

- б) убедиться в наличии материальных носителей, содержащих информацию об объекте интеллектуальной собственности;
- в) установить действительность и объем прав предприятия, срок обладания правами и другие условия закрепления прав;
- г) собрать и проанализировать сведения об оцениваемом объекте;
- д) выбрать подход и метод оценки.

УДК 386.12

ФОРМИРОВАНИЕ ТАРИФОВ НА ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Чечёткина Наталья Николаевна
Научный руководитель – Короткова Г.А.
(Белорусский национальный технический университет)

Проблемы формирования цены на транспортную услугу можно считать наиболее сложными в практике хозяйствования. Именно от правильности решений в области ценообразования в настоящее время в очень большой степени зависит конкурентоспособность транспортного предприятия и его экономическая устойчивость.

Для эффективной работы предприятия в условиях свободных цен необходимо наличие сбалансированной тарифной политики, постоянная работа по корректировке тарифов и рациональное применение действующей на предприятии тарифной системы в отношении конкретных грузоотправителей с учетом их индивидуальных особенностей. От эффективной тарифной политики напрямую зависят доходы автомобильных перевозчиков, а следовательно их инвестиционные возможности.

Цена, установленная перевозчиком в рыночных условиях, оказывает противоречивое воздействие на конкурентоспособ-

ность предприятия. С одной стороны, повышение цены на единицу реализуемых услуг увеличивает объем дохода предприятия. С другой стороны, цена определяет уровень спроса на услуги предприятия.

С точки зрения практики коммерческой работы, теории формирования тарифов следует рассматривать как необходимую основу, позволяющую понять общие закономерности ценообразования и выработать прикладные подходы к разработке тарифов предприятия.

Причины, ограничивающие применимость теоретических положений следующие:

- большинство теоретических моделей предполагает, что известна зависимость спроса на услуги предприятия от цены. Но поиск такой зависимости на практике обычно требует проведения специальных исследований, которые могут позволить себе лишь очень крупные предприятия;
- теоретические модели обычно позволяют рассчитать оптимальную цену по строго определенному критерию. Однако практически решения не принимаются по единственному критерию;
- любая теоретическая модель содержит более или менее серьезные допущения, которые на практике не выполняются;
- использование моделей требуют определенного времени, в течение которого конъюнктура изменяется и полученный результат может оказаться бесполезным, поскольку не будет соответствовать новым условиям.

В практической деятельности по установлению цен на автотранспортные услуги должны учитываться, прежде всего, три основных ориентира - себестоимость предоставления услуги, средние цены рынка и предельная платежеспособность потребителя.

Для совершенствования тарифной политики в сфере грузовых перевозок целесообразно усовершенствовать методологию тарифообразования и законодательно закрепить нормативы транспортных затрат, включаемых в себестоимость товаров и услуг. Это будет стимулировать субъекты предпринимательской деятельности выбирать наименее затратные транспортные схемы.

В действующих методических рекомендациях по расчету тарифов на перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом в Республике Беларусь в качестве измерителя транспортной работы предлагается использовать 1 километр общего пробега. При этом пробег автомобиля за смену (L) в километрах предлагается определять по формуле

$$L = N_e \cdot \frac{L_{г.е.}}{b},$$

где $L_{г.е.}$ – длина ездки с грузом, км;

b – коэффициент использования пробега. Определяется в соответствии с Нормами времени (для тягачей с полуприцепами он должен приниматься в размере 0,5).

Применение коэффициента использования пробега 0,5 для планирования тарифов на перевозку означает, что выручка за 100000 километров общего пробега покрывает затраты на 50000 км груженого пробега и 50000 км порожнего пробега (без учета подачи автомобиля (нулевого пробега)). Разница между затратами на выполнение 1 км груженого пробега и 1 км порожнего пробега составляет порядка 15 %, т.е. в соответствии с Рекомендациями для планирования тарифов (Приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 25.07.2005 г. № 210-Ц) определенная часть транспортной работы будет выполнена с убытками.

В связи с вышеизложенным, а также в связи с тем, что в Постановлении Министерства экономики Республики Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 12.04.2001 г. № 74/8 «Об утверждении положения о порядке формирования тарифов на перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом в Республике Беларусь», что при применении сдельной системы оплаты за перевозку грузов должен быть только один показатель измерения транспортной работы, эти показатели предлагается определять следующим образом.

Поскольку цикл перевозки состоит из таких элементов как простой подвижного состава под погрузкой, пробег с грузом, простой под разгрузкой, пробег без груза, в качестве показателей измерения транспортной работы целесообразно использовать 1 минуту простоя под погрузкой-разгрузкой, 1 километр пробега с грузом и 1 километр пробега без груза.

УДК 386.12

ЛИЗИНГОВЫЕ ОПЕРАЦИИ И ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Бухтик Юлия Юрьевна

Научный руководитель – Якубовская Т.Л.

(Белорусский национальный технический университет)

В данной работе раскрыта сущность лизинга. Лизинг рассматривается как эффективный способ финансирования, который обычно выгоден предприятию, когда оно не располагает необходимыми средствами для капиталовложений в оснащение производства.

Лизинг – форма долгосрочного договора аренды. По истечении срока договора арендатор может:

- 1) вернуть объект аренды арендодателю;
- 2) заключить новый договор на аренду данного имущества;
- 3) выкупить объект лизинга по остаточной стоимости.

Лизинг рассматривается как эффективный способ финансирования, который обычно выгоден предприятию, когда оно не располагает необходимыми средствами для капиталовложений в оснащение производства.

Обязательным участником лизинговой операции является **лизингодатель**, в качестве которого могут выступать либо предприятия - производители объекта лизинга, либо самостоя-