

год положительно скажется на процессе финансирования расходов, предусмотренных бюджетом Союза Беларуси и России.

В целом 1998 год может и должен стать для Союза Беларуси и России, как определяющий перспективы развития на ближайшие годы. Во многом от того как он сложится, зависит дальнейшая судьба процессов взаимовыгодного для Российской Федерации и Республики Беларусь партнерства во всех сферах. И бюджету Союза Беларуси и России на 1998 год здесь отводится одна из главных ролей. Так, по нашему мнению, если в 1998 году Союзу Беларуси и России удастся реализовать задуманное, то для нашей республики появится хорошая возможность продолжить укрепление своих позиций на международной арене.

<http://edoc.bseu.by>

*Г.М. Михновец*

Белорусская государственная политехническая академия

### **ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛИЗИНГА НА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ**

Развитие Республики Беларусь как самостоятельного независимого государства предопределяет качественные изменения работы транспорта с переориентацией значительных объемов перевозок в класс международных. Местоположение Республики Беларусь в центре Европы, а также ее относительно небольшая протяженность с севера на юг и с запада на восток способствуют развитию такой отрасли народного хозяйства как международные автомобильные перевозки.

На территории Республики Беларусь проходят два общеевропейских транспортных коридора: коридор № 2 Восток — Запад (страны Западной Европы — Москва) и коридор № 9 Север — Юг (страны юго-восточной Европы — Финляндия), что является еще одной предпосылкой развития данной отрасли.

Созданные правительством РБ и Министерством транспорта и коммуникаций условия позволили белорусским автоперевозчикам в последнее время усилить свои позиции на внешнем рынке транспортных услуг: в 1997 году белорусскими перевозчиками было выполнено 465 тысяч поездок за пределы республики, что в 2,4 раза больше, чем в 1995 году, и в 1,3 раза больше, чем в 1996 году. При этом важным остается то, что темпы роста количества перевозок белорусских перевозчиков в международном сообщении значительно опережают темпы роста поездок иностранных перевозчиков.

На этом рынке существуют, однако, и проблемы, связанные с тем, что ряд западных стран лоббируют все более жесткие требования к подвижному составу для международных перевозок, содержащиеся в “Правилах Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций” и “Директивах Европейского Союза”: требования к токсичности отработавших газов автомобилей (Евро-1, Евро-2 и Евро-3), к уровню допустимого шума автотранспортных средств, и условиям безопасности движения, обзорности и другие.

В настоящее время в общей структуре международного автомобильного парка РБ более 65 % — автомобили семейства МАЗ и КамАЗ, которые не соответствуют общеевропейским требованиям. Значит, необходимо обновление парка подвижного состава. Следует признать, что настоятельная потребность в техническом перевооружении существует на фоне недостатка капитала. В связи с этим оптимальным путем обновления международного парка подвижного состава может стать финансовый лизинг, который не вытесняет традиционные формы финансирования и кредитования основных фондов, а является их дополнением.

Однако, его развитие в республике сталкивается с серьезными трудностями, связанными с несовершенством действующего законодательства: в случае ввоза на территорию РБ транспортных средств Государственный таможенный комитет требует заявления режима свободного обращения, что отпугивает западные лизинговые компании, так как фактически вменяется переход лизингополучателю права собственности на ввезенное имущество; субъект хозяйствования РБ при ввозе на условиях финансового лизинга транспортных средств обязан уплатить таможенные пошлины (25 % по автомобилю, 20 % по прицепу (полуприцепу)), налог на приобретение автотранспортных средств для регистрации в ГАИ (5 %), и НДС (20 %). В связи с этим предприятия стремятся использовать оперативный лизинг, при котором не платят ни таможенные пошлины, ни НДС, т.е. не обеспечиваются ни достаточные платежи в бюджет, ни обновление автомобильного парка.

При уменьшении вышеуказанных таможенных пошлин до 20 % по автомобилю и 15 % по прицепу(полуприцепу), отмене НДС и уплате налога в ГАИ с остаточной стоимости международный финансовый лизинг станет более привлекательным для предприятий и обеспечит реальные платежи в бюджет.

### Литература

1. Законодательные акты Республики Беларусь в области финансового лизинга.
2. "Компас экспедитора и перевозчика", Мн, '97-'98.

<http://edoc.bseu.by>

*И.А.Филькевич*  
Белорусский государственный экономический университет

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИИ В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОЙ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Рассматривая стадии развития интернационализации, следует отметить, что в настоящее время отсутствует единый подход. На мой взгляд, наиболее приемлемым является следующая классификация стадий интернационализации:

1) *экспорт* — самая распространенная форма. Возникает в связи с появлением избытка продукции или с целью продления жизненного цикла на продукцию. В свою очередь, экспорт делится на прямой и непрямой.

При *непрямом экспорте* — фирма не участвует непосредственно в международной торговле, а международные операции поручаются другим организациям. Возможны следующие варианты организации непрямого экспорта:

- зарубежные поставки представляются как внутренние с иностранными партнерами, присутствующими на внутреннем рынке;
- сбыт товаров осуществляется через международные торговые компании за рубежом, контролирующие сбытовые сети в различных регионах;
- организация сбыта через экспортно-импортную компанию своей страны.

При *прямом экспорте* фирма сама организует и управляет сбытом продукции на внешнем рынке. Прямой экспорт может осуществляться следующим образом:

- используя своих представителей, направленных для подготовки рынка;