

7 Возможности использования электронных денег расширены в Беларуси [Электронный ресурс] // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – 2020. – Режим доступа : <https://pravo.by/novosti/novosti-pravo-by/2020/november/56058/>. – Дата доступа : 11.10.2021.

8 Развитие в Республике Беларусь рынка электронных денег [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://ilex.by/expert/korzhovnik-irina-grigorevna>. – Дата доступа : 05.10.2021.

*V. V. KOVALCHUK, PhD, Associate Professor
Francisk Skorina Gomel State University*

PROBLEM ASPECTS OF ACCOUNTING AND TAXATION OF CALCULATION OPERATIONS WITH ELECTRONIC MONEY

The economic essence of electronic money, the features of their functioning on the territory of the Republic of Belarus have been investigated. The features of the legislation of settlements by electronic means of payment for legal entities, the procedure for reflection in the accounting and issues of taxation of transactions with electronic money in a transport organization are considered. The modern problems of the development of the electronic payment services market are revealed. The directions for improving the efficiency and safety of the electronic money settlement system in the Republic of Belarus are proposed.

Получено 15.10.2021

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 14. Гомель, 2021**

УДК 657.421.1

А. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

ОБЪЕКТИВНЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ ОЦЕНОЧНЫХ РЕЗЕРВОВ ОРГАНИЗАЦИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Изучены концептуальные особенности формирования резервов по сомнительным долгам на предприятиях железнодорожного транспорта, рассмотрены отличия в бухгалтерском и налоговом учете.

Транспортная система страны представляет собой совокупность различных видов грузового и пассажирского транспорта, обслуживающего процессы производства, сферы материального обращения и перемещения людей.

Железнодорожный транспорта является сложной системой с особыми условиями функционирования и финансовых, и экономических взаимоотношений.

Особенностью функционирования является выполнение единого процесса перевозки структурными подразделениями (филиалами), виды деятельности которых по Общегосударственному классификатору Республики Беларусь «Виды экономической деятельности» различны. Единство технологического процесса опирается на следующие основные принципы:

- взаимосвязи и взаимозависимости всех подразделений как участников единого технологического процесса перевозки;

- взаимодействие всех подразделений железной дороги определяет создание одной продукции – перевозки, дифференцированной по видам: грузовая или пассажирская;

- реализация созданной продукции приводит к получению выручки, которая является результатом производственной деятельности всех подразделений;

- процесс сбора провозных платежей происходит в соответствующих подразделениях, согласно установленным конкретным функциям в единой технологии перевозок, а формирование общей выручки от перевозок – на основном доходном счете управления железной дороги, где она концентрируется, а далее подлежит распределению между всеми участниками (подразделениями железной дороги).

Именно особенность формирования выручки от перевозок и предопределяет тот факт, что в системе железнодорожного транспорта существует централизация выручки и возможность, только на уровне управления железной дороги в целом, определить результат производственной деятельности всех подразделений железной дороги.

Централизация выручки определяет и последующее ее централизованное использование, а именно выделение финансовых средств отделению железной дороги и организациям дорожного подчинения.

Сложившаяся по объективным причинам централизованная система формирования и использования выручки от перевозок, а также регулируемая система последующих экономических отношений подразделений позволяет сделать вывод о том, что все вопросы, связанные с движением финансовых потоков, должны приниматься только на уровне Управления железной дороги.

Возникновение дебиторской задолженности по платежам за перевозки возможно на уровнях:

- отделения железной дороги, непосредственно по информации ОРЦ, который проверяет правильность формирования постанционной суммы выручки и последующее перечисление провозных платежей клиентами. При этом есть возможность непосредственной работы с клиентурой по ликвидации долга за перевозки;

- предприятий дорожного подчинения, осуществляющих финансовую деятельность самостоятельно;

- управления железной дороги, где формируется основная договорная работа с клиентами и где централизуется вся выручка от перевозок.

Что касается структурных подразделений (филиалов), то здесь можно отметить отсутствие непосредственной работы с клиентами железной дороги, связанной с перевозкой, а соответственно и отсутствие дебиторской задолженности по перевозкам. Если дебиторская задолженность по перевозкам и возникнет, то это объясняется только тем, что отделение железной дороги не перечислило своевременно структурному подразделению часть отделенческой выручки, соответствующей их участию в перевозочном процессе.

В то же время как на уровне отделений, управления, так и предприятий дорожного подчинения дебиторская задолженность формируется. Поэтому существует объективная необходимость в процессе деятельности отслеживать информацию о контрагенте, на основании которой возникает неуверенность в погашении должником (должниками) дебиторской задолженности. Об этом могут свидетельствовать различные данные:

- негативная динамика погашения задолженности;
- отсутствие поступления оплат в течение сравнительно продолжительного периода времени;
- данные о неблагоприятном финансовом положении контрагента-дебитора и т. д.

Это обуславливает необходимость организации эффективной системы контроля за состоянием расчетов, что является базой для дальнейшей кропотливой работы по взысканию задолженности по каждому дебитору. Однако в отдельных случаях даже хорошо отлаженная система не может обеспечить взыскание суммы долга. Так, в случае банкротства и дальнейшей ликвидации организации-должника (ликвидация должника и исключение его из Единого государственного регистра юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (ЕГР)) юридически он перестает существовать как должник и, следовательно, погашать долг уже некому. Поэтому при исключении должника из ЕГР возникает основание для списания дебиторской задолженности.

С позиции управления капиталом переход на единый метод учета выручки «по начислению» привел к диспропорции денежных потоков. Метод начисления означает, что предприятие учитывает доходы в том периоде, в котором они имели место, а расходы – в том отчетном периоде, к которому они относятся независимо от того, когда фактически произведена оплата. Таким образом, правила определения доходов в бухгалтерском и налоговом учете оказались практически одинаковыми. Это существенно упростило работу бухгалтеров, но одновременно ухудшило положение предприятий, реализующих товары, работы, услуги с отсрочкой платежа, т.е. с образованием дебиторской задолженности [3, с. 130].

Согласно инструкции по бухгалтерскому учету доходов и расходов № 102 сомнительным долгом признается дебиторская задолженность, соответствующая следующим критериям:

- образующаяся в результате реализации продукции, товаров, выполнения работ, оказания услуг;

– не погашенная в срок, установленный договором или законодательством (если срок не установлен – в течение 12 месяцев с даты возникновения дебиторской задолженности);

– если нет гарантий её погашения [1].

При неоплате (несвоевременной оплате) за отгруженную продукцию (оказанные услуги, выполненные работы) до 22-го числа месяца, следующего за отчетным периодом, налог на прибыль оплачивается за счет средств, фактически полученных от другой реализации, иными словами происходит «вымывание» оборотных средств в краткосрочном периоде и методологическая ошибка в долгосрочном, когда при списании дебиторской задолженности образуется убыток, с которого уже уплачен налог на прибыль. В этих условиях особую актуальность приобретает учет риска невозврата средств, «замороженных» в дебиторской задолженности или риск дебиторской задолженности.

В свою очередь, под риском дебиторской задолженности понимается риск отклонения запланированных показателей деятельности от фактических вследствие неисполнения (или неполного, ненадлежащего исполнения) контрагентом своих обязательств перед предприятием. Риск дебиторской задолженности относится к финансовым рискам, соответственно следует рассмотреть его как один из факторов влияния на показатели деловой активности предприятия, его финансовый цикл. Учитывая, что наступление риска дебиторской задолженности указывает на невозвратность или несвоевременный возврат средств предприятию, наступает необходимость вовлечения в оборот заемного капитала или отвлечения собственного на иные цели, что приводит к дисбалансу финансовой системы и зачастую ухудшению финансового состояния, снижению финансовой устойчивости, росту финансовой зависимости организации. Тем не менее, условия современной рыночной экономики приводят к необходимости работы с контрагентом без оценки предварительного риска образования дебиторской задолженности. Для снижения риска законодательно предусмотрено формирование резерва по сомнительным долгам.

Инструктивно предусмотрено три способа создания данных резервов, а именно:

– Способ 1 – создание резерва по сомнительным долгам по каждому дебитору. Этот способ целесообразно применять организациям с небольшим количеством дебиторов. Величина резерва по сомнительным долгам равна сумме дебиторской задолженности, признанной сомнительной.

– Способ 2 – создание резерва по группам дебиторской задолженности. Для применения данного способа необходимо дебиторскую задолженность на конец отчетного периода разделить на группы в зависимости от срока ее непогашения.

– Способ 3 – создание резерва по сомнительным долгам по всей сумме дебиторской задолженности. При использовании данного способа начисляемую сумму резерва по сомнительным долгам определяют как произведение коэффициента сомнительной задолженности и суммы выручки от реализации продукции, товаров, выполнения работ, оказания услуг за отчетный период [1].

Первый способ создания резервов при большом количестве дебиторов крупных предприятий трудоемок (необходимо, на основе анализа платежеспособности по каждому дебитору и возможности погашения им хотя бы части долга, рассчитать размер сомнительной задолженности на конец отчетного периода) и требует от бухгалтера, на которого возлагается обязанность оценки вероятности погашения долга, применения своего профессионального суждения.

При выборе данного метода следует организовать постановку аналитического учета дебиторов не только по срокам образования сомнительной задолженности под задаваемый в учетной политике период, но и по срокам погашения безнадежной задолженности в таких периодах. При этом величина резерва зависит от выбранной группировки дебиторской задолженности по срокам непогашения (месяц, квартал, полугодие, год), что требует научного обоснования выбранной группировки.

Применение указанного метода как наиболее точного и менее трудоемкого для организационной структуры управления железной дороги закреплено в ее учетной политике. Этот способ наиболее предпочтителен для предприятий с большим числом дебиторов. Однако, учитывая особенности финансовых взаимоотношений в структуре железной дороги, формирования и распределения доходов, расчета и уплаты налога на прибыль, следует организационно разграничить функции по формированию резерва по сомнительным долгам по уровням управления.

Согласно Инструкции № 102 коэффициент сомнительной задолженности по третьему варианту создания резерва определяется как отношение общей суммы, признанной безнадежной к получению дебиторской задолженности, списанной со счетов учета расчетов за предыдущий период, который не должен превышать пяти лет, к общей сумме выручки от реализации продукции, товаров, выполнения работ, оказания услуг за соответствующий период. Для определения суммы резервов по сомнительным долгам, относимой на расходы отчетного периода, необходимо рассчитанный коэффициент сомнительной задолженности умножить на сумму выручки от реализации продукции, товаров, выполнения работ, оказания услуг за отчетный период. На наш взгляд, приведенный способ дает наименее точную величину резерва, так как базой, к которой будет применяться коэффициент неплатежеспособности, является выручка (величину выручки может исказить дебиторская задолженность) [1].

Свой отпечаток на выбор системы резервирования накладывает финансирование и взаимодействие предприятий железнодорожного транспорта. Так,

в структуре дебиторской задолженности предприятий железнодорожного транспорта большая ее часть приходится на внутривозвратные расчеты, что приводит к возникновению вопроса «а является ли такая задолженность источником риска?». Если рассматривать внутривозвратные расчеты как расчеты единой системы, то разумно, на наш взгляд, сумму дебиторской задолженности, приходящуюся на величину внутривозвратного расчета, исключать из системы резервирования. Соответственно необходимо формировать группы дебиторской задолженности, что соответствует второму способу создания резервов. Более того, проведенное исследование позволило сделать вывод о том, что целесообразно применение второго способа, в котором оптимально сочетаются как объем счетной работы, так и точность получаемых результатов.

Однако, если обратиться к Налоговому кодексу Республики Беларусь, то формирование резерва по сомнительным долгам зависит от срока образования дебиторской задолженности, а именно, п. 3.48 ст.175 гласит «резервы по сомнительным долгам, созданные по результатам проведенной на последнее число отчетного (налогового) периода инвентаризации дебиторской задолженности, не погашенной в установленный срок, возникшей в связи с реализацией товаров (работ, услуг), имущественных прав, нематериальных активов, а также по операциям по сдаче в аренду (передаче в финансовую аренду (лизинг)), иное возмездное или безвозмездное пользование имущества, но не более пяти процентов выручки от реализации товаров (работ, услуг), имущественных прав, нематериальных активов и сумм доходов, указанных в подпункте 3.18 пункта 3 статьи 174 настоящего Кодекса, с учетом налога на добавленную стоимость, и исчисленные следующим образом:

- по сомнительной задолженности со сроком возникновения *свыше девяноста календарных дней* – в сумму создаваемого резерва включается полная сумма выявленной на основании инвентаризации задолженности;

- по сомнительной задолженности со сроком возникновения *от сорока пяти до девяноста календарных дней* (включительно) – в сумму резерва включается пятьдесят (50) процентов от суммы, выявленной на основании инвентаризации задолженности;

- по сомнительной задолженности со сроком возникновения *до 45 календарных дней* – сумма выявленной на основании инвентаризации задолженности не увеличивает сумму создаваемого резерва» [2].

Противоречия наблюдаются и в периоде создания резерва.

Инструкция по бухгалтерскому учету доходов и расходов № 102 предусматривает, что:

- резервы по сомнительным долгам создаются *на конец отчетного периода*, которым признается *календарный месяц*;

- периодичность создания резервов по сомнительным долгам *закрепляется в учетной политике* организации [1].

Особенной частью Налогового кодекса Республики Беларусь предусмотрено, что резервы по сомнительным долгам создаются на последнее число отчетного (налогового) периода, а налоговым периодом налога на прибыль признается *календарный год*, отчетным периодом налога на прибыль признается *календарный квартал*.

Соответственно, возникают проблемы, связанные со значительными отличиями в бухгалтерском и налоговом учете резервов по сомнительным долгам, что приводит к необходимости разработки единого подхода, так в бухгалтерском учете учитывается вся сумма создаваемого резерва; в налоговом учете в составе внереализационных расходов резервы по сомнительным долгам учитываются в размере не более 5 процентов выручки от реализации товаров (работ, услуг) с учетом НДС.

Для предприятий железнодорожного транспорта, учитывая особенности налогообложения прибыли, оптимальным будет выбор формирования резерва один раз в год, что следует закрепить в учетной политике.

Резюмируя вышесказанное, считаем рациональным для предприятий железнодорожного транспорта применить второй способ создания резерва по сомнительным долгам, основанный на его формировании по каждому дебитору со сроком начисления один раз в год.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Инструкция по бухгалтерскому учету доходов и расходов : постановление Министерства финансов Респ. Беларусь от 30 сентября 2011 г. № 102 [Электронный ресурс] // *ilex.by*. – Минск, 2021.

2 Налоговый кодекс Республики Беларусь. Особенная часть : закон Респ. Беларусь от 29 декабря 2020 г. № 72-3 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=hk0900071>. – Дата доступа : 09.09.2021.

3 **Шатров, С. Л.** Оценочные резервы в системе управления активами железнодорожного транспорта : [монография] / С. Л. Шатров, О. В. Липатова, А. В. Кравченко. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 175 с.

A. V. KRAUCHANKA

Belarusian State University of Transport

ACCOUNTING FOR DEVIATIONS FROM FAIR VALUE OF INVENTORIES

The article examines the conceptual features of the formation of reserves for doubtful debts at railway transport enterprises, considers the differences in accounting and tax accounting.

Получено 10.10.2021