

В результате, у торговых организаций, которые осуществляют учет товаров по ценам приобретения, из базы распределения выпадает стоимость товаров, реализуемых транзитом. При наличии в торговой организации операций по реализации товаров, осуществляемых в «общем» порядке, сумма издержек обращения, приходящаяся на товары, реализуемые транзитом, будет распределена исходя из доли товаров, реализованных в общем порядке. В том случае, если торговая организация осуществляет реализацию товаров только транзитом, то из-за отсутствия базы распределения все издержки обращения будут отнесены на расходы отчетного периода, т.е. реальный финансовый результат практически всегда будет заниженным.

В Российской Федерации указанной проблемы не существует, поскольку согласно положению по бухгалтерскому учету «Доходы организации» ПБУ 9/99 одним из обязательных условий поступления выручки является переход к покупателю прав собственности на приобретенный товар, т.е. несмотря на то, что товары, реализуемые транзитом, на склад торговой организации не поступают, на счете 41 «Товары» они учитываются все равно.

Исходя из вышеизложенного, предлагаем дополнить условия признания выручки, определенные Инструкцией по бухгалтерскому учету «Доходы организации», утвержденной постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 26.12.2003 № 181, следующим условием: «право собственности (владения, пользования и распоряжения) на продукцию (товар) перешло от организации к покупателю или работа принята заказчиком (услуга оказана)».

ПРОБЛЕМЫ СМР-СТРАХОВАНИЯ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Везубова Т.А., к.э.н., доцент

УО «Белорусский государственный экономический университет»

Одним из основных видов страховых услуг, которыми пользуются автоперевозчики, является СМР-страхование, то есть страхование ответственности автоперевозчиков за перевозимый груз в соответствии с международной конвенцией КДПГ 1956 года. Оно отличается от общепринятых более сложным порядком взаимоотношений между страхователем и страховщиком как при заключении договоров страхования, так и при урегулировании страховых случаев, которые происходят, как правило, за пределами республики, а получателем возмещения нередко бывают нерезиденты.

Белорусские автоперевозчики при осуществлении своей деятельности сталкиваются со многими проблемами, такими как: введение ограничений на ввоз топлива на территорию Польши из Беларуси, что увеличивает затраты на перевозку и снижает доходы транспортной компании; снижение числа выдачи разрешений белорусским перевозчикам на осуществление перевозок по территориям иностранных государств; возрастающие экологические требования к транспортным средствам и обеспечению режима работы водителей и другие.

Кроме того, со стороны государства в некоторых случаях принимаются непродуманные решения. Так, неприемлемые условия эксплуатации импортной автотехники на условиях временного ввоза, по которой в 2003 году было отменено полное освобождение от обложения таможенными пошлинами и налогами, привели к массовым фактам вывоза транспортных средств из республики по мере окончания срока действия временного ввоза. В связи с этим количество использованных белорусскими перевозчиками разрешений в 2003 году сократилось на 40 тысяч (9,3%) по сравнению с 2002 годом. Все эти проблемы негативно действуют и на развитие СМР-страхования. Кроме того, имеются проблемы и в развитии самого страхования ответственности автоперевозчиков.

Основные сложности при заключении договоров вызывают следующие особенности СМР-страхования в Республике Беларусь:

- автоперевозчики обязаны оплачивать страховые взносы из прибыли, не имея возможности включить их стоимость в затраты, поэтому многие из них не в состоянии заключать договоры;

- отдельные страховщики не имеют сюрвейера в других странах, следовательно, могут возникнуть проблемы при оценке ущерба в случае повреждения груза. Если перевозчик самостоятельно нанимает сюрвейера, то, несмотря на статус независимого эксперта, специалист так или иначе зависит от заказчика, поэтому объективность выводов о состоянии и причинах повреждения груза можно поставить под сомнение;

- отсутствуют правила размещения груза в зависимости от упаковки и условий транспортировки, что вызывает трудности при оценке степени вины перевозчика или грузоотправителя;

- страхователь обязан предоставить достаточно объемный комплект документов при заявлении о выплате страхового возмещения.

Довольно часто возникают проблемы при урегулировании претензий из-за незнания водителями того, как им необходимо вести себя в случае необходимости подписания документов. Водитель не имеет права скреплять подписью претензии до сюрвейерского осмотра, так как существует возможность его сотрудничества с преступными группировками. Страховщик имеет право не выплатить грузовладельцу компенсацию за утерю груза либо предъявить иск водителю.

Для решения данного ряда проблем, возникающих при осуществлении СМР-страхования было бы целесообразно:

- разрешить автоперевозчикам включать страховые взносы по СМР-страхованию в расходы в целях определения налогооблагаемой базы по налогу на прибыль и местным налогам, так как для международного автоперевозчика наличие такого страхового полиса является обязательным в соответствии с международной Конвенцией;

- расширить сотрудничество с зарубежными страховыми компаниями для обеспечения объективного сюрвейерского осмотра;

- разработать правила размещения груза в зависимости от условий транспортировки и упаковки;

- регулярно проводить обучение водителей необходимым знаниям поведения при осуществлении международных перевозок;
- при подготовке и принятии решений на государственном уровне;
- проводить их обязательную экспертизу.

Поэтапная реализация этих мер должна способствовать увеличению перевозок через территорию Республики Беларусь и созданию благоприятных условий для работы на международном рынке транспортных услуг, что, в свою очередь, приведет к потребности в страховании гражданской ответственности перевозчика и созданию эффективной страховой защиты валютных интересов субъектов хозяйствования при заключении международных торговых контрактов.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КРАТКОСРОЧНОГО КРЕДИТОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ АПК В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

Волкова О.В., Кирсев А.М.

УО «Белорусская государственная сельскохозяйственная академия»

Оздоровление кредитного процесса возможно при формировании реальных кредитных ресурсов на основе повышения финансовой устойчивости предприятий различных форм собственности и роста доходов населения. Эффективная депозитная политика (основа увеличения кредитных ресурсов) предполагает снижение инфляции и стабилизацию денежного обращения.

Инструментами, оптимизирующими либо дестабилизирующими привлечение кредитных ресурсов через депозиты юридических и физических лиц, являются процентные ставки по депозитам, нормативы отчисления в резервный фонд. Для предприятий отраслей с продолжительным производственным циклом, прежде всего сельскохозяйственных, правомерно снижение процентных ставок по налоговым выплатам за депозиты юридических лиц и по сберегательным сертификатам продолжительного срока хранения.

Снижение норм отчислений в резервный фонд по депозитам с длительным сроком хранения и одновременное увеличение процентных выплат активизирует привлечение кредитных ресурсов.

Помимо указанного, ресурсами кредитования для села могут выступать средства государственного и местного бюджетов, предоставляемые на возвратной основе по льготной процентной ставке. Дифференциация процентных ставок позволит перейти к различным моделям кредитных отношений в зависимости от эффективности использования привлекаемого кредита и показателей платежеспособности хозяйств. В целом система мер по повышению эффективности формирования и оптимизации кредитных ресурсов может включать:

- разработку дифференцированных ставок налогообложения депозитов с учетом отраслевой принадлежности предприятия;