

предприятие сможет снизить уровень общего риска и привлечь больше инвестиционных средств для осуществления своей финансово-хозяйственной деятельности.

Проведенное исследование дало возможность сформулировать ряд обобщений, выводов и предложений:

1. Приведено уточненное авторское определение понятия «инвестиционный проект».
2. Рассмотрены виды рисков присущие при реализации инвестиционного проекта, а также методы их оценки и управления.
3. Приведена методика определения кредитного риска при кредитовании инвестиционного проекта.
4. Рассмотрены основные подходы к определению ставки дисконтирования, их достоинства и недостатки, с точки зрения подтверждения целесообразности принятия инвестиционного проекта.
5. Проведен расчет показателей эффективности инвестиционного проекта на основе существующих подходов к определению ставки дисконтирования.
6. Рассмотрен метод безрискового эквивалента, позволяющий инвестору расширить информационное поле для принятия решения о финансировании инвестиционного проекта.
7. Разработаны направления снижения рисков, возникающих при осуществлении инвестиционных проектов и определен ожидаемый результат их применения.
8. Выявлены типовые риски, связанные с инвестиционными проектами, и разработаны способы их парирования, которые могут эффективно применяться для разработки комплексных программ управления рисками инвестиционных проектов.

Необходимо отметить, что до того, как непосредственно реализовать инвестиционный проект, следует изучить его всесторонне, в том числе с точки зрения полезности к концу срока реализации. Также, стоит отметить, что на всех стадиях реализации проекта: от его рассмотрения до его заключительной части стоит рассматривать риски, а также управлять ими и их парировать для более эффективной работы. На основании полученных данных можно проводить дальнейшее изучение особенностей инвестиционной деятельностью и разработку практических рекомендаций по совершенствованию управления деятельностью при реализации инвестиционных проектов.

©пгу

УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТОМ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ЦЕПЯХ ПОСТАВОК ПРОДУКЦИИ ЗАВОДА «ПОЛИМИР» ОАО «НАФТАН»

А.В. ПЕТКЕВИЧ, М.Ж. БАНЗЕКУЛИВАХО

The article is devoted to the problem of transport management in international supply chains. The essence of the concept of "supply chain management" is disclosed, the activity of an industrial enterprise is analyzed and its logistic system is considered. Also, the main problems in this direction of the enterprise activity were revealed and the ways of their solution were suggested

Ключевые слова: цепь поставок, логистическая система, маршрут, ацетонциангидрин

Вопросы, связанные с логистикой и управлением цепями поставок перманентно актуальны. Особенно важны данные вопросы для таких государств, как Республика Беларусь, где ограниченность природных ресурсов обуславливает необходимость использования инновационной модели развития и повышения конкурентоспособности отечественной экономики, а также её геополитического положения.

Термин «управление цепями поставок» впервые появился на Западе. Существует множество трактовок данного понятия [1]. На наш взгляд, управление цепями поставок – это организация, планирование, контроль и регулирование товарного потока, начиная с получения заказа и закупки сырья и материалов для обеспечения производства товаров, и далее через производство и распределение доведение его с оптимальными затратами ресурсов до конечного потребителя в соответствии с требованиями рынка.

Завод «Полимир» ОАО «Нафтан» относится к химической и нефтехимической отрасли Республики Беларусь, входит в состав концерна «Белнефтехим», который объединяет крупнейшие производства, оказывающие существенное влияние на экономический потенциал государства [2].

На данном этапе развития у завода существуют определенные перспективы, связанные с внедрением различных методов управления цепями поставок, на которые следует обратить особое внимание.

В результате анализа системы управления транспортом в международных цепях поставок продукции АЦГ завода «Полимир» ОАО «Нафтан» был выявлен ряд проблем, на которые следует обратить особое внимание, а именно:

- проблема определения оптимального маршрута при доставке продукции;

- проблема выбора видов транспорта, с помощью которых будет осуществляться транспортировка;
- бумажная технология обработки данных;
- недостатки в системе мониторинга транспортом.

Для решения данных проблем и обеспечения эффективности управления транспортом в международных цепях поставок ацетонциангидрина (АЦГ), выпускаемого заводом «Полимир» ОАО «Нафтан», предложена реализация таких мероприятий, как:

- определение и обоснование выбора маршрута и видов транспорта для перевозки АЦГ из Новополоцка в Китай;
- выбор оптимального варианта доставки АЦГ из Новополоцка в Китай между вагонами-цистернами и танк-контейнерами;
- совершенствование информационного и документационного обеспечения предприятия;
- совершенствование системы дистанционного мониторинга управления транспортом.

Таким образом, эффективность управления транспортом в международных цепях поставок АЦГ завода «Полимир» ОАО «Нафтан» из Новополоцка в Китай будет зависеть от выбранного маршрута и используемых видов транспорта.

Литература

1. Логистика и управление цепями поставок [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://logscm.ru/>. – Дата доступа: 20.05.2017.
2. Завод «Полимир» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://polymir.by/>. – Дата доступа: 21.05.2017.

©БГЭУ

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА И АНАЛИЗ ЛИЗИНГОВЫХ ОПЕРАЦИЙ В КОММЕРЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЯХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Е.С. ПИСКУН, Т.Г. УСКЕВИЧ

For the first time an analysis of the existing methods of formation of lease payments based on the specifics of the business was presented. Variants assess the effectiveness of the organization of leasing activity by the example of "Skarblizing" (Minsk, Belarus). A complete list of costs that make up the cost of leasing object, and the possibility of forming the basis of their lease payments is presented

Ключевые слова: лизинг, эффективность, организационно-экономический механизм

Эффективность лизинговой деятельности определяется у лизингополучателя и лизингодателя. Показателями оценки эффективности лизинговых операций для лизингополучателя являются [1, 2]:

- процент, который выплачивает лизингополучатель лизингодателю за финансирование лизинговой операции (ставка финансирования);
- общая сумма, выплачиваемая по лизинговому контракту (цена лизинговой операции) и ее сравнение с альтернативными вариантами финансирования приобретения объекта, например, с банковским кредитом.

Определение ставки финансирования лизинговой операции происходит следующим образом: лизингополучатель, начислив процент финансирования, который он должен будет уплатить лизингодателю за финансирование лизинговой операции, может его сопоставить, например, с процентом, уплачиваемым при получении кредита, и таким образом определить, выгодно ли для него подписать лизинговый контракт или же лучше купить оборудование в кредит [3].

Так как потенциальные лизингополучатели, в соответствии с законодательством, должны составить заявку на лизинг, то автором разработана унифицированная форма данного документа, которая учитывает специфику любой лизинговой компании и отражающая интересы любой организации, использующей лизинг. В документе предусмотрено 40 вопросов от общих юридических сведений потенциального лизингополучателя до финансовых данных организации для оценки возможности уплаты лизинговых платежей и снижения рисков.

В заявке на лизинг предусмотрено 5 разделов, которые отражают тип сведений и данных, что должна внести организация следующего содержания:

- сведения о лизингополучателе;
- информация о предмете лизинга;
- данные баланса;
- сведения из отчета о прибылях и убытках;
- дополнительные сведения.

В случае, если предприятие является достаточно крупным и имеет в штате экономические, бухгалтерские, налоговые службы, то целесообразно поручить определенные разделы для квалифицированного заполнения соответствующему подразделению с соответствующим профилем.