

РАЗРАБОТКА КРИТЕРИЕВ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЛИЗИНГОВЫХ ПЛАТЕЖЕЙ НА АВТОТРАНСПОРТЕ

КИСЕЛЬ Т. Р.

Белорусский национальный технический университет

Центральное и наиболее важное звено организации лизинговых сделок на автотранспорте – экономически обоснованный состав и размер лизинговых платежей.

Прежде всего определим экономическую сущность и функции лизинговых платежей на автотранспорте. По нашему мнению, плата за лизинг – это форма экономических отношений собственника и арендатора по распределению дохода, созданного в процессе использования объекта лизинга. Она выполняет функции возмещения стоимости автотранспортных средств, накопления капитала и стимулирования предпринимательской деятельности (рис. 1).

Как представляется, объективной основой установления лизинговой платы являются стоимость и состояние автотранспортного средства,

срок и нормы амортизации, ссудный процент, налоговые льготы и т. д.

В самом же содержании механизма лизинговых платежей выделяется три наиболее существенных компонента:

- состав платежей по экономическим элементам;
- размер или уровень платежей;
- методы (способы) расчетов.

Хотя на поверхности хозяйственных отношений автотранспортных предприятий отдельные структурные элементы лизинговых платежей могут и не различаться, учет их специфических функций, на наш взгляд, имеет важное теоретическое и практическое значение. Так, возвратная стоимость арендованного подвижного состава, который изначально принадлежит



Рис. 1. Лизинговые платежи на автотранспорте

лизингодателю, и плата за авансированный капитал в общей сумме лизинговых платежей имеют различные экономическую природу и назначение.

Одним из главных принципов определения лизинговых платежей является возвратность арендованных транспортных средств с соответствующим приростом. Но величина возвратной стоимости лизингового объекта, как показывают исследования, не должна быть предметом торга. На момент лизинговой сделки величина известна заранее, поэтому в составе лизинговых платежей она может быть неизменной в течение всего нормативного срока использования автотранспорта.

Чтобы лизинговая плата выполняла, кроме возмещения, еще и стимулирующую функцию, она должна включать сверх суммы амортизационных отчислений на используемые автотранспортные средства часть валового дохода лизингопользователя в относительном размере не менее ссудного процента. Вложение средств в развитие автотранспорта, в том числе и на лизинговой основе, – активная операция в отличие от ссудного процента. Поэтому закономерно, что уровень прибыли лизингодателя должен быть выше банковского процента в стабильней экономике, т. е. включать часть дохода, который может быть получен при общественно нормальном (среднем) использовании взятого в лизинг транспортного средства.

На основе исследований можно сделать вывод о том, что методологической основой определения размера лизинговых платежей является механизм распределения валового дохода, созданного лизингопользователем, который обеспечивал бы взаимовыгодное сочетание интересов его и собственника лизингового транспорта при средней норме прибыли. Отсюда следует, что после внесения лизинговых платежей автотранспортное предприятие должно не только возместить производственные затраты из выручки от реализации транспортных услуг, но и получить доход, необходимый для расширенного воспроизводства и личного потребления. Но и лизингодатель (собственник автотранспорта) должен иметь необходимые доходы, иначе нет смысла передавать подвижной состав в лизинг.

Теоретически различают верхнюю и нижнюю границы лизинговых платежей R_l .

Верхняя граница определяется максимально возможным уровнем платы, при котором достижимо простое и расширенное воспроизводство при средней отраслевой норме прибыли у автотранспортного предприятия – арендатора. В таком случае кроме возмещения всех затрат R_s лизингодателя в лизинговые платежи включается максимальный уровень прибыли собственника автотранспорта $P_{\max}$, т. е.

$$R_l = R_s + P_{\max} . \quad (1)$$

Нижняя граница – это минимально возможный уровень лизинговых платежей, при котором достигается простое воспроизводство автотранспортного средства, сданного в лизинг.

С экономической точки зрения, лизинговые платежи не могут быть меньше возвратной стоимости автотранспортного средства, иначе не будет обеспечено его простое воспроизводство.

Реальный размер лизинговой платы находится между верхней и нижней границами и определяется путем договоренности свободно и осознанно действующих сторон, а при конкурсном отборе – на основе спроса и предложения.

Расчет размеров лизинговых платежей может производиться различными методами в зависимости от вида лизинга, формы и способа выплат, а также условий функционирования экономики, т. е. при стабильном развитии или с учетом инфляционных процессов.

В условиях стабильной экономики стоимость лизинга складывается из суммы амортизационных отчислений на объект, платы за кредитные ресурсы, маржи (комиссионных выплат) лизинговой компании, оплаты сервисных услуг пользователю автотранспортных средств, налога на добавленную стоимость, таможенных платежей (при внешнем лизинге), расходов по страхованию рисков и др.

Амортизационные отчисления A на используемое автотранспортное средство начисляются двумя методами: обычным и ускоренным. Обычный метод основан на действующих нормах в зависимости от стоимости объекта лизинга C и срока его эксплуатации Θ

$$A = \frac{C}{3}. \quad (2)$$

При использовании метода ускоренной амортизации нормы амортизационных отчислений на полное восстановление объекта увеличиваются. При этом величина амортизационных отчислений в составе лизинговых платежей рассчитывается по формуле

$$A = \frac{C_n T_{\text{лд}}}{100}, \quad (3)$$

где C_n – норма амортизации на полное восстановление; $T_{\text{лд}}$ – срок лизингового договора.

Плату за кредитные ресурсы $\Pi_{\text{кр}}$ можно определить следующим образом:

$$\Pi_{\text{кр}} = \frac{B_{\text{кл}} \Pi_{\text{ск}}}{100}, \quad (4)$$

где $B_{\text{кл}}$ – величина кредитных ресурсов, привлекаемых для лизинговой сделки; $\Pi_{\text{ск}}$ – кредитная ставка, %.

Величина кредитных ресурсов равна

$$B_{\text{кл}} = \sum \frac{C_n + C_k}{2}, \quad (5)$$

где C_n и C_k – стоимость автотранспортного средства соответственно на начало и конец года.

Размер комиссионных выплат K_b можно найти следующим образом:

$$K_b = \frac{B_{\text{кл}} \Pi_b}{100}, \quad (6)$$

где Π_b – ставка комиссионных вознаграждений.

Плата за дополнительные (сервисные) услуги Π_y рассчитывается по следующей формуле:

$$\Pi_y = P_k + P_y + P_p + P_d, \quad (7)$$

где P_k – командировочные расходы лизингодателя; P_y – расходы на услуги; P_p – расходы на рекламу лизингодателя; P_d – другие расходы на услуги лизингодателя.

Налог на добавленную стоимость (НДС) рассчитывается согласно действующей системе налогообложения в Республике Беларусь.

С учетом изложенного выше общая сумма лизинговых платежей, рассчитывается по формуле

$$R_l = A + \Pi_{\text{кр}} + K_b + \Pi_y + \text{НДС} + T_n, \quad (8)$$

где T_n – таможенная пошлина.

Величина лизинговых взносов определяется в соответствии с их периодичностью при:

а) ежегодной выплате $R_{\text{лв}} = R_l / T_{\text{л}};$

б) ежеквартальной $R_{\text{лв}} = R_l / (4T);$

в) ежемесячной $R_{\text{лв}} = R_l / (12T).$

Расчет лизинговых платежей может изменяться в зависимости от особенностей соглашения, т. е. вида лизинга и платежей.

В рассматриваемой методике сделано одно допущение: денежная сумма имеет одинаковую ценность в любой момент времени, т. е. расчеты ведутся без учета дисконтирования денежных потоков. Методика учета данного процесса изложена в экономической литературе.

Можно применять и другие методы расчетов суммы лизинговых платежей с учетом стоимости транспортного средства, срока контракта, процентной ставки, периодичности выплат, инфляционных процессов и экономической конъюнктуры. На наш взгляд, размер лизингового платежа можно определить как произведение стоимости контракта на поправочные коэффициенты

$$R_l = S K_1 K_2 K_n, \quad (9)$$

где S – стоимость контракта (цена покупки транспортного средства); $K_1, K_2, \dots, K_n$ – коэффициенты, выражающие взаимосвязь условий лизинговой сделки (количество их зависит от условий соглашения).

При линейном графике внесения платежей можно ввести базовый коэффициент, который будет использоваться во всех расчетах. Данный коэффициент определяется по формуле

$$K = \frac{i/N}{1 - 1/(1 + i/N)^n}, \quad (10)$$

где i – процентная ставка финансирования; N – количество платежей в год (1, 2, 4, 12); n – общее количество платежей в течение всего срока действия лизингового соглашения,

$$n = Nt, \quad (11)$$

где t – срок лизинга (в годах).

Для определения лизингового платежа с учетом остаточной стоимости транспортного

средства можно использовать коэффициент, рассчитываемый по формуле

$$K_{oc} = \frac{1}{(1 + S_{oc} / (1 + i / N))^2}, \quad (12)$$

где S_{oc} – остаточная стоимость автотранспортного средства, в процентах от первоначальной стоимости.

Если применяется платеж с авансом в момент подписания лизингового контракта, то размер лизинговых платежей необходимо скорректировать на коэффициент K_a , определяемый по формуле

$$K_a = \frac{1}{(1 + i / N)}. \quad (13)$$

При отсрочке внесения первого платежа сумму лизинговой платы необходимо скорректировать на коэффициент K_o

$$K_o = \frac{1}{(1 - i / N)^{t_o}}, \quad (14)$$

где t_o – срок отсрочки в годах.

С учетом предложенных поправочных коэффициентов формула расчета лизинговых платежей примет следующий вид:

$$R_i = S \frac{i / N}{1 - (1 + i / N)^{-n}} \frac{1}{1 + S_o / (1 + i / N)^n} \frac{1}{1 + i / N}. \quad (15)$$

При преждевременном прекращении лизингового договора лизингополучатель обязан выплатить сумму неустойки. Мы предлагаем следующую формулу для ее расчета:

$$H = \sum \left(\frac{S_n + S_k}{2} \right) \left(\frac{P_a}{100} + \frac{P_b}{100} \right), \quad (16)$$

где S_n и S_k – стоимость автомобиля соответственно на начало и конец года, следующего за моментом прекращения действия лизингового договора; P_a – ставка амортизационных отчислений; P_b – ставка комиссионного вознаграждения.

Использование данной методики позволяет проводить научно обоснованные расчеты лизинговых платежей, что будет способствовать повышению эффективности использования лизинга на автотранспорте.

ЛИТЕРАТУРА

1. Нестерова С., Ткаченко Н. Финансовый лизинг – это выгодно // Экономика и жизнь. – 1995. – № 28.
2. Палий В. Ф., Палий В. В. Учет лизинговых операций // Бухгалтерский учет. – 1996. – № 9.
3. Волинский В. С., Некрасов А. В. Лизинг как перспективная форма хозяйственных отношений // Деньги и кредит. – 1989. – № 4.

УДК 631.372.004.1

ТЕХНИЧЕСКИЙ СЕРВИС В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Асп. ПАВЛОВА В. В.

Белорусский национальный технический университет

Переход развитых стран мира от так называемой индустриальной экономики к сервисной – отличительная черта современного рынка. Сфера услуг постепенно превращается в движущую силу хозяйственного развития. Если в индустриальной экономике основное внимание уделяется преобразованию сырья в гото-

вую продукцию, то в сервисной – производство и связанное с ним распределение продукции ориентированы прежде всего на наиболее полное удовлетворение специфических запросов потребителей.

Практика реформирования отечественного агропромышленного комплекса (АПК) за по-