

хранением калийных удобрений, возникающие вследствие неработоспособности системы. Результаты расчетов свидетельствуют, что при увеличении количества портов перевалки эти издержки снижаются в зависимости от количества портов перевалки (каналов) в системе доставки: увеличение количества каналов с одного до двух снижает издержки от 6 до 15 %; увеличение количества каналов до трех приводит к снижению издержек от 7 до 18 %.

В рамках многоканальной системы доставки объемы грузов, направляемых по каналам логистической системы, представляют собой не только результат решения транспортной задачи, но и являются мощнейшим фактором формирования каналов логистической системы. Посредством изменения размеров грузопотока предприятие-экспортер в состоянии воздействовать как на работу отдельных звеньев цепочки доставки, так и на системы доставки в целом.

Минимальный объем грузопотока можно рассматривать в качестве производной от потенциально возможных объемов перевалки груза на специализированном терминале. При перевалке калийных и иных минеральных удобрений стивидорные предприятия стремятся заключать договоры с клиентами таким образом, чтобы полностью задействовать производственные мощности, привлекая минимальное количество клиентов. Для обеспечения безусловного приоритета обслуживания при прочих равных условиях достаточно обеспечить чуть более 50 % загрузки суммарной мощности терминала. В таком случае независимо от объемов приоритет переработки грузов такого клиента будет наивысшим.

#### Список литературы

- 1 Общая информация о внешней торговле: направления, задачи, итоги за актуальный период [Электронный ресурс] / М-во иностранных дел Респ. Беларусь. – Режим доступа : <https://mfa.gov.by/trade/>. – Дата доступа : 17.08.21.
- 2 **Колос, М. М.** Направления совершенствования системы доставки калийных удобрений / М. М. Колос // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2012. – № 1(24). – С. 92–95.
- 3 **Колос, М. М.** Формирование многоканальной системы доставки массовых экспортных грузов / М. М. Колос // Тихомировские чтения: Синергия технологии перевозочного процесса : материалы Междунар. науч.-практ. конф. / под общ. ред. А. А. Ерофеева. – Гомель : БелГУТ. – 2021. – С. 193–196.

УДК 336.773

## КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЛИЗИНГОВЫХ КОМПАНИЙ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ КАК ОДИН ИЗ ПУТЕЙ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

*Ю. В. КОРОЛЕВИЧ*

*Минский инновационный университет, Республика Беларусь*

Важнейшей отраслью экономики Республики Беларусь является транспортный комплекс. Цель транспортного комплекса заключается в обеспечении полного, своевременного и качественного удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения в перемещении грузов и пассажиров. Его роль определяется необходимостью обеспечения экономической и экологической безопасности республики.

Экономическая безопасность на транспорте является частью экономической безопасности государства.

Под экономической безопасностью страны понимается такое состояние экономики и органов власти, которое обеспечивает защиту национальных интересов, высокий экономический потенциал при действии неблагоприятных внутренних и внешних факторов, поддержание социально-политической стабильности общества [1].

Одним из путей повышения экономической безопасности на транспорте в Республике Беларусь является деятельность лизинговых компаний.

Предприятия, организации, фирмы, осуществляющие лизинговые операции, называются лизинговыми компаниями. Как правило, лизинговые компании представляют собой малые предприятия с небольшой численностью сотрудников в штате. Основными объектами лизинга белорусских компаний являются транспортные средства, машины и оборудование, здания и сооружения, оргтехника.

Правовые основы деятельности лизинговых компаний регулируются Указом Президента Республики Беларусь от 25 февраля 2014 г. № 99 «О вопросах регулирования лизинговой деятельности» [2], по которому Национальный банк Республики Беларусь наделен необходимым спектром полномочий по регулированию лизинговой деятельности.

В самом общем смысле лизинг представляет собой комплекс имущественных отношений, связанных с передачей имущества во временное пользование (аренду).

В классическом лизинге участвуют минимум три стороны:

- собственник имущества (лизингодатель);
- пользователь имущества (лизингополучатель);
- продавец имущества (поставщик).

Но на практике число участников сделки может быть и большим. Как правило, лизингодатель привлекает ещё и банки для получения кредита на свою деятельность.

В зависимости от состава сторон лизинг подразделяется на *внутренний* и *международный*.

В Республике Беларусь используется только два критерия классификации лизинга: условия возмещения лизингодателю лизингополучателем затрат и права собственности на объект лизинга. Поэтому различают финансовый и оперативный лизинг [3]. При *финансовом лизинге* в течение договора лизинга, заключенного на срок не менее одного года, лизингодателю через лизинговые платежи возмещается более 75 процентов первоначальной стоимости объекта лизинга. А при *оперативном лизинге* в течение договора лизинга лизингодателю возмещается путём лизинговых платежей менее 75 процентов первоначальной стоимости объекта лизинга.

Юридически лизинговые отношения сторон оформляются в договоре лизинга.

По окончании договора лизингополучатель имеет право либо купить предмет лизинга по остаточной стоимости, либо заключить новое лизинговое соглашение на этот же предмет лизинга (как правило, на меньший срок и по льготной ставке) или на новую, более совершенную технику, либо возвратить лизингодателю предмет лизинга.

Различают специализированные и универсальные лизинговые компании. *Специализированные компании* работают с одним видом товаров (например, автотранспорт) или группой однородных товаров (например, строительным оборудованием, компьютерами). Такие компании обычно сами осуществляют техническое обслуживание объекта лизинга и следят за поддержанием его в нормальном эксплуатационном состоянии. *Универсальные компании* передают в аренду самые разнообразные объекты, техническое обслуживание и ремонт которых могут осуществляться как самой лизинговой компанией, так и лизингополучателем.

В настоящее время на фоне кредитной экспансии и роста белорусской экономики рынок лизинговых услуг динамично развивается.

По состоянию на 01.01.2019 г. в реестр Национального банка включено 97 лизинговых организаций, совокупный уставный фонд которых составляет 649,7 млн рублей [4].

Возросло количество лизинговых компаний с участием иностранного капитала, что говорит о привлекательности рынка лизинга в Республике Беларусь для иностранных инвесторов, добротной и благоприятной законодательной базе и развитости инфраструктуры лизинга в стране. Правовой основой регулирования международного лизинга является Указ Президента Республики Беларусь от 14 января 2019 г., № 16 «О развитии международного лизинга» [5].

Иностранные инвесторы из Кипра, Эстонии, России, Латвии, Литвы, США, Италии, Австрии, Великобритании, Шотландии в настоящее время имеют долю участия в уставных фондах белорусских лизинговых организаций.

По данным Ассоциации лизингодателей Беларуси, международным лизингам в республике в 2019 г. занимались 4 лизинговых организации: ОАО «Промагролизинг», ООО «РЕСОБелЛизинг», ООО «АСБ Лизинг», ООО «Риетуму Лизинг». Количество договоров международного лизинга в 2019 г. – 30, на общую сумму 92,731 млн рублей [6]. Использование международного лизинга в экономике страны особенно полезно в случаях дефицита капиталовложений, когда национальные предприятия не имеют достаточных собственных средств для инвестиций в производство.

В условиях влияния внешних кризисов и санкций на экономику Республики Беларусь лизинг, соответствующий международным требованиям, является одним из реальных инструментов, способных стимулировать развитие экономики страны и одну из её важнейших отраслей – транспорт и коммуникации.

### Список литературы

- 1 Экономическая безопасность и экономическая политика : учеб. пособие / А. В. Бондарь [и др.]. – Минск : БГЭУ, 2007. – 423 с.
- 2 О вопросах регулирования лизинговой деятельности [Электронный ресурс] : указ Президента Респ. Беларусь от 25 фев. 2014 г. № 99 // Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2014.
- 3 Банковский кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Нац. правовой интернет-портал Респ. Беларусь, 25.10.2000, № 441-3. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=hk0000441> . – Дата доступа : 12.09.2021.
- 4 Дедков, А. Основные тенденции и направления развития лизинга в Республике Беларусь / А. Дедков, Ю. Герасимчик // Банковский вестник. – Апр. 2019. – С. 32–34.
- 5 О развитии международного лизинга [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 14.01.2019, № 16 // Нац. правовой интернет-портал Респ. Беларусь, 17.01.2019, 1/18136. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=P31900016&p1=1>. – Дата доступа : 12.09.2021.
- 6 Везубова, Т. А. Тенденция развития белорусского лизинга на современном этапе / Т. А. Везубова, Е. И. Барановская // Проблемы прогнозирования и государственного регулирования социально-экономического развития : материалы XXI Междунар. науч. конф. – Минск, 2020. – Т. 3. Секция 4 «Инновационно-инвестиционное развитие экономики». – С. 16–17.

УДК 656.2.003:336.763

## СПРАВЕДЛИВАЯ СТОИМОСТЬ АКТИВОВ КАК ОСНОВА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТА

*А. В. КРАВЧЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В современных условиях усиления процессов глобализации важное значение отдается информации как основному источнику обоснования принимаемых решений по управлению компаниями и по инвестированию средств в них. Основным информационным источником является бухгалтерская финансовая отчетность. В соответствии с постановлением министерства финансов Республики Беларусь «Об утверждении Национального стандарта бухгалтерского учета и отчетности “Индивидуальная бухгалтерская отчетность”», внесении дополнений и изменений в постановление Министерства финансов Республики Беларусь от 30 июня 2014 г. № 46 и признании утратившими силу постановлений Министерства финансов Республики Беларусь от 31 октября 2011 г. № 111 и отдельных структурных элементов некоторых постановлений Министерства финансов Республики Беларусь» № 104 от 12.12.2016 предусмотрены различные оценки активов и обязательств при отражении их в отчетности. Однако стоит отметить, что применяемые на сегодняшний день оценки активов не в полной мере соответствуют требованиям рынка, собственника, кредитора и инвестора.

Современные условия хозяйствования требуют принципиально нового подхода к оценке активов и обязательств компании. Стоимость оцениваемого объекта определяется, прежде всего, ожидаемой экономической выгодой от его использования. Достоверная оценка позволяет прозрачно отражать реальное состояние компании, что, в свою очередь, будет выступать гарантом уверенности инвестора в оценке финансового состояния, экономической эффективности вложений.

На стыке проблемы оценки имущества многие авторы дискутируют как о необходимости применения справедливой стоимости, так и о трактовке понятия «справедливая стоимость».

Хендриксен Э. С. отмечает, что справедливая стоимость не является самостоятельной оценкой, которая может использоваться для составления финансовой отчетности, а, скорее, представляет комбинацию различных оценок, установленную специальной комиссией [1].

Адъфред Кинг утверждает, что справедливая стоимость – это то же самое, что и чистая стоимость реализации, которая используется в некоторых случаях при оценке запасов [2].

Российский автор Сорокина Е. М. справедливую стоимость рассматривает с двух позиций: присутствия и отсутствия рынка. В условиях активного рынка справедливая стоимость отождествляется с рыночной стоимостью и определяется спросом и предложением. В случае, когда активный рынок отсутствует, автор рассматривает справедливую стоимость как аналогию рыночной стоимости, если сделки на нем совершаются нерегулярно, но имеют возможность соблюдения всех условий, позволяющих определить справедливую стоимость [3].

Малькова Т. Н. дает следующее определение: «справедливая стоимость – это стоимость, по которой независимые и информированные стороны могут приобрести активы / погасить обязательства» [4].