

Коэффициентный анализ включает расчет следующих показателей (коэффициентов): текущей платежеспособности; достаточности чистого денежного потока; эффективности денежных потоков; рентабельности положительного денежного потока по текущей деятельности; оборачиваемости денежных средств; абсолютной ликвидности, рентабельности израсходованных и поступивших денежных средств.

В процессе анализа необходимо определить чистые денежные потоки от операционной, инвестиционной и финансовой деятельности, изучить динамику и структуру положительного и отрицательного денежного потока, их сбалансированность по общему объему. Высокий уровень качества чистого денежного потока характеризуется ростом удельного веса чистой прибыли, полученной за счет роста выручки от продаж, снижения себестоимости. Низкое качество имеет чистый денежный поток, значительная часть которого получена за счет роста цен на реализованную продукцию, обусловленную в большей степени инфляционными процессами.

Наряду с тем, что потоки денежных средств следует изучать в оперативном порядке и за месяц, по нашему мнению, форму бухгалтерской отчетности № 4 «Отчет о движении денежных средств» необходимо составлять не только за год, но и поквартально.

Процесс анализа завершается оптимизацией денежных потоков путем выбора наилучших форм их организации на предприятии с учетом внешних и внутренних факторов с целью достижения сбалансированности, синхронизации и роста чистого денежного потока.

*В.Г. Гизатуллина, канд. экон. наук, профессор
БелГУТ (Гомель)*

*Т.С. Дмитриева, аспирант
БГЭУ (Минск)*

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА ИНВЕСТИЦИЙ В ОРГАНИЗАЦИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В современных условиях железнодорожный транспорт имеет решающее значение для развития и нормального функционирования экономики. Ситуация, сложившаяся в последние годы в железнодорожной отрасли, вызывает необходимость находить новые направления в формировании экономической политики, которая должна учесть новые направления увеличения доходов и аккумулирования средств и с другой стороны, возросшую потребность срочных инвестиций в обновление стареющих основных фондов. Ограниченная поддержка со стороны бюджета обостряет проблему недостатка источников средств, поэтому рассматривается необходимость привлечения внебюджетных источников финансирования железнодорожного хозяйства, а также прихода частного бизнеса на железную дорогу.

Новые подходы в инвестиционной политике ставят перед бухгалтерским учетом совершенно иные задачи, от правильности решения которых будет зависеть качество принимаемых управленческих решений и результативность функционирования железнодорожного комплекса Республики Беларусь.

Прежде всего, следует отметить появление новых источников средств за счет изменения идеологии инвестиционной политики. До настоящего времени в качестве основных источников инвестиций были собственные накопления или выделенные государственные целевые средства (целевое финансирование). Анализ инвестиционной деятельности железной дороги показал, что в качестве основного источника финансирования выступал амортизационный фонд. Данный источник определенным образом централизовался и накапливался на уровне Управления Белорусской железной дороги (БЖД). Его сравнение с суммой капитальных вложений по намеченным проектам реконструкции и перевооружения основных средств железной дороги позволило констатировать достаточность финансирования. Появление частного инвестора потребует соответствующих изменений в порядке финансирования намечаемых проектов, а в учетной политике должны отразиться новые объекты, методология и порядок отражения в бухгалтерском учете частных инвестиций.

Вливание частных инвестиций в современные технологии перевозочного процесса приведет к появлению нового собственника на Белорусской железной дороге. Если сегодня единственным собственником БЖД является государство, то появление новых экономических взаимоотношений определит и новый механизм реализации результатов хозяйственной деятельности. При этом следует отметить, что Белорусская железная дорога является сложной организационной структурой, имеющей особые условия формирования выручки от реализации транспортных услуг и ее последующее распределение через систему внутренних хозяйственных расчетов.

Кроме того, должна появиться возможность реализации инвестиций на уровне структурных подразделений. В настоящее время методологическое обеспечение бухгалтерского учета инвестиций на уровне структурных подразделений железной дороги разработано недостаточно. Так, отражение поступающих объектов основных средств и нематериальных активов не совсем корректно и не соответствует теории учетных записей. Кроме того, инвестиции в железнодорожный комплекс осуществляются только на уровне Управления БЖД, в то время как отраслевые предприятия лишены возможности привлекать частные инвестиции. Следовательно, вертикальная подчиненность в трехуровневой структуре управления определяет необходимость реструктуризации учетных записей, разработки соответствующего плана счетов, корректировки учетной политики по учету внеоборотных активов, что позволит формировать объективную информационную базу по уровням управления.