

## **ВАРИАНТЫ ПРИОБРЕТЕНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА АВТОТРАНСПОРТНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ**

*Бабенко Ольга Михайловна, Волот Ольга Владимировна  
Научный руководитель - Ю.М.Красовский  
(Белорусский национальный технический университет)*

В данной работе проведен сравнительный анализ основных вариантов приобретения грузовой автотранспортной техники отечественными предприятиями. В результате исследования выявлены факторы, оказывающие наибольшее влияние на выбор объекта капиталовложений.

Эффективное выполнение международных перевозок грузов и конкурентоспособность белорусских перевозчиков в значительной степени зависит от их технического обеспечения и, в частности, от наличия современных автопоездов.

Однако в 2003 году обновление парка подвижного состава, занятого в этой сфере, практически полностью остановилось. Данный факт был обусловлен увеличением ставок ввозных таможенных пошлин с 5 до 50 процентов на грузовые автомобили, бывшие в употреблении, согласно Постановлению Совета Министров Республики Беларусь №1364 от 29.10.2004 года. Лишь в текущем году они были уменьшены до 15 процентов при выполнении определенных условий ввоза.

Применение государством мер тарифного регулирования ввоза дорогостоящей импортной техники акцентирует внимание субъектов хозяйствования на инвестиционной стороне ее приобретения. Альтернативами здесь являются:

- покупка отечественного подвижного состава;
- покупка импортного подвижного состава;
- приобретение по договору финансового лизинга у белорусских лизингодателей;

– приобретение по договору финансового лизинга у иностранных лизингодателей.

Преимуществом первого варианта являются минимальные капитальные вложения, а основным качественным недостатком – невозможность работы на западноевропейском рынке из-за несоответствия техники предъявленным стандартам. Охват данного рынка предполагает обязательное использование импортных автопоездов. Покупка же такого автомобиля требует значительных единовременных финансовых вложений.

Финансовый лизинг отечественной техники делает ее более доступной для предприятий, не имеющих возможности получить кредит для покупки.

Импортный лизинг характеризуется более длительным периодом платежей и меньшей величиной вознаграждения лизингодателю, однако отягощаются на сегодняшний день таможенными платежами, увеличивающими стоимость автомобилей на 55 процентов, а по автотранспортным средствам, ввезенным до 01.09.2001 года, - на 30 процентов.

Проведенный в работе анализ показал, что меры тарифного регулирования уменьшают инвестиционную привлекательность приобретения отечественными перевозчиками импортного подвижного состава не только при его покупке, но и в случае заключения договора финансового лизинга (по критерию дисконтированных денежных потоков).

Таким образом, государство, защищая отечественного автопроизводителя, снижает рентабельность инвестиций в транспортной отрасли за счет сокращения объемов перевозок на высокодоходном рынке Западной Европы. Данное обстоятельство вынуждает транспортные организации переводить капитал в страны с более благоприятным инвестиционным климатом.