

2. При признании в бухгалтерском учете выручки от реализации — по мере оплаты оказания услуг.

При оказании информационных услуг в виде предоставления электронных баз данных на дискетах, по электронной почте вести ведомость № 16 в таком виде, в котором она предложена в настоящее время, крайне неудобно. Это связано с большим количеством пользователей информации (до 500 покупателей и более).

Для отражения информации по счету 90 «Реализация» необходимо организовать учет по субсчетам нарастающим итогом с начала года.

В 2005 г. выручка облагается НДС по различным ставкам: 18 %, 20 %, 0 %. Если организация работает по предварительной оплате, а также если оплата счетов-фактур просрочена, возникают трудности с отражением выручки и контролем за суммами, по которым истекло 60 дней для уплаты НДС.

Д.А. Казацкая, ст. преподаватель

БГЭУ (Минск)

ПОРТЕФЕЛЬНЫЙ РИСК АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Риски, ассоциируемые с конкретными активами или пассивами предприятия, не могут рассматриваться изолированно, так как любое экономическое решение должно анализироваться с позиции его влияния на изменение риска и доходности портфеля (совокупности активов и пассивов) предприятия — возможные сочетания этих решений могут значительно изменять характеристики портфеля в целом. Портфельный подход предполагает восприятие активов и пассивов предприятия как элементов единого целого, сообщающих портфелю характеристики риска и доходности, что позволяет эффективно проводить анализ возможностей и оптимизацию параметров экономических рисков.

Для предприятий автомобильного транспорта вопрос согласования потоков ценностей возникает при появлении в портфеле привлеченных средств, вызванном дефицитом денежных средств на предприятии. Ценные бумаги пока не вошли в постоянную практику портфельного менеджмента автотранспортных предприятий: денежные средства представлены почти исключительно средствами на расчетном и валютном счетах и кассой. Несмотря на то, что формирование портфеля ценных бумаг автотранспортного предприятия и управление им — сложные, многогранные проблемы, многие предприятия уже пришли к пониманию необходимости их практической реализации.

Экономическая сущность портфельного риска автотранспортного предприятия (как и всякого риска) заключается в возможности ненаступления ожидаемых событий, отклонении величины приведенной стоимости портфеля от ее ожидаемого значения. Портфельный подход в управлении риском предполагает конкретный вариант обобщения крите-

риев экономической деятельности — приведенную стоимость портфеля, включающего активы и пассивы предприятия, индуцирующие потоки доходов и расходов. Последствиями риска выступает возможная неоптимальность принятых управленческих решений. В связи с ростом интенсивности процесса принятия решений повышается и актуальность проблемы управления риском. Периодичность принятия экономических решений связана с продолжительностью оборота средств, так как наиболее эффективное перераспределение ресурсов возможно только на определенных стадиях оборота в зависимости от технологии и ликвидности. Отраслевая принадлежность предприятия является признаком связанной формы капитала, и требование рациональности поведения состоит в том, что лица, принимающие решения, должны постоянно принимать во внимание альтернативы его использования. Поэтому, чем короче срок оборачиваемости средств, тем чаще возникает проблема их оценки для альтернативного использования и тем чаще возникает риск принятия неоптимальных решений из-за изменений стоимости портфеля.

Комплексное воздействие всех факторов неопределенности, проявляющихся в экономической сфере по отношению к предприятию автомобильного транспорта, оказывает влияние на формирование критериев эффективности управления капиталом. Различные производственные, кредитные и технические риски, с которыми сталкивается автотранспортное предприятие, играют существенную роль лишь тогда, когда они влияют на эффективность его работы. В конечном итоге эти риски учитываются в сложном риске эффективности и могут усиливать (или взаимно погашать) друг друга. С другой стороны, если рынок в той или иной степени эффективен, наличие или отсутствие информации воздействует на предпочтения и поведение экономических агентов. Индикаторы эффективности (рыночные нормы прибыльности или доходности) движутся соответственно. Неэффективность рынка означает несущественность информации и неопределенность для экономических агентов, что также позволяет рассматривать портфельный риск автотранспортного предприятия как суперпозицию экономических рисков, их результирующее проявление.

А.В. Калинушкин, ассистент

БГЭУ (Минск)

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ТОРГОВЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Цель управления финансами торговой организации — обеспечение и поддержание ее финансовой устойчивости. Под финансовой устойчивостью торговой организации понимается ее способность функциониро-