

Налогообложение по упрощенной системе и единый налог не учитывают расходы предпринимателя. Эти системы целесообразно применять в видах деятельности с незначительными затратами. В нашем случае удельный вес затрат в выручке (аренда плавательной дорожки в бассейне) может превышать 60%, поэтому даже сравнительно низкие ставки не позволяют рассматривать эти системы как оптимальные. Не выполняют своей роли и налоговые льготы. Расчеты показали, что чистая прибыль предпринимателя при использовании этих систем будет ниже (при равных условиях) по сравнению с применением общей системы (подходного налога). К преимуществам подходного обложения относятся:

- подходный налог является прямым налогом, обложению подлежат доходы предпринимателя (в отличие от налога по УСН, являющегося косвенным налогом, уплачиваемым как надбавка к цене, и предполагающем увеличение стоимости услуги);

- он предусматривает систему льгот как экономического, так и социального характера, что позволяет освободить ряд расходов от обложения.

Таким образом, из вышеизложенного следует, что для предпринимателя, оказывающего физкультурно-оздоровительные услуги (занятия по аквааэробике) более предпочтительной является система подходного обложения.

Литература

1. Налоговый кодекс республики Беларусь: принят Палатой представителей 15 ноября 2002 г.: одобр. Советом Респ. 2 декабря 2002 г.: текст Кодекса по состоянию на 10 января 2011 г. — Режим доступа: <http://www.pravo.by>. — Дата доступа: 11.10.2011.

Влияние государственных стандартов в транспортной сфере Республики Беларусь

*Томчик О. В., студ. V к. ГрГУ им. Я. Купалы,
науч. рук. проф. Рабцевич В. В.,
д-р ист. наук*

Автомобильный транспорт Республики Беларусь является одной из важнейших экономических подсистем страны, а также важнейшим признаком ее технологического прогресса и эффективности. Именно поэтому организации, осуществляющие транспортное обслуживание населения, должны рационально сочетать в своей деятельности свойства коммерческой структуры и общественной службы, которая обязана выполнять социальные стандарты в данной сфере независимо от степени их рентабельности. Это является достаточно проблематичным, особенно в транспортной сфере, где расходы на пассажироперевозки покрываются в большинстве случаев за счет перевозки различного рода грузов.

Как элемент социальной инфраструктуры транспорт в Республике Беларусь традиционно способствует удовлетворению первичных социальных и бытовых по-

требностей граждан, таких как трудовые, деловые, культурные поездки и обеспечивает поддержание социально-информационных связей, направленных на преодоление различий в условиях и уровне жизни между жителями поселков различной численности. В то же время транспортный комплекс следует рассматривать как один из наиболее динамичных и перспективных секторов хозяйства. Отсюда вытекает важное значение исследования транспортной инфраструктуры в процессе развития экономики региона.

В настоящее время рыночные отношения не предполагают отказа от выполнения определенных социальных обязательств, поскольку именно потребитель определяет направления развития той или иной организации. Таким образом, рыночные отношения не могут существовать отдельно от социальных.

В системе рыночных отношений создание нового продукта или услуги не является основной целью организации. Главное — продать, удовлетворить потребности человека и общества в целом. Транспортная отрасль непосредственно удовлетворяет потребность общества в автомобильных перевозках.

В транспортной сфере нельзя ограничиваться только обслуживанием государственного типа. Необходимо оптимальное сочетание, сотрудничество государства и частных лиц. На деле же так не происходит. В Гродненской области организация ОАО «Гроднооблавтотранс» практически является монополистом в области транспортного обслуживания населения. Однако абсолютный монополизм — это препятствие как для развития рыночных отношений, так и для функционирования самого предприятия. Ввиду отсутствия конкуренции со стороны частных лиц, данная организация в меньшей степени стремится усовершенствовать свою деятельность, сделать так, чтобы ее собственные цели совпадали с целями общества.

Получение прибыли является целью ОАО «Гроднооблавтотранс», как коммерческой организации. Анализ документального комплекса предприятия показывает, что в 2010 году чистая прибыль по данной организации достигла 1553 миллиона рублей, что составляет 77,5% к уровню 2009 года, а рентабельность реализованной продукции (услуг) — 2,5% при задании не менее 2%. Таким образом, ОАО «Гроднооблавтотранс», несмотря на достаточно сложные экономические условия и необходимость выполнения социальных стандартов в области транспорта, способно выйти на безубыточную работу. Однако данные показатели деятельности достигаются с большим трудом.

Необходимо отметить тот факт, что на выполнение социальных стандартов выделяются субсидии из государственного бюджета. В 2010 году на эти цели из республиканского бюджета было выделено 9 314,9 миллионов рублей, что на 24,5% больше по сравнению с 2009 годом. Однако данные субсидии лишь на 24,6% возмещают затраты ОАО «Гроднооблавтотранс» по осуществлению своей деятельности (в частности, по городским перевозкам — на 22,5%, по пригородным перевозкам — на 27,4%).

Для того, чтобы обеспечить минимальные жизненные потребности каждого человека, а социально незащищенных в особенности, государством вводятся социальные стандарты. Это нормы, которые безусловно должны выполняться, поэтому они строго контролируются. Ответственность за их исполнение полностью несут органы власти. Горисполком ежеквартально отчитывается перед облисполкомом, облисполком — перед республикой. Кроме того, они постоянно уточняются, при начислении учитывается инфляция. Расчет и выполнение социальных стандартов — сложный механизм, в который включены все министерства и ведомства.

В Гродненской области установлен определенный перечень государственных социальных стандартов по обслуживанию населения в области транспорта. Данный перечень является общим для всей республики, однако каждый регион имеет возможность применять основные положения с учетом местной специфики.

Литература

1. Интернет-портал Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.mintrans.by>. — Дата доступа: 25.10.2011.

2. Официальный Интернет-портал Гродненского областного исполнительного комитета [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.region.grodno.by>. — Дата доступа: 29.10.2011.

Аудит информационных систем

*Филимонова О. В., студ. IV к. БГЭУ,
науч. рук. Янушкевич И. В.,
канд. эк. наук, доц.*

В условиях активного внедрения современных компьютерных информационных технологий на предприятиях с целью ведения бухгалтерского и налогового учета возникает проблема достоверности учетно-аналитических данных, обрабатываемых с помощью информационных систем, эффективности и качества последующей процедуры аудита.

Применение компьютерных информационных систем расширяет круг задач аудиторской проверки. Аудитору помимо изучения достоверности входящей информации и адекватности выходных документов, формируемых на машинных носителях, необходимо изучить качество самой программы, режим ее использования и функции, провести анализ отчетных показателей, качества составления и заполнения учетных регистров. При оценке среды компьютерной обработки данных аудитор должен проверить соответствие применяемой формы учета используемой системе обработки данных, способ организации, хранения и обновления данных, обеспечение контроля ввода данных, защиту от несанкционированного доступа третьих лиц.