

Указанные стандарты и требования направлены на снижение рисков для кредитора и заемщика.

Соблюдение четких стандартов и требований к процедурам предоставления и обслуживания кредитов является основой для надежного функционирования вторичного рынка ипотечных кредитов и привлечения средств частных инвесторов в этот сектор, в том числе через эмиссионные ипотечные ценные бумаги или облигации.

Главная цель развития долгосрочного ипотечного жилищного кредитования – создать эффективно работающую систему обеспечения доступным по стоимости жильем белорусских граждан со средними доходами, основанную на рыночных принципах приобретения жилья на свободном от монополизма жилищном рынке за счет собственных средств граждан и долгосрочных ипотечных кредитов.

Создание указанной системы позволит:

- увеличить платежеспособный спрос граждан и сделать приобретение жилья доступным для основной части населения;
- активизировать рынок жилья;
- вовлечь в реальный экономический оборот приватизированное жилье;
- привлечь в жилищную сферу сбережения населения и другие внебюджетные финансовые ресурсы;

УДК 658 (075.3)

Кузьмич П.М., Саливончик Е.В.

О НОРМАТИВНОМ МЕТОДЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ СРЕДСТВ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ

На территории республики Беларусь финансирование затрат связанных с содержанием, ремонтом, реконструкцией и строительством автомобильных дорог общего пользования осуществляется за счет целевых средств, аккумулируемых в республиканском и местных дорожных фондах.

Средства республиканского дорожного фонда образуются за счет:

- налога с продаж автомобильного топлива;
- налога на приобретение автомобильных средств, подлежащих государственной регистрации;
- налога с пользователей автомобильных дорог зарегистрированных в г. Минске в полном объеме, а также 20% с пользователей зарегистрированных на территории соответствующих областей;
- транзитного налога с пользователей автомобильных дорог находящихся за пределами Республики Беларусь;
- платы за проезд крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств;
- других сборов и платежей.

В местные дорожные фонды зачисляется 80% налога с пользователей автомобильных дорог, зарегистрированных на территории соответствующих областей, а по Минской области в полном объеме.

В Законе Республики Беларусь на 2003 год предусмотрена следующая структура доходной части республиканского дорожного фонда:

- налог на приобретение транспортных средств – 2,9%;
- налог с пользователей автомобильных дорог – 29,5%;
- налог с продажи автомобильного транспорта – 65,8%;
- другие налоги и сборы – 1,8%.

В расходной части бюджета средства распределяются следующим образом:

- текущие расходы – 48,5%, в т.ч.:

- обеспечить развитие строительного комплекса;
- оживить экономику страны в целом.

Система долгосрочного ипотечного жилищного кредитования в Беларуси должна опираться на имеющийся международный опыт развития ипотечного кредитования, быть адаптирована к белорусской законодательной базе, учитывать макроэкономические условия (характерные для переходной экономики), ограниченную платежеспособность населения, высокую инфляцию. Система ипотечного жилищного кредитования должна опираться в первую очередь на эффективное использование привлеченных финансовых ресурсов граждан, коммерческих банков-кредиторов, инвесторов, и в меньшей степени финансирования со стороны государственного бюджета. Темпы и масштабы развития системы ипотечного жилищного кредитования в регионах должны определяться объективной экономической ситуацией в регионе, платежеспособным спросом на жилье и его предложением, а также наличием (или отсутствием) необходимой региональной нормативно-правовой базы и инфраструктуры.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Основные направления социально-экономического развития РБ на 2000–2015 гг. //Белорусский экономический журнал. №2. 2000. с.4-24.

- содержание аппарата управления – 0,13%;
- текущий ремонт и содержание дорог – 47,0%;
- прочие текущие расходы – 1,37%;
- капитальные расходы – 51,5 %.

Таким образом, можно сделать вывод, что доходная и расходная части бюджетов дорожных фондов между собой не корреспондируют в силу ряда причин. Следствием этого является то, что установить целесообразность той или иной статьи расходной части бюджета в связи с полученными доходами не представляется возможным.

Кроме этого, существующие методы распределения средств дорожных фондов не способствуют развитию рыночных отношений, конкуренции в дорожной отрасли.

В связи с чем предлагается распределение средств дорожных фондов в части идущих на текущий ремонт и содержание дорог осуществить по нормативу C , определенному следующим образом

$$C = \frac{\sum_{i=1}^n K_1^i K_2^i C^i}{L},$$

где K_1^i – коэффициент учитывающий категорию дороги, определяемый по соотношению затрат на текущий ремонт и содержание дороги.

Соответствующей категории к затратам на текущий ремонт и содержание дороги базовой категории по формуле

$$K_1^i = \frac{\sum_{i=1}^n K_2^i C^i}{\sum_{i=1}^n K_2^i C_B^i},$$

Кузьмич Петр Михайлович. Доцент каф. экономики и организации строительства Брестского государственного технического университета.

Беларусь, БГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.

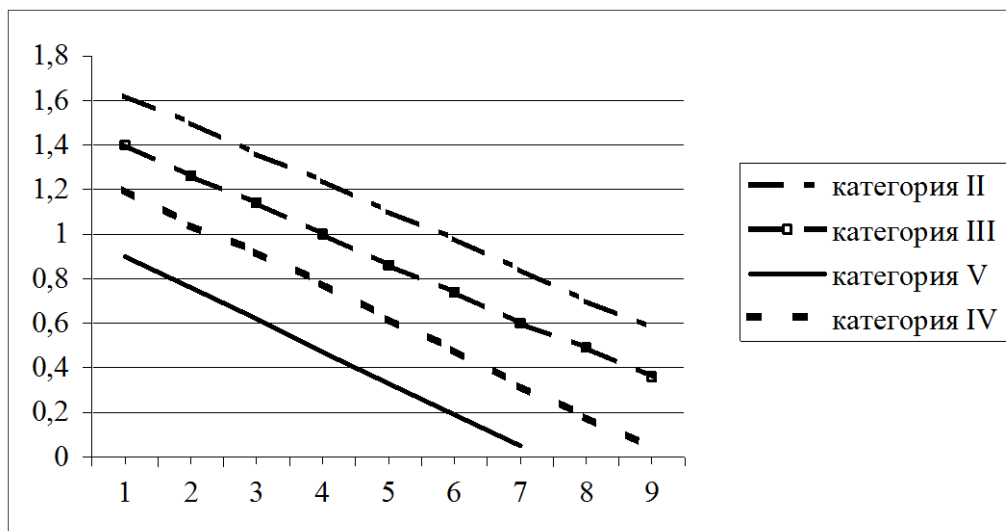


Рис. 1. Срок эксплуатации от последнего капитального ремонта (реконструкции).

где K_2^i – коэффициенты учитывающие техническое состояние дороги, определяемый по графику (рис.1);

C^i – затраты на текущий ремонт и содержание дороги в базовом периоде;

L – суммарная протяженность автомобильных дорог, обслуживаемых за счет средств соответствующего фонда.

Исходя из вышеизложенного затраты в планируемом периоде на текущий ремонт и содержание соответствующего участка дороги и можно определить следующим образом

$$C_n^i = J \frac{CL^i}{K_2^i K_1^i},$$

где J – поправочный коэффициент, учитывающий инфляционные процессы.

$$J = \frac{P_{II}}{P_B},$$

где P_{II} – сумма расходов соответствующего дорожного фонда на текущий ремонт и содержание дорог в планируемом периоде;

P_B – тоже, в базовом периоде.

Таким образом, предлагаемая методика позволит:

- более рационально использовать средства дорожных фондов;
- повысить качество текущего ремонта и содержания автомобильных дорог;
- распределять участки автомобильных дорог между обслуживающими организациями на конкурсной основе путем проведения тендеров, что будет соответствовать развитию конкуренции и внедрению рыночных отношений в дорожной отрасли, как это предусмотрено «Концепцией дорожного строительства в Республике Беларусь».

УДК 69.05:338.262

Срывкина Л.Г.

МЕТОДЫ ЭФФЕКТИВНОГО РАСПРЕДЕЛЕНИЯ РЕСУРСОВ ПРИ ОПЕРАТИВНОМ УПРАВЛЕНИИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

В моделях строительного производства могут быть представлены следующие области оперативного управления:

- выполняемые задания – задания, которые планируется выполнить в текущий момент модельного времени и которые претендуют на получение ресурса;
- распределение ресурсов по заданиям – решения о том, какие задания получают ресурсы и в каких количествах;
- выбор технологии – процедуры преобразования ресурсов в выполненную за определенный промежуток времени часть задания;
- управление ограничениями и целями функционирования.

Основной областью управления при этом является распределение ресурсов по заданиям. Задача распределения одного ресурса формулируется следующим образом. Пусть у нас имеются в текущий момент модельного времени некоторый рас-

пределяемый ресурс в количестве R и n заданий, претендующих на получение этого ресурса. Обозначим через r_i количество ресурса, назначаемое заданию i ($i = \overline{1, n}$). Ограничени-

ями в данной задаче являются балансовое условие $\sum_{i=1}^n r_i \leq R$ и

накладываемые на уровни ресурса r_i условия дискретности, означающие, что ресурс не может делиться безгранично. Требуется найти уровни ресурса $r = (r_1, \dots, r_n)$ для каждого задания с учетом ограничений и дополнительной информации о заданиях, которые наилучшим образом удовлетворяли бы требованиям к процедуре управления.

К базовым относятся следующие типы процедур распре-

Срывкина Людмила Геннадьевна. Ассистент каф. экономики и организации строительства Брестского государственного технического университета. Беларусь, БГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.