

3 Национальный стандарт бухгалтерского учета и отчетности «Цифровые знаки (токены)» : утв. постановлением М-ва финансов Респ. Беларусь от 6 марта 2018 г. № 16 // Министерство финансов Республики Беларусь. – URL: <https://minfin.gov.by> (дата обращения: 23.09.2025).

*P. PONOMARENKO, PhD, Associate Professor
Belarusian State University of Transport*

*E. PONOMARENKO, PhD, Associate Professor
Gomel State Technical University by Sukhoy*

DIGITAL ASSETS AS FINANCIAL ACCOUNTING ITEMS: RECOGNITION CONDITIONS, VALUATION AND ACCOUNTING

This article examines the identification of digital assets for financial accounting purposes, their valuation, legal regulation, and accounting in the Republic of Belarus. It also explores the circulation of cryptocurrency and the digital Belarusian ruble, the conditions and criteria for recognizing digital tokens as digital financial assets in the financial accounting system, and the procedure for recording transactions with digital assets in accounting.

Получено 09.10.2025

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 18. Гомель, 2025**

УДК 656.2.003.330.131.7

*С. Л. ШАТРОВ, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта*

ИДЕНТИФИКАЦИЯ И НИВЕЛИРОВАНИЕ РИСКОВ УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ: МАТЕРИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ

Исследованы возможные риски учетной системы, оказывающие влияние на уровень экономической безопасности организаций железнодорожного транспорта, и способы их минимизации на примере материальных активов (основные средства и запасы).

Рыночная среда по своей природе нестабильна и непредсказуема, что предопределяет наличие рисков, вызванных условиями функционирования субъекта хозяйствования. Железнодорожный транспорт является отраслью, в которой явно проявляются особенности технологического процесса и высокая степень обеспечения безопасности осуществляемых процессов. Деятель-

ность железнодорожных организаций подвержена воздействию рисков, возникающих под воздействием различных условий. Характер этих условий обусловлен наличием разнонаправленных исходов в процессе принятия и реализации управленческих решений. В связи с этим управление рисками приобретает особенно важное значение именно в системе железнодорожного транспорта.

При этом экономический риск – это не только угроза, но и ключевой двигатель развития, однако для того, чтобы этот постулат претворить в жизнь, необходимо сформировать эффективный управленческий механизм, основой которого является учетно-аналитическая система, генерирующая релевантную информацию.

Актуальность данного исследования вызвана потребностью в систематизации и модернизации методологии аппарата обеспечения экономической безопасности хозяйствующих субъектов, базирующегося на выявлении и нивелировании рисков, вызванных применением тех или иных способов и приемов бухгалтерского учета, закрепленных в учетной политике организаций железнодорожного транспорта (рисунок 1).



Рисунок 1 – Структурно-логическая схема обращения учетно-аналитической информации в системе управления рисками субъекта хозяйствования

Учетная система играет ключевую роль в выявлении рисков и их управлении, обеспечивая комплексный подход к экономической безопасности железнодорожных организаций. Однако и сама она несет определенные риски, связанные как с неверной интерпретацией норм законодательства, так и ошибками в организации учета отдельных объектов бухгалтерского учета, к примеру, материальных активов, объединяющих основные средства и запасы, что требует научно обоснованного подхода к идентификации рисков и их нивелированию в положениях учетной политики.

Для выполнения перевозок грузов и пассажиров, а также поддержания эффективной деятельности организаций железнодорожного транспорта, необходимо обладать оптимальным численным и качественным составом основных средств, грамотно их эксплуатировать, а также своевременно проводить обновление, ремонт и модернизацию.

Для железнодорожного транспорта характерна ситуация, где группировка основных средств происходит по отраслевой номенклатуре:

1 Здания: вокзалы, локомотивные и вагонные депо, станционные здания, административные корпуса.

2 Сооружения – одна из самых значительных и специфичных групп, включающая в себя:

- железнодорожный путь: главные, станционные и подъездные пути;
- искусственные сооружения: мосты, тоннели, путепроводы;
- устройства СЦБ и связи: системы сигнализации, централизации, блокировки, аппарата связи;
- контактная сеть и электроснабжение: опоры, провода, тяговые подстанции, консоли, трансформаторы.

3 Передаточные устройства: линии электропередачи.

4 Машины и оборудование:

- силовые машины и оборудование: тепловозы, электровозы, электропоезда, дизель-поезда;
- рабочие машины и оборудование (подвижной состав: грузовые и пассажирские вагоны, путевые машины (укладчики пути, путеподъемники), оборудование депо и иных филиалов отделений железной дороги).

5 Транспортные средства: служебный и вспомогательный автотранспорт.

6 Прочие основные средства.

Для перечисленных выше объектов учета (основные средства) характерен риск недостоверности определения стоимости. Наиболее часто встречающиеся нарушения представлены на рисунке 2.

Нивелирование риска недостоверности определения стоимости основных средств достигается следующими способами:

1 Выбор корректного способа оценки.

В соответствии с Инструкцией по бухгалтерскому учету основных средств, утвержденной постановлением Министерства финансов Республики

Беларусь от 30.04.2012 г. № 26 (в редакции от 03.10.2025 г.), объекты основных средств учитываются в бухгалтерии как по первоначальной стоимости, так и по переоцененной стоимости после проведенной переоценки [1, 2].



Рисунок 2 – Основные ошибки в учете основных средств (ОС)

Для целей формирования единого подхода к отражению данных об основных средствах в балансе они отражаются по остаточной стоимости, тем самым достигается отражение реального состояния имущества организации на конкретную дату, при этом первоначальная стоимость формируется на основе суммирования всех фактических затрат, понесённых при их приобретении, строительстве, производстве, доставке, установке и монтажных работах по объекту основных средств. Изменение первоначальной стоимости объектов основных средств допускается: при проведении их переоценки; в процессе реконструкции или модернизации; в иных ситуациях, установленных действующим законодательством (рисунок 3).

Применение корректного метода оценки снижает вероятность ошибочного завышения или занижения стоимости.

2 Амортизационные отчисления и нормативный срок службы.

Амортизация – процесс постепенного переноса стоимости долгосрочных активов на себестоимость продукции, работ или услуг, создаваемых с их применением. **Амортизируемая стоимость** – сумма, по которой ОС отражаются в учете, на ее основе рассчитываются амортизационные отчисления.

Срок службы – временной интервал, в течение которого объект ОС сохраняет свои эксплуатационные характеристики и пригодность к использованию.

Срок полезного использования (СПИ) основных средств определяется в пределах диапазона – от минимального до максимального значения – по

группам амортизируемых объектов. Он выражается в годах, при этом нижняя граница не может быть менее одного года. Порядок установления СПИ для основных средств представлен на рисунке 4.



Рисунок 3 – Виды стоимости основных средств

Источник: компиляция положений действующего законодательства, международных стандартов и специализированной литературы



Рисунок 4 – Установление СПИ для основных средств

Анализ проблемы позволяет выделить в ней два ключевых аспекта:

– **сокращенный срок амортизации:** срок полезной эксплуатации ниже нормативного, происходит ускоренный трансфер стоимости основных средств в состав затрат. Это приводит к росту текущих расходов и уменьшения прибыли, от которой рассчитывается налог (работает механизм ускоренной амортизации);

– **увеличенный срок амортизации:** установление срока амортизации за пределами периода физического износа объекта определенно инициирует его недоамортизированную стоимость, т. е. некомпенсированный перенос остаточной стоимости на финансовый результат при списании.

В настоящее время субъектам хозяйствования предоставлена возможность самостоятельно выбирать метод начисления амортизации основных средств, что включает два ключевых аспекта: при установлении срока полезного использования меньше нормативного срока происходит ускоренное перенесение его стоимости на затраты, а в противоположной ситуации – возникает риск неполного включения стоимости актива в себестоимость из-за необходимости его списания до срока окончания начисления амортизации.

Выбор метода амортизации должен сопровождаться обоснованным расчетом срока полезного использования, учитывающим технические параметры и экономическую целесообразность. Это обеспечит достоверность информации и сбалансированность налоговой нагрузки;

3 Проведение переоценки.

Переоценка – механизм формирования объективной стоимости объекта основных средств (переоценённой стоимости), соответствующей сложившейся рыночной стоимости (см. рисунок 3):

– для зданий, сооружений и передаточных устройств переоценка позволяет вернуть вложенный капитал в полном объеме, так как они эксплуатируются длительное время, за которое вложенные денежные средства обесценятся;

– для остальных видов имущества (машин, оборудования, транспортных средств и т.д.) переоценка носит стимулирующий характер, так как эти объекты быстро обращаются, а их стоимость должна учитывать не только материальный, но и моральный износ, так как от скорости их обновления зависит техническое отставание или опережающее развитие как субъекта хозяйствования, так и транспортной отрасли в целом.

Рассмотрим пошаговый порядок проведения переоценки (рисунок 5).

В процессе переоценки основных средств организации применяют различные методы, направленные на актуализацию ее стоимости по состоянию на начало года, следующего за отчетным. Выбор конкретного метода переоценки зависит от категории имущества, учетной политики и требований нормативно-правового регулирования, что обеспечивает достоверность и сопоставимость генерируемой информации (рисунок 6).

Такой подход позволяет нивелировать влияние инфляционных рисков и обеспечить более точное отражение стоимости активов в бухгалтерском учете, а также способствует повышению достоверности бухгалтерской отчетности и оперативной информации, используемой для принятия управленческих решений.

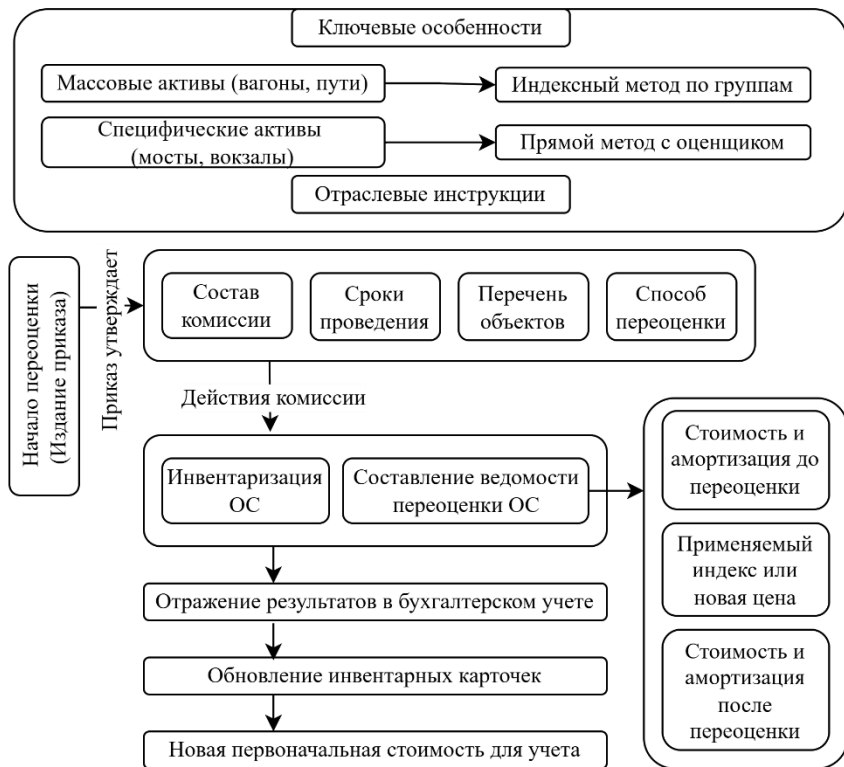


Рисунок 5 – Порядок проведения переоценки

Современные учетно-аналитические системы играют ключевую роль в обеспечении достоверности информации о стоимости оборотных средств (запасов), которая необходима для принятия управленческих решений, составления бухгалтерской отчетности и оценки экономической эффективности деятельности организации. Однако риск недостоверности определения стоимости как основных средств, так и запасов остается актуальной проблемой, обусловленной как внутренними, так и внешними факторами.

С позиции повышения эффективности производственного процесса, оборотный капитал (запасы) должен быть сформирован в объеме, достаточном для

поддержания непрерывности операционной деятельности. При этом его избыточное накопление недопустимо, поскольку может привести к нерациональному отвлечению финансовых ресурсов, образованию сверхнормативных запасов и росту затрат по производству и реализации продукции (работ, услуг).

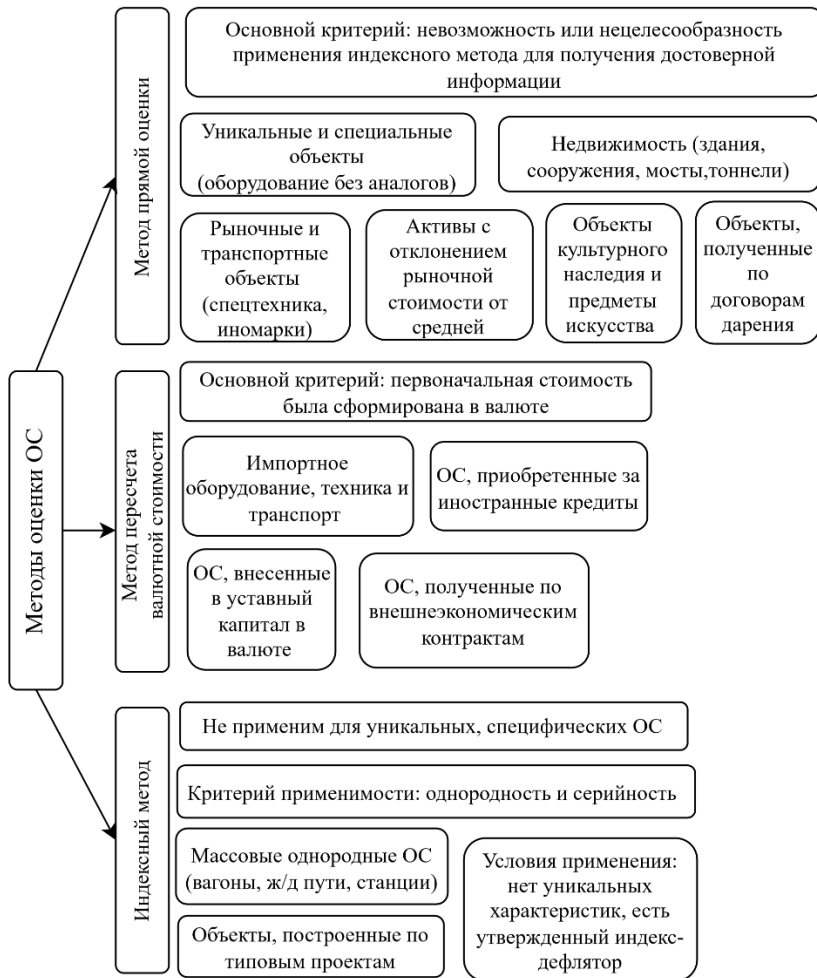


Рисунок 6 – Методы переоценки основных средств

Неправильное определение стоимости оборотных средств может существенно повлиять на финансовую устойчивость системы железнодорожного транспорта. В частности, недооценка их объема приводит к дефициту ресур-

сов, перебоям в технологическом процессе и, как следствие, к примеру, невыполнению плановых объемов по ремонту подвижного состава или ремонтных программ в отношении путевого хозяйства. В то же время переоценка оборотного капитала приводит к неэффективному размещению средств – чрезмерному накоплению товарно-материальных запасов, избыточному сырью и материалам, а также к замедлению инвестиционной активности, препятствующей модернизации и расширению производства [3].

Для минимизации риска искажения стоимости запасов применяются следующие методы:

- 1 Выбор адекватного метода первичной оценки запасов.
- 2 Выбор метода оценки при отпуске запасов в производство.

Для последующего учета запасов применяются следующие методы:

- оценка по стоимости каждой единицы;
- расчет по средней стоимости;
- метод ФИФО (оценка по стоимости первых поступивших запасов).

3 Определение способа распределения транспортно-заготовительных затрат.

Такие затраты могут включаться в стоимость материалов:

- пропорционально их цене;
- пропорционально массе;
- пропорционально объему;
- с использованием иных расчетных подходов, в зависимости от специфики предприятия.

4 Установление момента списания запасов.

Списание может осуществляться по факту:

- их использования в производственном процессе;
- передачи с мест хранения на рабочие участки.

Рациональный выбор методов оценки и учета запасов способствует формированию достоверной информации в бухгалтерской отчетности и обеспечивает эффективное управление оборотными средствами, что нивелирует риск замораживания капитала в запасах и недостоверной величины затрат с отражением в последующем на финансовом результате железной дороги [8].

Таким образом, выявление и нивелирование рисков, вызванных ошибками при выборе и применении тех или иных способов и приемов учета материальных активов, является действенной мерой по обеспечению экономической безопасности организаций железнодорожного транспорта в долгосрочной перспективе.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Об утверждении Инструкции по бухгалтерскому учету основных средств : постановление М-ва финансов Респ. Беларусь от 30 апр. 2012 г. № 26 (в ред. от

03.10.2025) // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – URL: <https://pravo.by> (дата обращения: 08.10.2025).

2 Об установлении нормативных сроков службы основных средств и признании утратившими силу некоторых постановлений Министерства экономики Республики Беларусь : постановление М-ва экономики Респ. Беларусь от 30 сент. 2011 г. № 161 (в ред. от 10 апр. 2017 № 9) // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – URL: <https://pravo.by> (дата обращения: 17.09.2025).

3 Об утверждении Национального стандарта бухгалтерского учета и отчетности «Запасы» : постановление М-ва финансов Респ. Беларусь от 28 дек. 2022 г. № 64 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – URL: <https://pravo.by> (дата обращения: 09.10.2025).

4 Об утверждении Инструкции по инвентаризации активов и обязательств : постановление М-ва финансов Респ. Беларусь от 30 нояб. 2007 г. № 180 (в ред. от 22 апр. 2010 г. № 50) // Национальный правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – URL: <https://pravo.by>. (дата обращения: 09.10.2025).

5 Шатров, С. Л. Бухгалтерский учет в обеспечении экономической безопасности субъекта хозяйствования / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2015. – Вып. 8. – С. 120–131.

6 Шатров, С. Л. Экономическая безопасность транспортной системы: сущность и идентификация угроз / С. Л. Шатров, А. С. Писарева // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты : сб. ст. V Междунар. науч.-практ. конф. – Новополоцк : ПГУ им. Евфросинии Полоцкой, 2022. – С. 455–460.

7 Шатров, С. Л. Теория и методология информационно-аналитического обеспечения системы управления внешнеэкономической деятельностью на железнодорожном транспорте : монография / С. Л. Шатров. – Гомель : БелГУТ, 2018. – 232 с.

8 Шатров, С. Л. Методические основы организации контроля на железнодорожном транспорте / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2011. – Вып. 4. – С. 101–110.

*S. SHATROV, PhD, Associate Professor
Belarusian State University of Transport*

IDENTIFICATION AND MITIGATION OF RISKS OF THE ACCOUNTING AND ANALYTICAL SYSTEM: MATERIAL ASSETS

The article examines the potential risks of the accounting system that affect the level of economic security of railway transport organizations and ways to minimize them using the example of tangible assets (long-term assets and inventory).

Получено 10.10.2025