

деленного им продавца и предоставить арендатору это имущество за плату во временное владение и пользование для предпринимательских целей”.

В целом же для совершенствования правового обеспечения лизинговой деятельности в Республике Беларусь государственным органам необходимо:

1. Внести в действующие нормативно-правовые акты, регулирующие лизинговые правоотношения изменения, исключив несоответствия и упорядочив используемую ими юридическую терминологию, а также разработать и утвердить типовой договор лизинга.

2. Используя международный опыт разработать государственную концепцию правового регулирования лизинга в Республике Беларусь.

3. Принять новый Гражданский кодекс Республики Беларусь, содержащий положения о финансовой аренде (лизинге).

4. Разработать и принять закон Республики Беларусь “О лизинге”, комплексно регулирующий лизинговые правоотношения.

5. Подписать и ратифицировать конвенцию по международному финансовому лизингу (заключена в Оттаве 28.05.88 г.).

*В.Л. Шабека*

Белорусская политехническая академия

### **ТАМОЖЕННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО РБ И СПЕЦИФИЧЕСКИЕ МОМЕНТЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРИ РЕШЕНИИ ПРАВОВЫХ ВОПРОСОВ В СУДАХ**

Осуществление единой таможенной политики в рамках СНГ и Союза РБ и РФ обуславливает формирование соответствующей законодательной базы. Особую актуальность данный вопрос приобретает для Беларуси как транзитной, транспортной страны. Отсутствие границ предполагает совместные действия по защите общего рынка. В связи с этим сложилась специфическая ситуация в области автомобилестроения. В РФ существует ряд крупных, стратегически важных для экономики страны машиностроительных предприятий, имеющих свои интересы на рынках РФ и РБ. В то же время в Беларуси предпринимаются только первые шаги по налаживанию производства легковых транспортных средств. С учетом интересов двух стран, а также реализации антимонопольных условий на рынке, для граждан РБ имеются два способа для таможенной “очистки” транспортных средств, произведенных вне Содружества – “полное” растаможивание с приобретением всех экономических прав или оплата таможенной пошлины по льготной для граждан РБ ставке с “запретом таможи на отчуждение” в течение двух лет. Такой подход представляется вполне обоснованным.

В то же время определение стоимости ТС при решении правовых вопросов в судах создает противоречивую ситуацию с точки зрения теории стоимости и практики оценочной деятельности. Оценка, как наука о стоимости, базируется на определенных подходах, принципах, научной и методической базах, традициях. В оценочной практике существуют некоторые фундаментальные принципы и понятия. Они реализуют этические, правовые, методологические аспекты независимой экспертной деятельности и являются в своем роде философскими категориями оценщика. Например, принципы “Замещения” и “Вклада при создании стоимости”. Принцип “Замещения”: Объект не может быть оценен выше другого не худшего, аналогичного, т.е. максимальная его стоимость есть минимальная стоимость (цена) по которой может быть приобретено имущество с эквивалентной степенью полезности (т.е. как аналоги могут сравниваться транспортные средства со сходными, сравнимыми эксплуатационными свойствами,

одного класса комфортности с присущими им специфическими ценообразующими признаками: марка (класс), модель и модификация (тип кузова (седан сравним только с седаном, но не купе), модельный ряд (даты выпуска сравниваемых аналогов могут отличаться более чем на год), объем двигателя и мощность, степень доукомплектации и фактический пробег. Или, например, принцип “Вклада...” : Стоимость целого определяется: 1. пропорциональным вкладом, который вносится каждой из составляющих целое при создании единой стоимости и эквивалентных ей прямых и косвенных полезных свойств; 2. сокращением стоимости, уменьшением полезных свойств при изъятии каждой (или нескольких частей) из составляющих целое (транспортное средство укомплектованное карбюраторным двигателем будет иметь отличную стоимость при комплектации дизельным силовым агрегатом). Данные положения соответствуют нормальной, обычной логике во взаимоотношениях людей и логике экономической, техническому подходу. Но если говорить о принципах оценки как о методологической основе, то о “факторах чистой сделки” целесообразно говорить как об основе правовой. Чаще всего выделяют о восемь факторов чистой сделки. Определение важности и приоритетности важность каких-либо из них не представляется целесообразным, т.к. все они в равной степени реализуют этические основы и принцип демократических институтов для данной профессии. Например, Среднестатистические покупатель и продавец при заключении сделки (процесс установления индивидуальной стоимости конкретного объекта) действуют на основе типичных, стандартных для обычных людей мотивов, т.е. максимальное удовлетворение потребностей при минимальных возможных затратах (максимизация дохода, минимизация затрат). Или, например, если сделка осуществляется в условиях определенного региона, для которого объект может является редким, но оценка производится для нужд данного конкретного региона, то при определении стоимости должны быть учтены внешние факторы, характерные для данного региона ( географические рынки, уровень обеспеченного спроса, учет затрат на доставку и т.д.). Как равноценный, но наиболее точно отражающий экономические аспекты профессии, известен следующий *фактор*: Правовой статус объекта позволяет ему быть отчужденным и не существует каких-либо ограничений к отчуждению в прошлом или не возникнет в будущем, т.е. объект является свободным к реализации на открытом, конкурентном рынке. Действительно логика присутствует. Как можно определить стоимость того, что не может участвовать в обращении, в обмене активов? Более того, существуют ограничения законом для совершения операций в результате которых может быть выяснена индивидуальная или среднестатистическая стоимость! Однако из практики оценочной деятельности известно, что в судах могут возникать вопросы именно в отношении ТС с ограничениями в отторжении.

Можно предположить, что речь идет о некоей специфической ситуации для Беларуси, которая имеет место на практике. Потому поставленный вопрос требует разрешения.

Первым шагом может быть введение самого понятия некоторой “законсервированной стоимости”. С точки зрения рышка нерастаможенный, полностью растаможенный автомобиль или автомобиль с ограниченным статусом отчуждения являются товарами с разными потребительскими свойствами, даже если это абсолютно идентичные транспортные средства в одинаковом состоянии. Работа с базами данных, предоставленными газетой “Автобизнес-weekly”, подтверждает данное утверждение. Таким образом, для случаев, когда необходимо решать финансовые или хозяйственные вопросы в отношении объектов с ограниченными правами отчуждения,

представляется целесообразным ввести понятие Пассивной (или Потенциальной) стоимости.

На практике для вынесения решения судья нуждается в конкретной цифре, которая бы установила паритет стоимости (прямой и косвенной "полезности") имущества. Для удовлетворения потребности предлагается следующий подход.

Выдвигается утверждение, что численное значение Пассивной стоимости находится в рамках некоторой стоимостнойвилки. Ее нижним уровнем является стоимость нерастаможенного автомобиля, а за верхний уровень принимается рыночная стоимость полностью растаможенного ТС в условиях РБ (или определенного региона РБ).

### Значения "балансового" коэффициента



Основанием для расчета нижней границы могут являться стоимость из купчей (пересчитанная по текущему курсу, по справочникам EuroTAX (Super Schwacke, Ocassion) или DAT(ФРГ), по методике Автоклуба "АСА", Минск увеличенные на стоимость таможенного платежа (на основании платежного документа в Таможенный Комитет РБ), пересчитанную по текущему курсу или рассчитанную по определенной методике (см. "Таможенный вестник" Нормативы по процедуре таможенного оформления №8, 1997 или №2, 1998). Верхняя граница может быть рассчитана либо по методике Автоклуба "АСА" (Газета "Автобизнес-weekly"), либо прибавлением к стоимости нерастаможенного автомобиля пошлины, необходимой для получения режима свободного обращения. Далее предлагается использовать графический метод для определения значения "балансового" коэффициента.

Рассчитав значения верхней и нижней границы можно получить разницу — значение поля стоимостнойвилки. Т.е. определить значение коэффициента, зная сколько месяцев остается до изменения правового статуса, через линейную зависимость (прямая линия на графике). Добавив к нижней границе произведение значения "поля стоимости" на значение полученного балансового коэффициента, можно получить некую Пассивную среднестатистическую рыночную стоимость, которая в данном случае будет выполнять функции остаточной стоимости. Но по субъективному мнению автора, использование линейной зависимости на практике не будет давать самые

корректные результаты. На графике тонкой линией отмечена зависимость наиболее точно отражающая реальное положение вещей.

Неотъемлемой составляющей любого экспертного заключения является техническая часть, поэтому полученное ранее значение должно быть скорректировано в соответствии с индивидуальным состоянием ТС с учетом методики "Общих правил по определению стоимости транспортных средств", разработанной Министерством Транспорта РБ.

*А.В. Казаченко*

Белорусский государственный экономический университет

## **РЕФОРМА ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ: ПЕРСПЕКТИВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ**

1. Исследование функций управления неразрывно связано с системой государственного управления, ролью и местом в ней органов как субъектов их классификацией. Оценить оптимальность системы управления в каждом конкретном случае можно лишь выявляя соотношение функций всей системы с функциями объекта управления. Поскольку конечной целью управленческой системы является все же не ее собственная деятельность, а организация и обеспечение определенного состояния объекта управления. Решать проблему формирования и совершенствования системы управления можно лишь при ориентации на объект, на его потребности. Рыночные отношения (объект управления) определили новые организационные структуры управления, явились следствием формирования целостной системы государственного управления республики (субъекта управления).

2. В связи с изменением политической и экономической обстановки, введением рыночных отношений и соответственно созданием адекватных структур, постановка вопроса о системе органов государственного управления, их классификации принципах построения и т.д. является аксиоматичной, т.е. не требующей серьезных доказательств. В настоящий момент заслуживает внимания вопрос об управлении экономико-рыночными отношениями со стороны новых хозяйствующих субъектов: союзов, ассоциаций и т.д., а также проблема реорганизации министерств и создании центров, других гибких (подвижных) демократических форм управления.

3. Совет Министров республики – исполнительный и распорядительный орган. Основными характерными чертами Правительства республики Беларусь, исходя из анализа новой редакции Конституции 1994 г., являются: координация действий министерств, территориальных органов управления Беларуси; системы органов государственного управления и обеспечение их взаимодействия с Президентом Республики и Национальным Собранием; укрепление исполнительной власти; наличие эффективного механизма реализации законов, президентских декретов, указов и распоряжений.

4. В условиях перехода к социально ориентированной рыночной экономике в конституционном облике правительства всех республик появился расширенный объем полномочий. В современных условиях реализация важнейших республиканских комплексных программ экономического и социального развития требует сочетания рыночного саморегулирования с государственным управлением во всех суверенных республиках. В качестве основных направлений правительством Республики Беларусь выделены: структурная перестройка, акционирование и приватизация, разви-