

Проведение анализа денежных потоков организации должно достичь цели — наиболее полное и достоверное обеспечение пользователей информацией о процессе формирования денежных потоков, об оценке их сбалансированности и эффективности.

ТАРИФИКАЦИЯ СТРАХОВЫХ ПЛАТЕЖЕЙ И ОПТИМАЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ СТРАХОВАНИЯ В АВТОСТРАХОВАНИИ

Краснова И.И., к.э.н., ст. преподаватель
Белорусский национальный технический университет

Эффективная деятельность страховой компании требует точного исчисления страхового тарифа с учетом влияния всех сопутствующих данному виду страхования факторов.

Практика осуществления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в республике показывает его убыточность для страховых компаний. Размеры взносов по данному виду страхования соответствуют установленным тарифам с учетом грузоподъемности и изменяются незначительно. В среднем, лимит собственной ответственности страховщика 98,7 %.

Таким образом, страховая компания должна уплатить значительную сумму из своего капитала в случае пусть и максимального страхового покрытия. Однако, как вариант, целесообразно рассмотреть страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств по действительной их стоимости, опираясь на опыт страховщиков Германии.

Для построения правильного тарифа страховых платежей было бы разумным определить непосредственные характеристики признаков риска. По этой причине следует сформировать признаки по группам.

Для этого существуют объективные и субъективные критерии. Эти объективные и субъективные признаки совершенствуются в процессе многолетней статистической работы. К объективным признакам относится прежде всего, вид транспортного средства (легковые автомобили, мотоциклы и т.п.).

Следующим объективным критерием является применение транспортного средства. Легковые автомобили, например, подразделяются на личные и получаемые внаем, грузовые и тягачи, на работающие на длинных и коротких рейсах и т.д.

Третьим объективным критерием являются технические характеристики транспортного средства (мощность, грузоподъемность и т.п.). Все объективные признаки содержатся в техническом паспорте транспортного средства.

Одним из субъективных критериев построения тарифов является деление на региональные классы. Это положение основано на той идее, что возникновение

возможного ущерба складывается из особенностей уличного движения, плотности движения и т.д. Даже для одинаковых по величине областей возможны различные виды ущерба вследствие различных обстоятельств (например, высокая концентрация промышленных предприятий, климатические особенности и прочие). На основе перечисленных факторов и многолетних статистических разработок в Германии была создана дифференцированная региональная структура.

Статистический анализ выявил целесообразность разработки специальных тарифов для определенных групп профессий. Как правило, страхователи входят в тарифную группу «Н» (нормальный тариф).

Однако, если транспортное средство находится во владении областной организации, учреждения или органа управления, то в этом случае действует льготный тариф для чиновников. И, наконец, существует еще более льготный тариф для сельской местности.

Одновременно с введением льготных тарифов была разработана классификация по безубыточности. Она известна под названием системы «Бонус – Малус». При оформлении договора страхования страхователь причисляется к классу безубыточности «О», после каждого года безубыточного вождения он переводится на один класс выше. При наличии за этот период убытков, возмещение которых производится страховой компанией, страхователь переводится на один класс ниже, или даже в класс убыточности.

В Германии существует 14 классов безубыточного вождения для легковых автомобилей и 10 классов для прочего транспорта. Эта дифференциация способствует повышению ответственности страхователей, т.к. им не безразлично, будут они иметь убытки или нет.

При этом за мелкие убытки они рассчитываются из собственного кошелька с тем, чтобы избежать понижения классности тарифа. Все страховщики транспортных средств обязаны составлять статистику убытков. Эти данные в своей совокупности составляют основу для калькуляции тарифов отдельных страховых компаний, которая является обязательной основой расчетов для всех страховых компаний.

Смысл такого порядка сводится к тому, чтобы обеспечить максимально возможным объемом статистических данных. Разработка общей статистики всего рынка служит поддержанию равных возможностей для всех конкурентов на основе, по крайней мере, равной информационной осведомленности. Поэтому в выполнении этой работы вовлекается и государство.

Расчет страхового тарифа по действительной стоимости показывает, что лимит собственной ответственности страховщика составляет 93,26%.

Сравнивая полученный результат с лимитом собственной ответственности страховщика по страхованию гражданской ответственности водителей в соответствии с действующими тарифами, можно сделать вывод, что страхование по действительной стоимости является для страховщика более выгодным.

Ставка страхования в первом случае составляет 1,3% в среднем для всех типов грузоподъемности, во втором – почти 7%.

Повышение же ответственности страхователя при страховании по действительной стоимости, которое вызывается системой «Бонус–Малус», снижает аварийность и освобождает страховщика от выплаты страхового возмещения.

ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧЕТА ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ В ЭКОНОМИКЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Кругликова А.И., аспирант

УО «Белорусский государственный экономический университет»

Становление рыночных отношений и появление в отраслях экономики организационных структур различных форм собственности, существенные изменения амортизационной, инвестиционной и налоговой политики на микро и макроуровне предопределяют необходимость изменения подходов к вопросам воспроизводства и учета основных средств.

В настоящее время, нормативные документы, регулирующие учет основных средств, не в полной мере учитывают все методические проблемы учета основных средств. К таковым можно отнести вопросы оценки основных средств и ее отражение в учете, корректировка балансовой стоимости основных средств с учетом инфляции, проблемы восстановления и амортизации основных средств, отражение разниц по переоценке основных средств на счетах бухгалтерского учета, проблемы гармонизации отечественной и международной систем учета основных средств и др.

Вышеперечисленные проблемы учета основных средств обусловлены необходимостью реформирования бухгалтерского учета РБ в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности (МСФО). Однако переход к использованию МСФО должен проходить поэтапно.

МСФО требуют проведения оценки основных средств по так называемой справедливой стоимости, а вовсе не по первоначальной стоимости, как по отечественным правилам. Использование принципа справедливой стоимости дает прекрасную основу для аналитической работы, однако применение справедливой стоимости на современном этапе может привести к росту стоимости основных средств. Соответственно, возрастет доля амортизации основных средств в себестоимости. Это повлечет рост тарифов, цен и т.п.

Корректировка балансовой стоимости основных средств с учетом инфляции осуществляется в отечественной экономике с помощью ежегодно проводимой переоценки основных средств. Однако МСФО рассматривают проведение переоценки как альтернативный способ учета. Целесообразным является проведение корректировки основных средств не ежегодно, а в условиях галоширующей инфляции, и использование в процессе корректировки стоимости основных средств индекса роста цен на каждую группу основных средств.