

## **ПРОБЛЕМЫ И ОСОБЕННОСТИ ИНВЕНТАРИЗАЦИИ ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

*В.В. Фоменко, БГЭУ*

Белорусская железная дорога является центральным звеном во всей транспортной артерии Республики Беларусь и одним из приоритетных направлений проникновения на международные транспортные рынки, ввиду интенсивного сближения и интеграционных отношений со странами ближнего (Россия, Украина) зарубежья и тесного сотрудничества со странами дальнего зарубежья. Данный факт подразумевает под собой создание единой унифицированной нормативной и учетной базы на основе практического опыта близ лежащих государств по всем объектам учета (основные фонды, материальные ресурсы и др.), с целью более тщательного контроля за запасами национального фонда.

Основные фонды Белорусской железной дороги представлены широким спектром зданий, сооружений, технических устройств и механизмов, среди которых ведущее место занимают грузовые вагоны и контейнеры.

Ввиду того, что парк грузовых вагонов и контейнеров доминирует в структуре основных фондов железной дороги, то за его численностью и состоянием необходим строгий контроль. Одним из методов бухгалтерского учета и действенным средством контроля за состоянием и наличием основных фондов является инвентаризация.

Для приведения состояния наличного парка вагонов и контейнеров в соответствие с данными системы бухгалтерского и статистического учета, согласно статье 29 Закона Республики Беларусь «О бухгалтерском учете и отчетности» должна проводиться инвентаризация грузовых вагонов и контейнеров.

Согласно Методических указаний по инвентаризации имущества и финансовых обязательств № 54 от 05.12.95 г. п. 3.5 «Основные средства, которые в момент инвентаризации находятся вне места нахождения предприятий (учреждений) (в дальних рейсах морские и речные суда, железнодорожный подвижной состав, автомашины, отправленные в капитальный ремонт машины и оборудование и т.п.), инвентаризируются до момента их временного выбытия».

Парк вагонов и контейнеров имеет одну важную и отличительную особенность – вагоны и контейнеры находятся в постоянном движении, а большая часть из них движется далеко за пределами Республики Беларусь и сроки их нахождения за пределами республики продолжительны (полгода и более). Данная особенность не позволяет установить четких границ для определения сроков проведения инвентаризации вагонов и контейнеров, а также технологии ее проведения.

Вторая не мало важная особенность, которая препятствует естественному ходу инвентаризации, заключается в следующем.

До 1993 года все вагоны и контейнеры учитывались на балансе Министерства путей сообщения. После 1993 г. в результате раздела парка грузовых вагонов и контейнеров часть этих средств была передана на баланс Белорусской железной дороги. Передача вагонов была осуществлена в количественном выражении и по номерам (с приложением к каждому номеру соответствующего технического паспорта), а подтверждение фактического наличия не было. А по контейнерам ситуации еще более сложная, так как по ним не было пономерного учета, то есть передача вообще состоялась только в количественном выражении.

Начиная с 1996 г., был введен пономерной учет по вагонам. При наличии повагонной модели стала фиксироваться информация по передаточным документам: куда ушел вагон (либо он на территории Белорусской железной дороги, либо какой-то иной железной дороги; поступление под погрузку, выпуск из-под погрузки; сдача в аренду, возврат вагона от арендатора). Вследствие введения пономерного учета стал возможен четкий контроль за местонахождением вагонов.

По контейнерам ситуации немного иная. До 1993 года все контейнеры учитывались на балансе Министерства путей сообщения. После 1993 г. в результате раздела парка контейнеров часть этих контейнеров была передана на баланс Белорусской железной дороги. Передача контейнеров была осуществлена в количественном выражении, без подтверждения фактического наличия. Бухгалтерский и статистический учет велись в количественном выражении, без составления технических паспортов и детальных сведений по каждому контейнеру.

Начиная с 2002 г., был введен пономерной учет по контейнерам. В результате Службой статистики на каждый контейнер инвентарного парка был составлен технический паспорт. После этого стало возможно фиксировать информацию по передаточным документам куда ушел контейнер (либо он на территории Белорусской железной дороги, либо какой иной железной дороги). Вследствие введения пономерного учета стал возможен четкий контроль за местонахождением контейнеров.

Поэтому до сих пор ведется уточнение наличного парка вагонов и контейнеров как на территории Республики Беларусь, так и за ее пределами, что в свою очередь вносит определенную нестандартность в

процесс подтверждения фактического наличия вагонов и контейнеров, принадлежащих Белорусской железной дороге.

В настоящее время на Белорусской железной дороге для приведения парка вагонов и контейнеров в соответствие с реально существующим количеством, которое должно числиться на балансе в бухгалтерском учете, используются материалы натурной номерной переписи вагонов и контейнеров. По результатам переписи выносятся решения Совета по железнодорожному транспорту (исключение, зачисление), либо происходит выяснение причин фактов расхождения в рабочем порядке (утрата по вине Белорусской железной дороги или иной дороги-пользовательницы). Проводится корректировка наличного инвентарного парка вагонов и контейнеров, как в статистическом учете, так и в бухгалтерском.

Однако возникает некоторая неопределенность, так как сам термин «**ежегодная натурная номерная перепись грузовых вагонов контейнеров**» нигде в общереспубликанских нормативных актах, регулирующих процесс бухгалтерского учета, не прописан и законодательно не утвержден. Хотя по сути дела процесс ежегодной переписи вагонов и контейнеров во многих аспектах эквивалентен в данном случае понятию «**инвентаризация вагонов и контейнеров**».

Проведем параллель между инвентаризацией и переписью (табл. 1).

Таблица 1

Сравнительный анализ процесса инвентаризации и переписи

Признак сравнения	Инвентаризация	Перепись
Определение термина	<b>Инвентаризация имущества и финансовых обязательств</b> - это проверка и документальное подтверждение фактического наличия имущества и финансовых обязательств, выявление отклонений от учетных данных и принятие решений по внесению изменений в данные бухгалтерского учета.	<b>Перепись</b> – это проверка: 1) наличия и размещения грузовых вагонов и контейнеров инвентарного парка на территории железнодорожных администраций государств участников Соглашения о совместном использовании вагонов; 2) соответствия наличия парка, установленного переписью, паспортным данным дорожного и сетевого уровней. А также получение данных о пономерном размещении вагонов нерабочего парка (неисправные, резерв) и контейнеров по железнодорожным администрациям, сведений о технических характеристиках и состоянии вагонов и контейнеров, сроках прохождения ими депоовского и капитального ремонтов По результатам переписи в бухгалтерском учете составляются соответствующие записи.
Срок (дата) проведения	<b>Инвентаризацию</b> проводят в сроки, устанавливаемые в соответствии с Законом Республики Беларусь «О бухгалтерском учете и отчетности». Проведение инвентаризации обязательно: перед составлением годовой отчетности, но не ранее 1 октября отчетного года; в случае смены материально-ответственных лиц - на день приемки-передачи дел; при установлении фактов краж, ограблений, хищений или злоупотреблений, а также порчи ценностей - немедленно по установлении таких фактов; после пожара или стихийных бедствий (наводнений, землетрясений и др.) - немедленно по их окончании; при переоценке основных средств и товарно-материальных ценностей, если иное не установлено в сроки, определенные соответствующими нормативными документами и др.	Дата и время проведения единовременной <b>натурной номерной переписи вагонов грузового парка</b> на территории железнодорожных администраций назначается по решению Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества независимых Государств (СНГ), Латвии, Литвы, Эстонии и назначается указанием Председателя Совета. Перепись проводится единовременно по состоянию на восемь часов московского времени. Перепись вагонов организуется и проводится с таким расчетом, чтобы завершить ее не позднее десяти часов московского времени. По парку контейнеров аналогичный порядок назначения даты и времени проведения переписи В остальных случаях перечисленных для инвентаризации перепись не проводится, так как проведение переписи это уникальный процесс, охватывающий не только Белорусскую железную дорогу, но и железные дороги других государств. Поэтому перепись проводится однократно, каждый год, в определенно назначаемое время.
Основание проведения инвентаризации (переписи)	Приказ руководителя предприятия	Указание Председателя Совета по железнодорожному транспорту
Наличие комиссии по инвентаризации (переписи)	На предприятиях создают постоянно действующие инвентаризационные комиссии. Для непосредственного проведения инвентаризации материальных ценностей организуют рабочие комиссии.	Подготовка и проведение переписи грузовых вагонов и контейнеров осуществляется: – на уровне Управления Белорусской железной дороги – дорожной комиссией под руководством заместителя Начальника дороги; – на уровне отделений дороги – комиссией под председательством заместителя начальника отделения; – на уровне станций – переписные бригады.
Наличие документального оформления	Инвентаризация оформляется общегосударственно утвержденными формами документов (инвентаризационные описи, сличительные ведомости и т.д.).	Перепись проводится на специальном, едином для всех железнодорожных администраций переписном документе "Список грузовых вагонов" ("Список контейнеров"). Итоги переписи отражаются в Акте "О наличии грузовых вагонов" («О наличии контейнеров»).
Влияние на балансовое наличие имущества (в бухгалтерском учете)	Все излишки и недостачи, после выявления природы их возникновения подлежат отражению в бухгалтерском учете.	Результаты переписи (решение Совета по железнодорожному транспорту; выяснение причин расхождений в рабочем порядке) используются для отражения в бухгалтерском учете.

После проведения исследования процесса переписи и попытки доказать ее тождественность процессу инвентаризации был дан запрос в Управление методологии бухгалтерского учета и отчетности Министерства финансов Республики Беларусь о том, чтобы подтверждать фактическое наличие вагонов и контейнеров не инвентаризацией, а переписью. Управление методологии вынесло следующее решение (от 10.03.2003 г. № 15-10/124): "Белорусская железная дорога с учетом отраслевых особенностей эксплуатации грузовых вагонов и контейнеров и отсутствием возможности проведения инвентаризации их согласно пункту 3.5 Методических указаний по инвентаризации имущества и финансовых обязательств, утвержденных приказом Министерства финансов Республики Беларусь 05.12.95 г. № 54, может фактическое наличие грузовых вагонов и контейнеров подтверждать ежегодно проводимыми общесетевыми переписями. Общесетевые переписи проводятся в соответствии с нормативными документами, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. Порядок отражения результатов переписи в бухгалтерском учете определяется Белорусской железной дорогой по согласованию с Министерством финансов Республики Беларусь".

В настоящее время порядок отражения результатов переписи в бухгалтерском учете Белорусской железной дорогой не определен, лишь имеются некоторые инструкции в Службе статистике, где ни слова не сказано о бухгалтерском учете:

- Инструкция по проведению натурной номерной переписи вагонов грузового парка, утверждена на 33 заседании Совета по железнодорожному транспорту от 23 октября 2002 г.;
- Инструктивные указания по подготовке, заполнению и кодированию Списка грузовых вагонов при проведении общесетевой переписи 2003 г. (№ ЦЧУВ–1/1) и др.
- Методические указания по автоматизированному статистическому учету инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров Белорусской железной дороги № 265НЗ от 26.04.2002 г.;
- Инструкция о порядке исключения из инвентарного парка контейнеров принадлежности железнодорожных администраций, утвержденная 19 заседанием Совета по железнодорожному транспорту 01.10.1997;
- Методика корректировки Автоматизированного банка данных парка универсальных контейнеров (АБД ПК) по итогам переписи;
- Методические указания об организации, проведении общесетевой переписи контейнеров в 2002 году и подведении ее итогов Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики 16-19 апреля 2002 г., утвержденные на совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций государств – участников Содружества и др.

Поэтому результатом исследования существующей ситуации на Белорусской железной дороге по вопросам отражения результатов переписи вагонов и контейнеров в бухгалтерском учете стала разработка нами Методических указаний по отражению результатов общесетевой переписи инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров в бухгалтерском учете. Методические указания строго определяют порядок отражения в бухгалтерском учете результатов общесетевых переписей грузовых вагонов и контейнеров: порядок взаимодействия сопряженных служб (Служба статистики, Служба бухгалтерского учета и финансов, Главный вычислительный центр); схему документооборота между этими службами; порядок документального оформления результатов переписи в Службе бухгалтерского учета и финансов; порядок отражения результатов переписи в бухгалтерском учете; порядок корректировки наличного парка грузовых вагонов и контейнеров по результатам переписи и др.

Разработка данных Методических указаний и внедрение их в практическую деятельность Белорусской железной будет способствовать:

- сокращению документооборота и рациональной организации труда счетных работников;
- правильной организации учета наличия, движения и состояния инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров;
- обеспечению соответствия данных бухгалтерского, статистического и автоматизированного учета инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров;
- точному определению финансовых результатов от излишков или недостач;
- унификации методики отражения результатов общесетевых переписей на счетах бухгалтерского учета;
- усиленному контролю за сохранностью подвижного состава;
- соблюдению налоговой дисциплины;
- получению оперативной информации для принятия управленческих решений.

---

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Закон Республики Беларусь «О бухгалтерском учете и отчетности» (в ред. Закона Республики Беларусь от 25.06.2001 г. № 42-3).

2. Инструкция по проведению натурной номерной переписи вагонов грузового парка, утверждена на 33 заседании Совета по железнодорожному транспорту от 23 октября 2002 г.
3. Методическими указаниями по инвентаризации имущества и финансовых обязательств, утвержденные Министерством финансов Республики Беларусь от 5 декабря 1995 г. № 54.
4. Типовой план счетов бухгалтерского учета. Инструкция по его применению. Типовые бухгалтерские записи по основным операциям хозяйственной деятельности/В.Е. Ванкевич, Е.Н. Шибeko, А.Н. Сушкевич.– Мн.: Фонд “Редакция журнала “Финансы, учет, аудит”, 2003.
5. Бухгалтерский учет: Учеб.пособие для студ.вузов/ Под ред.О.А.Левковича.– Мн.: Амалфея, 2003.
6. Бухгалтерский учет. Под общ. Ред. Н.И. Ладутко.– 3-е изд., перераб. и доп.– Мн.: ФУАинформ, 2003.
7. Бухгалтерский учет в торговле: Учеб.пособие. Под ред. М.И.Баканова.— М.: Финансы и статистика, 2002.
8. Дробышевский И.П. Бухгалтерский учет в стоительстве:Учеб.-практическое пособие.– Мн.: ФУАинформ, 2004.

## **КОНТРОЛЬНАЯ СРЕДА РАЙОННОГО ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО ОБЩЕСТВА И ПРОБЛЕМЫ ОЦЕНКИ ЕЕ НАДЕЖНОСТИ**

*В.И. Евдокимович, профессор, зав кафедрой БТЭУ ПК*

Низовыми звеньями потребительской кооперации Республики Беларусь в настоящее время являются районные потребительские общества (райпо), имеющие различные организационные структуры: с филиалами и унитарными предприятиями; без филиалов и унитарных предприятий; с унитарными предприятиями, но без филиалов; с филиалами, но без унитарных предприятий. Наиболее распространенной в современный период является модель райпо с филиалами и унитарными предприятиями. Разная структура кооперативной организации требует от ревизоров контрольно – ревизионных управлений областных потребсоюзов различных подходов к оценке надежности ее контрольной среды при проведении внешней комплексной ревизии. Система внутреннего контроля райпо включает три составные слагаемые: контрольную среду, систему бухгалтерского учета, отдельные средства контроля. Оценка надежности контрольной среды является важным этапом подтверждения достоверности функционирования системы внутреннего контроля кооперативной организации.

Контрольную среду определяют различные элементы и факторы: стратегический стиль работы руководства, статус контрольно-ревизионного отдела, как важного координирующего центра ответственности по контролю, ревизионной комиссии, комиссий кооперативного контроля за деятельностью отдельных предприятий торговли, общественного питания, а также другие направления регулирования взаимоотношений внутренних и внешних связей райпо. Важным при этом является принятый в кооперативной организации курс действий по обеспечению сохранности ее имущества, цель и стратегия в создании системы внутреннего контроля, виды и объем хозяйственной деятельности. На контрольную среду оказывают также влияние соответствие организационной структуры системы внутреннего контроля масштабам деятельности райпо, регламентация взаимосвязей и взаимоотношений между подразделениями кооперативной организации, разработка и оформление результатов применяемых процедур контроля, определение и документальное закрепление полномочий и ответственности сотрудников, связанных с контролем хозяйственной деятельности, ознакомление руководства с выявленными по итогам контроля нарушениями, отклонениями, замечаниями и своевременность принятия по ним решений с целью устранения недостатков. В каждом конкретном райпо надежность контрольной среды внутреннего контроля зависит от характерных именно для него факторов. В экономической литературе не приводятся характеристики контрольной среды районного потребительского общества и не разработана методика оценки ее надежности.

Контрольная среда районного потребительского общества, под которой признаются осведомленность и практические действия его руководства, направленные на организацию и поддержание системы внутреннего контроля, включает в себя следующие элементы (рис. 1).

Первым элементом создания благоприятной контрольной среды районного потребительского общества является управленческая стратегия и стиль его руководства (функционирование правления райпо, деятельность председателя правления, руководителей отдельных структурных подразделений). Руководство обязано создать систему всеобъемлющего контроля, включающего условия и правила труда, определяемые государственными нормативными актами, документами вышестоящих кооперативных органов и самим райпо.

Вторым элементом создания достоверной контрольной среды в системе всеобъемлющего контроля, необходимым для предупреждения случаев недостач, растрат и хищений, а также недостатков в организации учета и отчетности райпо, является его четкая организационная структура. Вероятность нарушений значительно уменьшается, когда каждый руководитель входящих в него подразделений и материально ответственные лица точно знают, кто и за какой участок своей работы несет ответственность. В такой ситуации гораздо легче установить виновных и труднее безнаказанно совершать недостачи или хищения. С целью создания системы всеобъемлющего контроля очень важно организовать и вести точный и своевременный учет имеющихся