

таких, например, как налоговые отчисления предприятий, занятых исполнением совместных программ, доходы от собственности Союзного государства. Анализ опыта бюджета ЕС говорит о необходимости установления доли отчислений государств-участниц в зависимости от размера ежегодного ВВП либо суммы поступлений определенных видов налогов. Совместный бюджет должен отвечать принципу финансовой солидарности, гласящему, что взносы государств — членов Союза должны быть соразмерны финансовым возможностям каждого государства.

В целях поддержки развития предпринимательской деятельности в условиях конкуренции, учитывая практический опыт стран Евросоюза, целесообразно использовать не прямое субсидирование, а другие формы финансовой поддержки: низкопроцентные кредиты, гарантии на открытие дела, инвестиции в ресурсосберегающие технологии; выделение субсидий на НИОКР, что позволит более полно использовать имеющиеся в распоряжении Союзного государства ресурсы, распространить свои интересы в малом бизнесе.

Создание нового механизма организации бюджетного процесса, предполагающего исполнение бюджета казначейством Союзного государства, позволит осуществлять оперативный контроль за расходованием бюджетных средств.

<http://bseu.by>

*А.С. Петрович  
БГЭУ (Минск)*

## **СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ КАК ВАЖНЕЙШЕЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СТРАХОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

В современных условиях интенсивного развития внешнеэкономических связей большую роль стало играть страхование при выполнении международных грузовых перевозок автомобильным транспортом. При осуществлении своей деятельности автоперевозчик может причинить вред жизни, здоровью и имуществу пассажиров, третьих лиц, находящихся вне данного транспортного средства (пешеходы, велосипедисты, водители и пассажиры других средств транспорта), а также наносить ущерб владельцам перевозимого им груза. Претензии к перевозчику со стороны пострадавших в результате ДТП пассажиров и третьих лиц подлежат рассмотрению в рамках страхования ответственности владельцев автотранспортных средств. Защита интересов лиц, заключивших с перевозчиком договор о перевозке груза, осуществляется в соответствии с Конвенцией КДПГ 1956 г.

Владельцы груза требуют от перевозчика финансовых гарантий, компенсации возможного ущерба, который может быть причинен по его вине. Такой гарантией обычно является страховой полис.

По договору могут быть застрахованы все перевозки или конкретный рейс, весь автопарк, его часть или отдельное транспортное средство. Страхуется ответственность перевозчика за утрату и повреждение груза при перевозке, которые могут наступить вследствие разнообразных причин (столкновения средства транспорта с препятствием или с другим средством, пожара, опрокидывания транспортного средства, кражи), а при международных перевозках также и риск косвенных убытков, возникших в результате

вышеуказанных обстоятельств. Весьма распространено и страхование ответственности перевозчика перед третьими лицами (кроме работников страхователя), возникшей в результате причинения им вреда перевозимым грузом в связи с гибелью, увечьем, травмами, заболеванием лиц, включая расходы по оказанию медицинской помощи и погребению либо с гибелью или повреждением имущества третьих лиц.

При международных перевозках страхование может включать в себя ответственность автоперевозчика за ошибки и упущения служащих. Речь идет об ответственности перевозчика перед своими клиентами за понесенные ими убытки в связи с невыполнением им обязательств по договору перевозки.

Базовыми приоритетами транспортной политики на ближайшие пять лет должны стать интеграция транспортного комплекса в мировую систему, повышение эффективности международных транспортных связей, обеспечение эффективного транзита через территорию республики, гармонизация правового режима транспорта с нормами международного права, развитие мультимодальных и контейнерных перевозок, совершенствование системы сборов с транзитного перевозчика, проведение единой с Россией транспортной политики.

<http://bseu.by>

*Л.П. Сац  
БГЭУ (Минск)*

## **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЦЕННЫХ БУМАГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Для государства рынок государственных ценных бумаг как один из сегментов финансового рынка играет очень важную роль, так как ГЦБ: выступают неинфляционным источником финансирования дефицита государственного бюджета;

операции Национального банка с ГЦБ на открытом рынке — инструмент денежно-кредитной политики, так как позволяют контролировать денежную массу в обращении и, следовательно, влиять на уровень инфляции в стране;

воздействуют на ликвидность банковской системы и обеспечивают ее бесперебойное функционирование;

оказывают положительное влияние на стабильность процентных ставок; способствуют привлечению новых инвестиций в экономику, позволяют заменить целевое кредитование программ, осуществляемых органами власти на местах.

ГЦБ являются привлекательными и для кредиторов, так как: имеют довольно высокую доходность и минимальный риск; дают возможность получить льготы при налогообложении доходов.

Особенностью развития рынка ГЦБ в Республике Беларусь был тот факт, что он начал развиваться в условиях такой финансовой политики правительства, когда существовало нежелание наращивать внутренний и внешний долги. Современный рынок ГЦБ характеризуется низкой активностью со стороны инвесторов (в том числе и банков), существованием значительной разницы между ставкой рефинансирования Нацбанка и уровнем реальных процентных ставок, преобладанием сделок с ГКО, снижением спроса на ГДО в силу резких колебаний процентных ставок на финансо-