда имеется в продаже не готовая недвижимость, а предполагается финансирование ее строительства, потребительские жилищные кооперативы также не входят в систему ипотечного кредитования.

## **ФОРМИРОВАНИЕ РАЦИОНАЛЬНОГО ФИНАНСОВОГО МЕХАНИЗМА ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**

**О.В. Черных**

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск,  
Республика Беларусь*

Главной задачей в области коммунального пассажирского транспорта является формирование пассажирообслуживающей системы, отвечающей интересам общества, современным стандартам и обеспечивающей эффективное использование ресурсов, транспортную и экологическую безопасность. Поддержка общественного транспорта должна быть отнесена к одной из приоритетных задач как республиканских, так и местных органов власти.

По мере развития конкуренции во взаимоотношениях предприятий городского коммунального пассажирского транспорта с заказчиками их услуг должна и будет усиливаться роль контрактной системы на конкурсной основе, базирующейся на расчетах экономически и технически обоснованных затрат транспортников. При этом технико-экономические расчеты стоимости обслуживания маршрутов по нормативам, учитывающим конкретные условия и особенности, должны быть приемлемыми для всех сторон. Расходы городского транспорта будут компенсироваться за счет средств, поступающих от оплаты проезда пассажирами, дотаций из местных бюджетов, а также путем привлечения средств из внебюджетных источников, в том числе целевых сборов, включая сборы с предприятий и организаций, предоставляемых их работникам. В тех случаях, когда работающим гражданам, в том числе и военнослужащим, льготы предоставляются по профессиональному признаку, возмещать затраты по их обслуживанию должны ведомства, в которых они работают и по представлению которых введены льготы. Все средства целесообразно консолидировать в целевом территориальном Фонде поддержки и развития городского коммунального пассажирского транспорта.

Таким образом, ключевая проблема устойчивого финансирования коммунального транспорта – это его стабильное финансирование, включая использование нетрадиционных источников. Для возмещения расходов, связанных с наличием льгот по оплате проезда, назрела необходимость правительственного решения, четко определяющего источники, механизм и порядок компенсации предприятиям и организациям их затрат (убытков) по обслуживанию пассажиров, имеющих льготы на проезд.

Основные суммы дотаций из местных бюджетов в настоящее время расходуются на покрытие убытков городского транспорта и, частично, на приобретение транспортных средств. В поступлениях по трансферу сумма дотаций городскому транспорту по покрытию убытков, связанных с льготниками, в настоящее время отдельно не выделяется.

Принимая за 100% все затраты по эксплуатационной деятельности предприятий городского транспорта, приобретению транспортных средств и развитию инфраструктуры, можно ожидать следующее долевое участие различных источников в финансировании ГКПТ: сбор с пассажиров платы за проезд – порядка 45 – 50%; поступления от транспортного налога – 6 – 8%; а также отчислений от лицензирования и других источников финансирования. Из бюджетов всех уровней потребуются дотации порядка 20 – 25%. Доля взносов в Фонд из прибыли от коммерческо-хозяйственной деятельности предприятий городского транспорта (рекламы, платных автостоянок, маршрутных и легковых такси, сдачи в аренду земли и т.д.) оценивается в пределах до 10% (в настоящее время такие поступления отсутствуют). Освобождение предприятий городского транспорта от уплаты местных налогов снизит себестоимость перевозок на 3 – 4%. Возможны и другие поступления.

Естественно, что перечень и размер возможных источников финансирования общественного транспорта будет изменяться в зависимости от условий города, уровня тарифов, количества пассажиров, которым предоставлены льготы на проезд, и других факторов.

Привлечение дополнительных источников финансирования предприятий городского коммунального пассажирского транспорта, усиление контроля за использованием средств, ограничение роста тарифов, организация финансирования транспортных пассажирских предприятий через целевой фонд позволит реально уменьшить расходы рядовых пассажиров, не имеющих льгот при оплате проезда. Этому безусловно будет способствовать введение механизма возмещения затрат по обслуживанию льготников из средств соответствующих ведомств и организаций. Использование средств предприятий и организаций на частичное возмещение затрат по обслуживанию своих рабочих и служащих также укрепит финансовую базу городских транспортных пассажирских предприятий и сократит число неоплаченных проездов.

## **НЕЛИНЕЙНЫЙ ПОДХОД К АНАЛИЗУ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ**

**А.А. Шевчук**

*УО «Брестский государственный технический университет»,  
Республика Беларусь*

В данной статье мы бы хотели рассмотреть вопрос построения модели, позволяющей определить устойчивость финансового состояния предприятия. Если не принимать во внимание численные подходы к решению данного вопроса (методы анализа живучести, самообучающиеся деревья решений, нейронные сети, модель накопленной суммы, динамический анализ прошедших событий, теория хаоса, линейное целевое программирование, анализ нечетких множеств и др.), то все аналитические методики можно разделить на линейные и нелинейные (как одномерные, так и многомерные). И хотя в последнее время появляется все большее количество моделей, построенных на вышеперечисленных численных подходах, не получено явных доказательств, что с их помощью можно достигнуть лучших результатов, чем при использовании классических аналитических методов. Кроме того, аналитические методики наиболее просты и экономичны в применении, поскольку не требуют сложных расчетов, написания программных продуктов и т.д.

Одной из первых научных работ по анализу финансового состояния предприятия была статья У. Бивера, опубликованная в 1967г. ([1]), где он рассматривал вопрос диагностики финансового состояния предприятия, используя его финансовые показатели. Однако такой подход в полной мере не является удовлетворительным, поэтому появились попытки построения обобщающих, многомерных показателей. Среди них можно выделить модели Э. Альтмана (1968г.), Э. Дикена (1972г.), Р.