

УДК 656.2.003

*А. В. Стасевич*

Белорусская железная дорога

*В. Г. Газатуллина, О. В. Кузюра*

Белорусский государственный университет транспорта

## **АНАЛИТИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ НОВЫХ ФОРМ ОТЧЕТНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Рассмотрены аналитические возможности новых форм отчетности на предприятиях железнодорожного транспорта.

Переход к рыночной экономике предусматривает приближение бухгалтерского учета к требованиям международных стандартов, что влечет за собой необходимость совершенствования форм отчетности. Одним из этапов процесса перехода на международные стандарты явился переход к новым формам отчетности, в ряду достоинств которых будут аналитические возможности для принятия управленческих решений. И, действительно, новая отчетность во многом приблизилась к международным стандартам, и больше всего к российским, которые, однако, не лишены недостатков.

На сегодняшний день в соответствии с приказом Министерства Финансов РБ "О годовой бухгалтерской отчетности юридических лиц" от 20.01.2000 г. № 23 годовой бухгалтерский отчет предприятий, в том числе предприятий железнодорожного транспорта, включает в себя следующие формы:

- бухгалтерский баланс (ф. 1);
- отчет о прибылях и убытках (ф. 2);
- отчет о движении фондов и других средств (ф. 3);
- отчет о движении денежных средств (ф. 4);
- приложение к бухгалтерскому балансу (ф. 5);
- пояснительная записка.

Ранее же существовали только:

- баланс предприятия (ф. 1);
- отчет о прибылях и убытках (ф. 2);
- приложение к бухгалтерскому балансу (ф. 3);
- пояснительная записка.

Таким образом, изменение структуры годового бухгалтерского отчета дает возможность получить более полную и достаточно содержательную информацию о деятельности и финансовом состоянии предприятия, что, в свою очередь, способствует расширению возможностей и способов проведения аналитиком экономического анализа.

Что же положительного в новой отчетности и, прежде всего, в балансе с точки зрения аналитика?

Во-первых, он стал более компактным и обозримым, поскольку устранены статьи, которые ранее проводились справочно, такие как первоначальная стоимость основных средств, нематериальных активов, МБП и их износ, сумма полученной и использованной прибыли за отчетный период. Все эти сведения имеются в других формах отчетности, прилагаемых к балансу, поэтому нет смысла их дублировать.

Во-вторых, он стал более аналитичным, так как основной капитал предприятия (внеоборотные активы) представлен в одном разделе. Ранее надо было итог по этим двум разделам суммировать при расчете собственного оборотного капитала, соотношения оборотного и основного капитала и других показателей.

В-третьих, положительным моментом является и то, что из состава долгосрочных финансовых обязательств выделены суммы, подлежащие погашению в отчетном году, и которые отражаются в составе краткосрочных финансовых обязательств, что имеет важное значение при оценке платежеспособности предприятия.

Положительным моментом является и расположение статей в новом балансе - активы расположены со степенью возрастающей ликвидности.

Можно отметить и недостатки баланса и его содержания и структуре.

Прежде всего, это касается группировки дебиторской задолженности на текущую и долгосрочную, информация о которой содержится в отчете формы № 5 "Приложение к балансу", причем более детальная. Поэтому, если идти по пути упрощения содержания баланса, то его не следует загромождать лишней информацией.

Следует критически оценить целесообразность отражения в краткосрочных финансовых обязательствах таких статей как "Фонд потребления", "Доходы будущих периодов" и "Резервы предстоящих расходов и платежей".

Если исходить из международной практики, то в зарубежных странах не создаются фонды потребления, однако часть прибыли резервируется на премирование работников и прочие социальные нужды. До момента использования эта прибыль считается собственным капиталом и отражается в составе собственных источников, поскольку предприятие ни у кого не занимало эти средства и никому за них не обижано. Если предприятие попадает в кризисную ситуацию, то эти резервы отменяются, а прибыль используется на погашение внешней задолженности и прочие неотложные нужды. Такая же си-

туация с фондом потребления складывается и у нас. Фонд потребления — это не обязательства, а часть собственной прибыли предприятия, которая резервируется на премирование и прочие коллективные и индивидуальные нужды персонала предприятия. И пока эти средства не использованы, он участвует в обороте как собственный источник, а не заемный. Следовательно, фонд потребления нужно отражать не в составе заемных средств, а в составе собственного капитала предприятия.

Аналогичная ситуация возникает с резервами предстоящих расходов и платежей.

Рассматривая содержание и структуру раздела 3 пассива баланса "Собственный капитал" с точки зрения приближения его к международным стандартам, следует отметить как недостаток, что фонд накопления в нем показывается общей суммой.

Учитывая зарубежный опыт, и в частности опыт России, данный фонд следовало бы разделить на две части. В итоге можно будет увидеть, какая часть накопленной прибыли за время функционирования предприятия уже использована, а какая ее часть представляет собой инвестиционные ресурсы, используемые пока в обороте предприятия. Это также значительно повышает аналитические возможности баланса.

Одним из неудобств рассматриваемого баланса является новый порядок нумерации его разделов по вертикальному признаку, что предполагает отмену деления его на две части — актива и пассива. Называя, к примеру, третий раздел пассива, предполагается, что в пассиве есть и первый, и второй разделы. Ссылка только на номер раздела, безотносительно к какой части баланса он относится (активу или пассиву), также не во всех случаях корректна. В связи с этим более удобной была бы прежняя нумерация: первый, второй, третий разделы актива и первый, второй, третий разделы пассива баланса.

Бухгалтерский баланс предприятий железнодорожного транспорта не держит в себе информацию, касающуюся только деятельности, связанной с перевозками. Информация по остальным видам деятельности предприятий Белорусской железной дороги в балансе не отражается. Поэтому с той точки зрения аналитика данной формы отчетности не достаточно для проведения полного экономического анализа предприятий.

Следует отметить, что на протяжении нескольких десятилетий отечественные экономисты рассматривали баланс (форма 1) как основной источник финансовой информации, а отчет о прибылях и убытках (форма 2) — второстепенный. Однако инвесторов и кредиторов в настоящее время большей степенью интересует отчет о прибылях и убытках, чем баланс предприятия: в отчете содержится не застоявшаяся, а динамическая информация о прибыли предприятия, которая является важнейшей формой выражения рентабельности, эффективности и деловой активности предприятия, источником информации при прогнозировании его деятельности в будущем.

Видная в 2000 году форма отчета о прибылях и убытках дополнена новыми показателями, которые в свою очередь частично способствовали устранению некоторых недостатков:

- чрезмерной агрегированности;
- фактально-распределительной направленности;
- слабой взаимосвязи отчетных данных с соответствующими показателями за предшествующий период;
- возможности использования показателей прибыли в разработке инвестиционных и финансовых решений.

Форма № 2 по своему объему и составу стала в большей степени удовлетворять требованиям полезности информации.

Несмотря на приближение отчета о прибылях и убытках к требованиям международных стандартов имеют место ряд нерешенных вопросов:

- данная форма не обеспечивает взаимосвязи с другими формами;
- выделение суммы амортизационных отчислений в самостоятельную строку давало бы возможность оценить чистый поток денежной наличности (разница между чистой прибылью и амортизацией основных средств, нематериальных активов);

- в условиях инфляции представленные данные в отчете о прибылях и убытках за предшествующий и отчетный периоды не в полной мере характеризуют темпы развития предприятия и его деловую активность, поскольку при абсолютной сумме финансовых результатов может быть вызван лишь эффект инфляционных процессов. Для этого необходимо представить в отчет информацию об уровне рентабельности;

- из данных отчета можно оценить лишь формирование прибыли, ее динамику и структуру. Информации же об использовании и распределении прибыли данный отчет не содержит.

Существующие недостатки характерны и для отчетности предприятий железнодорожного транспорта. Однако они устраняются и восполняются благодаря форме отчетности № 69-жел. Данная форма применяется только на предприятиях Белорусской железной дороги и представляет собой отчет об основных показателях производственно-финансовой деятельности предприятий.

Форма № 69-жел в связи с совершенствованием номенклатуры также претерпела ряд изменений и в настоящий момент содержит в себе следующую информацию:

- об эксплуатационных расходах по статьям затрат по хозяйствам;
- расходах по перевозкам по элементам затрат;
- расходах по подсобно-вспомогательной деятельности;
- основных расходах, общих для всех отраслей;
- объективно-производственных расходах;
- себестоимости перевозок;

- доходах от перевозок;
- реализации и отпуске продукции, работ и услуг по подсобно-вспомогательной деятельности;
- расходах и доходах по жилищному и коммунальному хозяйству;
- штрафах полученных и уплаченных;
- справках и статистических данных.

На основании этих данных в процессе анализа определяются и исследуются показатели, характеризующие работу железнодорожного транспорта.

Данная форма отчетности, хотя и является очень громоздкой и объемной, содержит в себе всю нужную информацию, касающуюся как основной, так и вспомогательной деятельности железной дороги, а самое главное информацию обо всех источниках поступления доходов.

Таким образом, ф. № 69-жел убирает пробелы, которые существуют во всех основных формах отчетности (баланс предприятия, отчет о прибылях и убытках, отчет о движении фондов и других средствах и т.д.) и значительно расширяет аналитические возможности отчетности предприятий железнодорожного транспорта.

Необходимо отметить, что планируемый в ближайшее время в Республике Беларусь переход на новый план счетов повлечет за собой существенные изменения в финансовой отчетности всех предприятий, в том числе и предприятий железнодорожного транспорта.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Порядок заполнения форм годовой бухгалтерской отчетности // Все для бухгалтера. - 2000. - № 9. - С. 26-62.
- 2 Ситникова Г.В. Об изменениях в финансовой отчетности // Бухгалтерский учет и анализ. - 2000. - № 5. - С. 21-24.
- 3 Соколова Ж.А. Современное содержание и методики составления отчетов о прибылях и убытках предприятия // Бухгалтерский учет и анализ. - 2000. - № 11. - С. 7-11.
- 4 Якубович Н. Современное состояние и направления совершенствования отчетности о финансовых результатах в РБ // Консультант. - 1999. - № 23. - С. 51-53.

Получено 21.03.2003