

• существует несколько вариантов выхода из рискованных ситуаций.

Оценивая риск, который в состоянии принять на себя фирма, хозяйственник прежде всего исходит из профиля ее деятельности и наличия необходимых ресурсов для реализации программы.

Степень допустимого риска определяется с учетом таких параметров, как размер основных фондов, уровень рентабельности и др. Комплексный логистический подход к управлению риском позволяет более эффективно использовать ресурсы, повышать конкурентоспособность.

Результативно и устойчиво функционировать в непрерывно меняющейся ситуации способна лишь та фирма, которая не просто учитывает перемены, а действует, используя новейшую информацию для постоянной логистической корректировки своей деятельности.

ВЫВОД

Располагая достоверной и полной информацией о состоянии и тенденциях внешней и внутренней среды фирмы, можно успешно прогнозировать и планировать ее деятельность, добиваться минимизации хозяйственного риска и укреплять свои рыночные позиции.

ЛИТЕРАТУРА

1. Фатхутдинов Р. А. Конкурентоспособность организации в условиях кризиса. – М., 2002. – 885 с.
2. Фадеев С. Применение логистического инструментария в разработках, направленных на обеспечение экономической безопасности хозяйственных операций в условиях неопределенности // Риск: Аналитический журнал. – 2003. – № 1. – С. 59–64.
3. Королько А. А. Современная экономика предприятия. – Мн.: ЗАО «Веды», 2004. – 526 с.

УДК 339.187.62

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛИЗИНГА АВТОМОБИЛЕЙ, ЗАНЯТЫХ МЕЖДУНАРОДНЫМИ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМИ

Доктора эконом. наук, профессора ИВУТЬ Р. Б., НАРУШЕВИЧ С., ДЕШЧИНСКИ П.

*Белорусский национальный технический университет,
Белостокский технический университет (Польша),
Познаньская экономическая академия (Польша)*

Для Беларуси, расположенной на перекрестке двух общеевропейских транспортных коридоров, особенно велико значение автомобильного транспорта, осуществляющего международные грузоперевозки. Парк подвижного состава, занятого данными перевозками, составляет около 10 тыс. автомобилей. Поступления валюты от этого вида деятельности ежегодно составляют около 250 млн дол. США.

Большинство импортного грузового транспорта используется белорусскими перевозчиками по лизингу. Это связано с тем, что сегодня только 10 % подвижного состава республики соответствует стандарту Евро-3, хотя страны ЕС уже

переходят на Евро-4, а в 2008 г. – на Евро-5. Автомобили, соответствующие этим стандартам, в республике в настоящее время не производятся.

Таким образом, чтобы в перспективе белорусским перевозчикам можно было удержаться на европейском транспортном рынке, следует наращивать выпуск автомобилей семейства «МАЗ», отвечающих хотя бы стандарту Евро-3, или продолжать приобретать импортные автомобили по лизингу.

Однако в последнем случае возникают проблемы, связанные с расчетом эффективности лизинга, например установление оптимальной

величины ставки таможенной пошлины для импортируемых автомобилей и расчет эксплуатационных затрат на международные перевозки.

Исследования показывают, что эффективность лизинга транспортной техники необходимо рассматривать комплексно, т. е., во-первых, с точки зрения автотранспортного предприятия, которое сталкивается с проблемой дефицита оборотных средств и отсутствием или недостатком резервных фондов (потенциального лизингополучателя). Во-вторых, с точки зрения привлекательности лизинга как вида деятельности для потенциальных инвесторов и производителей техники (лизингодатели). В-третьих, со стороны государства (поступления в бюджет при реализации конкретного лизингового контракта). Причем при итоговой оценке эффективности лизинга первые две составляющие будут иметь собственные критерии, которые можно свести к единому показателю с учетом их народнохозяйственной значимости.

С учетом сказанного нами разработан интегральный критерий оценки эффективности лизинга для грузового транспорта, занимающегося международными перевозками. С его помощью можно оценить народнохозяйственную эффективность лизинга путем учета удельного веса денежных поступлений в бюджет со стороны всех субъектов лизинговой сделки. Критерием эффективности для лизингополучателя является сравнение денежного оборота по лизингу автомобиля и альтернативным вариантам, т. е. приобретение автомобиля за счет кредита банка или его покупка.

Расчет лизинговых платежей $ЛП_i$ осуществляется по следующей формуле:

$$ЛП_i = АО_i + ЛС_i + ДУ + СП + НДС_i, \quad (1)$$

где $АО_i$ – сумма амортизационных отчислений за i -й период, тыс. руб; $ЛС_i$ – сумма выплат по лизинговой ставке (возврат средств, затраченных на приобретение автомобиля) за i -й период, тыс. руб; $ДУ$ – плата за дополнительные услуги (сервисное обслуживание автомобиля, предоставление дисконтной карты для сети АЗС при лизинге, консалтинговые услуги, транспортировка к месту расположения предприятия лизингополучателя и др.), тыс. руб;

$СП$ – страховые платежи, тыс. руб; $НДС_i$ – сумма налога на добавленную стоимость за i -й период, тыс. руб.

Расчеты по оценке различных вариантов обновления подвижного состава показали, что для перевозчиков лизинг – наиболее приемлемый вариант. Второй важный аспект эффективности лизинга – его привлекательность для инвесторов (лизингодателей). Среди наиболее важных критериев привлекательности выделим время $Э_{лв}$ и доходность $Э_{лдр}$ возврата вложений. Эти факторы можно считать равноценными и равнозначными, так как именно продолжительность вложений и норма возврата лежат в основе понятия эффективности инвестирования как такового.

Сущность эффективности лизинга по времени демонстрирует рис. 1.

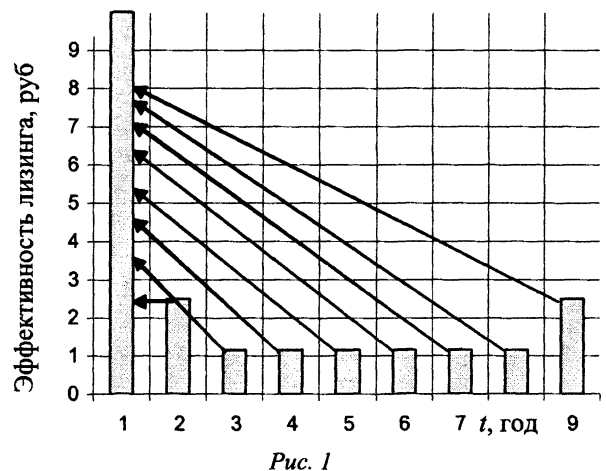


Рис. 1

Из рис. 1 видно, что срок возврата инвестиций в лизинговый контракт можно считать наступившим в том случае, если дисконтированная стоимость всех лизинговых платежей будет равна первоначальным инвестициям. Для абсолютного эталона сравнения можно принять государственные ценные бумаги с доходностью, начисляемой на сумму, порядок которой сопоставим с суммой первоначальных инвестиций. Вычисленное время осуществления лизингового контракта сопоставляется с периодом обращения эталонной ценной бумаги. В итоге может быть рассчитан относительный показатель эффективности по времени или соответствующий индекс.

Что касается второй составляющей эффективности, то в качестве базы можно принять

рентабельность компании-лизингодателя $R_{лд}$ как показатель эффективности возврата инвестиций, определяемую через отношение прибыли лизингодателя $\Pi_{лд}$ к его затратам $Z_{лд}$:

$$R_{лд} = \Pi_{лд} / Z_{лд}. \quad (2)$$

В свою очередь, затраты лизингодателя будут складываться из суммы организационных затрат, связанных с оперативными расходами (ведение дела и обслуживание объекта лизинга $Z_о$) и инвестиционными банковскими затратами (цена кредитных ресурсов для лизинговой компании – $Z_б$), т. е. $Z_{лд} = Z_о + Z_б$.

Прибыль лизингодателя $\Pi_{лд}$ будет формироваться непосредственно из лизинговых платежей $L_{л}$ за вычетом затрат лизингодателя $Z_{лд}$

$$\Pi_{лд} = L_{л} - Z_{лд}. \quad (3)$$

Как отмечалось выше, укрупненно лизинговые платежи состоят из суммы прямых инвестиционных затрат на приобретение автомобиля (или его остаточная стоимость) $Z_{и}$ и дохода лизингодателя $D_{лд}$.

Рассчитанная рентабельность лизингового контракта для лизингодателя $R_{лд}$ может также сравниваться с рентабельностью эталонных государственных бумаг $R_г$ как гарантированным, безрисковым вариантом.

Ранее указывалось, что эффективность реализации лизинга транспорта в народнохозяйственном плане невозможно рассматривать без учета значимости денежных поступлений от реализации конкретного лизингового контракта в бюджет. С учетом этого модель расчета интегрального показателя $I_{эл}$ предлагается определять по следующей формуле:

$$I_{эл} = \varepsilon_{лп} k_{лп} + k_{лд} (\varepsilon_{лдв} k_{лдв} + \varepsilon_{лдр} k_{лдр}), \quad (4)$$

где $\varepsilon_{лп}$ – эффективность различных вариантов обновления автомобилей для лизингополучателя; $\varepsilon_{лдр}$, $\varepsilon_{лдв}$ – эффективность лизинга по доходности и времени возврата инвестиций для лизингодателя; $k_{лп}$, $k_{лд}$ – коэффициенты удельного веса налоговых поступлений от лизингополучателя и лизингодателя; $k_{лдв}$, $k_{лдр}$ – коэффициенты значимости параметра времени и доходности для лизингодателя.

Обоснование коэффициентов значимости при оценке эффективности лизинговой сделки бази-

руется на установке, что в качестве ключевого критерия выступает вклад лизингодателя и лизингополучателя в итоговые платежи, поступающие в бюджет по ходу осуществления договора.

Тогда схема обоснования будет состоять из двух составляющих.

С одной стороны, необходимо осуществить сводный расчет налоговых платежей, приходящихся на каждый год действия договора со стороны лизингодателя, а с другой стороны, рассмотреть платежи, которые поступят в бюджет за этот же год при эксплуатации лизингодателем единицы подвижного состава.

Анализ условий осуществления деятельности лизингодателя позволяет говорить об уникальности каждой сделки и высокой сложности унификации данных.

Среди основных показателей, характеризующих сделку с точки зрения определения значимости вклада (удельного веса) лизингодателя, являются следующие параметры:

- отпускная цена производителя;
- сумма лизингового контракта;
- фактическая сумма и срок реализации контракта;
- налоговые платежи, соответствующие вышеперечисленным показателям (НДС, налог на прибыль, транспортный сбор и др.).

Отпускная цена производителя отражает общие условия по реализации техники, а сумма контракта – все затраты лизингодателя на приобретение данной техники (общее количество единиц транспорта, приобретаемого по данному контракту). Между тем фактическая сумма контракта, заключенного между производителем и лизингодателем, может отличаться от первоначальной суммы контракта за счет возможных скидок (увеличивается партия приобретаемых автомобилей, имеются авансовые платежи и т. п.). При этом, если мы стремимся выявить налоговые отчисления, приходящиеся на каждую единицу техники, то обоснование удельного веса вполне может быть осуществлено на основе соотношения отпускной цены производителя на единицу продукции к сумме контракта.

На основе полученных данных нами рассчитаны средневзвешенные значения, учитывающие значимость налоговых поступлений по нескольким десяткам единицам подвижного

состава. При этом значимость составляющей, формируемой деятельностью лизингодателя, составляет 27 % ($k_{\text{лд}} = 0,27$), а по лизингополучателю – 73 % ($k_{\text{лп}} = 0,73$).

Эффективность по времени Э определяется сравнением времени оборачиваемости средств, вложенных в лизинговый контракт $t^{\text{л}}$, и времени оборачиваемости средств, вложенных в альтернативные варианты инвестирования, например государственные ценные бумаги. Причем при наличии такой возможности необходимо подбирать суммы со сроком обращения, сопоставимым со сроком действия лизингового контракта. В этом случае оценка эффективности для лизингодателя в большей степени появится во второй составляющей – «эффективности возврата», выражающейся в сравнении доходностей по лизинговому контракту и выбранной в качестве эталона ценной бумаге.

С учетом данных коэффициентов значимости, а также полученных количественных величин критериев сравнения и рассчитывается интегральный показатель эффективности лизинга $I_{\text{эл}}$, позволяющий осуществлять качественный анализ эффективности конкретной сделки на основе количественных оценок конкретных критериев, составляющих эффективность.

Данные для обоснования значений указанных выше показателей были обработаны с по-

мощью регрессионного анализа, в результате чего получена зависимость, позволяющая рассчитать ожидаемые налоговые поступления в бюджет. Разработанная методология позволяет комплексно оценить целесообразность любой лизинговой сделки.

Нами разработана модель, стимулирующая развитие лизинга белорусских грузовых автомобилей на основе такого экономического норматива, как ставка таможенной пошлины. Сущность мотивационной модели заключается в ориентации лизингодателей и лизингополучателей на приобретение современной транспортной техники с учетом разработанного механизма таможенного обложения ввозимых по лизингу импортных автомобилей. Он включает следующие взаимосвязанные между собой элементы: обоснование величины добавленной таможенной стоимости импортируемой техники, выявление рыночной стоимости аналога отечественного производства, обоснование актуальности объекта импорта для национальной экономики Беларуси и расчет величины таможенной пошлины для лизинговых транспортных средств. Предлагаемая схема представлена на рис. 2.

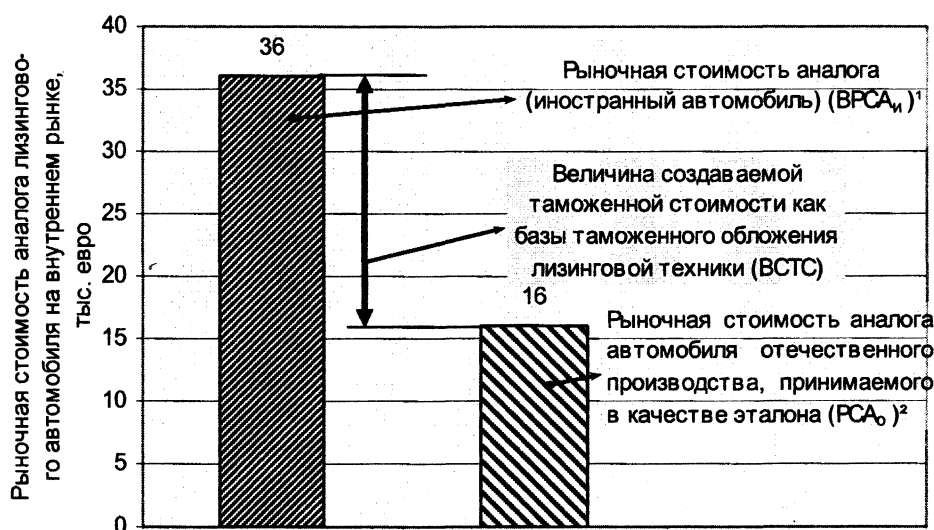


Рис. 2

¹ В качестве аналога иностранного образца принят автомобиль Ивеко-240Е42 «Евротех» (год выпуска – 2000, стандарт Евро-2, мощность ДВС – 420 л. с.).

² В качестве эталона при расчетах принят автомобиль МАЗ-54323 (год выпуска – 2000, двигатель ЯМЗ-236, мощность – 330 л. с.).

Исходя из рисунка, ВСТС рассчитывается как разница между рыночной стоимостью иностранного аналога $ВРСА_n$ и отечественного автомобиля, принятого в качестве эталона $РСА_0$ на внутреннем рынке:

$$ВСТС = ВРСА_n K_n - РСА_0, \quad (5)$$

где K_n – коэффициент, учитывающий идентификацию иностранного лизингового автомобиля в сравнении с отечественным эталоном.

Тогда мотивационная модель определения таможенной пошлины (ТП) может быть представлена следующим образом:

$$ТП = f(ВСТС, ЕС, K_n, K_z, K_a), \quad (6)$$

где ЕС – единая унифицированная таможенная ставка для оценки значимости определенной таможенной группы автомобилей для республики; K_z – коэффициент соответствия современным экологическим стандартам Евро (действующим и перспективным стандартам); K_a – ко-

эффициент значимости автомобилей для экономики республики.

ВЫВОД

Предложенная схема таможенного обложения, а также методология определения эффективности лизинга позволят повысить эффективность каждой составляющей модели, придать государственной политике в области таможенного регулирования и лизинга транспорта направленность в сторону мотивации закупок белорусских грузовых автомобилей, соответствующих стандарту Евро-3, осуществляющих международные грузоперевозки, что позволит увеличить валютные поступления в бюджет страны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ивуть Р. Б., Нарушевич С. А. Логистика. – Мн.: БНТУ, 2004. – 328 с.
2. Ивуть Р. Б., Кисель Т. Р. Лизинг на транспорте: Учеб. пособие. – Мн.: БГПА, 2001. – 151 с.

УДК 177:17.03

ФИЛОСОФИЯ ПОСТМОДЕРНИЗМА В КОНТЕКСТЕ ТЕХНОГЕННЫХ ПРОБЛЕМ СОВРЕМЕННОСТИ

Асп. ХРАМЦОВА О. М.

Белорусский национальный технический университет

Постмодернизм как широкое культурное течение включает философию, эстетику, искусство, науку. В последней трети XX в. в жизни США, стран Западной Европы произошли качественные перемены, которые позволили говорить о зарождении нового, постиндустриального общества. В этом обществе на смену проблемам классического, индустриального капитализма пришли другие, одна из которых – потеря ориентиров, отсутствие объединяющей общества идеи. Наиболее выраженным признаком постиндустриальной культуры является смена приоритетов – акцент делается на техническом, а не социальном прогрессе, на производстве информации, а не вещей. Все большую

роль приобретают компьютерные методы производства артефактов.

Постмодернистская ситуация распространяется и на сферу науки. Постмодернизм в науке – одна из центральных тем западной эпистемологии 80–90-х гг. XX в. Следует отметить особую значимость философии постмодернизма в свете глобальных техногенных проблем современности. Философское осмысление достижений квантовой физики, термодинамики, информатики, теорий игр и катастроф привело к выводу об изменении типа рациональности. Постмодернизм в науке, как правило, ассоциируется с постнеклассическим типом рациональности, который характеризуется повыше-