

Переход в течение года (при нарушении одного из установленных критериев или добровольном решении субъекта хозяйствования) на общую систему уплаты налогов заставляет предпринимателя постоянно находиться под «дамокловым мечом», требующим, по сути, восстановления бухгалтерского учета, а значит, увеличения документооборота, изменения системы отчета и отчетности и т.д. Гораздо проще, думаю, было бы установить только финансовое ограничение, а при его превышении в течение календарного года оставить действующую систему налогообложения, увеличив лишь вдвое ставку налога на сумму превышения.

При разработке изменений в действующей системе налогообложения целесообразно просчитывать налоговую нагрузку не только с учетом внутренних возможностей и потребностей страны, но с ориентацией на условия ведения бизнеса в России, Польше, Украине и странах Балтии. Без этого не обойтись, поскольку Беларусь строит открытую рыночную экономику, в успешном развитии которой значительное место занимают конкуренция и инвестиции.

Предлагаемые изменения по совершенствованию системы поддержки малого предпринимательства позволят стимулировать формирование и расширение бизнеса и важно своевременно предпринять шаги в плане создания условий, позволяющих начинающему бизнесу быстро «встать на ноги».

ПРОБЛЕМЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВОПЕРЕВОЗЧИКОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

А. Макаревич

Белорусский государственный экономический университет, Минск

В современных условиях интенсивного развития внешнеэкономических связей большую роль стало играть страхование при выполнении международных грузовых перевозок автомобильным транспортом. При международных автомобильных перевозках грузов и пассажиров применяется несколько видов страхования: страхование ответственности владельцев транспортных средств за вред, причиненный третьим лицам; страхование ответственности автотранспортчиков перед грузовладельцем за повреждение или утрату груза (CMR-страхование); страхование ответственности перед таможенными органами за полноту уплаты таможенных платежей (в соответствии с конвенцией МДП) и др. Основным и почти во всех странах Европы обязательным является страхование гражданской ответственности владельцев средств транспорта за убытки (ущерб), причиненные личности или имуществу третьих лиц при эксплуатации этих средств, как источников повышенной опасности.

В Республике Беларусь с 01.07.1999 г. введен в действие Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности» и создано Белорусское бюро по транспортному страхованию. Размер взноса по обязательному страхованию гражданской ответственности устанавливается в зависимости от техни-

ческих характеристик транспортного средства (объем двигателя, грузоподъемность, число пассажирских мест) и срока страхования, однако при этом не учитывается характеристика лиц, управляющих средством транспорта (их число, водительский стаж, возраст). Такая методика определения страхового взноса приводит к тому, что одинаковый взнос при других равных условиях уплачивают и водители с 10-летним стажем вождения, и водители, только что получившие права и не имеющие достаточного опыта вождения, и водители в возрасте более 70 лет, когда происходит физиологическое притупление внимания. То есть при фактически различном риске страховой тариф одинаков, что противоречит принципам осуществления страхования.

Из вышесказанного можно сделать вывод, что при тарификации рисков было бы целесообразно учитывать перечисленные факторы. Данное предложение подтверждается опытом многих зарубежных стран – Германии, Франции и др.

С 01.07.2002 г. Белорусское бюро по транспортному страхованию стало 44-м транзитным членом системы «Зеленая карта». С 01.03.2003 г. страховые компании приступили к продаже белорусских «зеленых карт», реализовывая до этого «зеленые карты» зарубежных страховых организаций (в основном немецких, болгарских и польских), которые являлись членами Международного бюро «Зеленая карта».

Другим распространённым видом страхования является страхование ответственности автоперевозчика (страхование CMR) за недостачу, порчу или гибель грузов при осуществлении международной перевозки в соответствии с Конвенцией о договоре международной перевозки грузов (КДПГ). Этот вид страхования покрывает риски, связанные с неисполнением или несоответствующим исполнением перевозчиком договорных обязательств перед заказчиком при перевозке грузов (недопоставка, повреждение, утрата грузов), а также ответственность за причинение имущественного вреда третьим лицам (внедоговорная ответственность).

Данный вид страхования покрывает следующую ответственность перевозчика:

1) физическое повреждение или гибель груза при международной перевозке (гибель, утрата или повреждение по различным причинам – от дорожно-транспортного происшествия до кражи), происшедшие с момента принятия груза к перевозке и до момента его сдачи;

2) финансовые потери клиента-страхователя, возникшие в результате неисполнения страхователем полностью или частично договорных обязательств, включая потери в результате просрочки в доставке груза или неправильной доставки, но исключая эксплуатационные убытки самого страхователя.

Эти два вида риска страхуются в рамках Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ).

Дополнительными видами страхования ответственности автоперевозчика могут быть следующие:

– страхование таможенных рисков, то есть ответственности перевозчика в связи со штрафами, таможенной пошлиной, косвенными налогами и другими платежами, налагаемыми в случае нарушения таможенного законодательства, а также конфискации застрахованного имущества;

– страхование ответственности перевозчика перед третьими лицами в случаях причинения вреда самим грузом: внедоговорная ответственность за причинение вреда здоровью или гибели лиц при выгрузке груза, взрыве груза, загрязнения грузом территории при аварии, расходы по оказанию медицинской помощи и захоронению пострадавших лиц и т.д.;

– расходы по расследованию обстоятельств происшествия, по предотвращению или уменьшению размера убытков и защите интересов страхователя в различных органах, в том числе судебных.

Несмотря на то, что страхование ответственности автоперевозчиков является перспективным видом страхования, многие страховые компании, получив лицензию, практически его не осуществляют. Причиной этому служит сложность проведения данного вида страхования, большая вероятность наступления страхового случая, так как именно в процессе перевозки грузы в наибольшей степени подвергаются различного рода опасностям и случайностям. С другой стороны, транспортные организации в связи с исключением страховых взносов по добровольному страхованию грузов из себестоимости не спешат заключать договоры страхования. Отсюда низкий удельный вес данного вида страхования в портфеле страховых услуг многих страховых организаций.

Для повышения привлекательности страхования ответственности автоперевозчиков необходимо включить страховые взносы в себестоимость продукции (работ, услуг), устранить недостатки в законодательстве, широко использовать механизм перестрахования и рекламу.

МЕДИЦИНСКОЕ СТРАХОВАНИЕ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В. Мелюшко

Белорусский государственный экономический университет, Минск

В последние годы стал очевиден глубокий кризис, охвативший здравоохранение нашей республики, главная причина которого – ограниченные финансовые возможности государства, вызванные общим замедлением темпов роста производства при возрастании бюджетного дефицита, делающие невозможным обеспечение необходимых расходов на здравоохранение. Перед Министерством здравоохранения поставлена четкая задача: найти и провести те реформы, которые смогут вывести здравоохранение из затянувшегося кризиса.

В настоящее время в Республике Беларусь сохранилась со времен Советского Союза бюджетная система финансирования здравоохранения, при которой государство собирает налоги с населения и полученные средства направляет в центральные органы управления здравоохранением (Министерство здравоохранения), которое перераспределяет их по территориям (областям, районам). На местах органы здравоохранения выделяют деньги лечебно-профилактическим учреждениям, которые их расходуют на лечение больных. Таким образом, идет прямая государственная закупка услуг системы здравоохранения с последующим их бесплатным распределением. Государство в неявной форме выступает в