

Транс», а также информация об экологическом эффекте, достигнутом в результате данного инновационного мероприятия.

Таблица 2 – Описание экологических показателей автобусов ISUZU, работающих на дизельном топливе и газе метане, общества пассажирских автоуслуг «Андижан Авто-Ёловчи Транс»

Индикаторы	Работа на дизеле	Работа на газообразном топливе метан
1 Выброс вредных веществ в атмосферу, кг/т:		
– монооксид углерода	20	0,34
– углеводороды	33	4,42
– оксид азота	16	8,46
2 Среднегодовые выбросы в атмосферу, кг:		
– монооксид углерода	114,5	4,2
– углеводороды	254,5	54,8
– оксид азота	419,8	104,8
3 Ежегодный экологический ущерб, измерение в год:		
– монооксид углерода	97,4	3,6
– углеводороды	445,4	101,4
– оксид азота	1049,5	262
– учреждение	376,6	

Так, в результате инновационного мероприятия на предприятии общества пассажирских автоуслуг «Андижан Авто-Ёловчи Транс» в отношении автобусов ISUZU, работающих на газообразном топливе метане, достигается и экологическая эффективность. Метановые автобусы (CNG) – переходный вариант, сочетающий экономичность и простоту внедрения, особенно в условиях, где уже есть развитая сеть газозаправочных станций. Современное общество требует более дешевой, экологичный транспорт.

Электробусы – это наиболее экологичный и технологически современный вид транспорта. Они идеально подходят для городских маршрутов Андижана, где протяжённость невелика, а экологические проблемы остры. Оптимальная стратегия для региона – постепенный переход: от метановых автобусов к электробусам по мере расширения зарядной инфраструктуры и снижения стоимости батарей. При этом все метановые автобусы ISUZU SAZ NP-37 можно перевести на межрайонные и межгородские рейсы.

Список литературы

- 1 Инновационный менеджмент: концепции, многоуровневые стратегии и механизмы инновационного развития / В. М. Аншин, А. А. Дагаев, В. А. Колоколов [и др.]. – М. : Дело, 2007. – 584 с.
- 2 Голубков, Е. П. Маркетинговые исследования: теория, практика и методология / Е. П. Голубков. – М. : Финпресс, 1998. – 416 с.
- 3 О’Шонесси, Дж. Конкурентный маркетинг: стратегический подход / Дж. О’Шонесси ; пер. с англ. С. Жальцова [и др.] ; под ред. Д. О. Ямпольской. – СПб. : Питер, 2002. – 864 с.
4. Пансион, Н. В. Конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта в условиях посткризисной модернизации экономики России : монография / Н. В. Пансион. – Тамбов : ТГТУ, 2010. – 156 с.
- 5 RealBusiness. – URL : <http://realbusiness.co.uk> (date of access: 08.09.2025).
- 6 Статистические отчеты автомобильной промышленности Узбекистана. – URL: <http://uzavtosanoat.uz/Statistik-hisobotlar.html> (дата обращения: 08.09.2025).

УДК 656.2.003.1

УПРАВЛЕНИЕ АМОРТИЗАЦИЕЙ КАК ЭЛЕМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Е. О. ФРОЛЕНКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Е. А. ХРАПУНОВА

Белорусская железная дорога, г. Гомель

В обозримых экономических условиях, характеризующихся активным развитием технологий и усилением конкуренции, результативное управление основными средствами является одним из ключевых факторов успешного будущего любого предприятия. Основные средства, составляя

значительную активную часть, оказывают непосредственное влияние на производственный процесс, экономическую безопасность и прибыльность организации. В частности, для предприятий железнодорожного транспорта от состояния и эффективности использования основных средств зависит бесперебойность перевозок, безопасность движения и выполнение плановых показателей. Процесс начисления амортизации основных средств на железнодорожном транспорте – это не просто бухгалтерская процедура, а ключевой фактор, напрямую влияющий на экономическую безопасность предприятия.

Учёт основных средств предназначен для того, чтобы на всех уровнях управления иметь своевременные, полные и достоверные сведения о результатах деятельности предприятия за определённый период, а также о наличии, составе и перемещениях основных средств и о связях этих изменений с источниками их формирования.

Особенно важно, что учёт основных средств на железнодорожном транспорте должен отражать не только юридические и налоговые аспекты, но и экономическую сущность эксплуатации основных средств. В данном случае пересекаются бухгалтерская точность, характеристики износа и операционные данные (пробег локомотива и т. д.). Несогласованность данных или их неполнота ведет к ошибочным управленческим решениям. В этом контексте амортизация выступает ключевым инструментом, связывающим первоначальные характеристики. Неправильно выбранная или подобранная методика начисления амортизации может привести к завышенной или заниженной оценке эффективности использования основных средств.

Основные средства – это та часть имущества организации, которая применяется в качестве средств труда при производстве продукции, выполнении работ или оказании услуг, используется для управленческих нужд либо передаётся во временное владение или пользование на срок свыше 12 месяцев (или на период, превышающий обычный операционный цикл, если он больше 12 месяцев) [1].

Железнодорожный транспорт обладает уникальными характеристиками, которые определяют подход к амортизации:

- высокая стоимость основных средств: подвижной состав (локомотивы, вагоны), пути, инфраструктура (вокзалы, мосты), системы сигнализации и связи требуют значительных капиталовложений;

- длительный срок полезного использования (СПИ): железнодорожные пути могут служить десятилетиями, грузовые вагоны – 20–30 лет. Это приводит к медленному обороту капитала;

- физический и моральный износ: помимо естественного физического износа, огромную роль играет моральный износ. Новые технологии (например, цифровые системы управления движением, более экономичные локомотивы) делают устаревшее оборудование неконкурентоспособным, даже если оно физически еще исправно;

- неравномерность износа: разные группы основных средств изнашиваются с разной скоростью. Например, верхнее строение пути изнашивается быстрее, чем земляное полотно;

- специфические методы начисления: для железнодорожного транспорта часто применяется не только линейный, но и производительный метод начисления амортизации, который точнее отражает реальный износ.

Ежемесячное начисление амортизации по установленным нормам влияет на себестоимость продукции и одновременно формирует амортизационный фонд для финансирования восстановления и ремонта основных средств. В связи с этим корректное планирование амортизации критически важно для точного расчета себестоимости, а также для определения доступных ресурсов для капитальных вложений.

Экономическая безопасность предприятия – это состояние защищенности его жизненно важных интересов от внутренних и внешних угроз. Амортизация влияет на нее через несколько критически важных каналов.

При грамотной политике предприятия амортизационные отчисления являются источником инвестиций и обновления фондов, это главный внутренний источник финансирования для простого и расширенного воспроизводства основных средств. Без достаточных амортизационных накоплений предприятие не сможет обновлять изношенные активы. Также регулярное обновление парка и инфраструктуры напрямую влияет на технологическую безопасность. Устаревшие

пути и подвижной состав ведут к росту аварийности, сбоям в графике движения, потере клиентов и, в конечном счете, к подрыву репутации и финансовым потерям.

В части формирования реальной себестоимости отметим, что амортизация является статьей затрат и корректный ее расчет позволяет сформировать экономически обоснованную себестоимость перевозок, а занижение амортизации (например, из-за завышенного СПИ) приводит к занижению себестоимости, что истощает финансовые ресурсы, угрожая финансовой безопасности.

Для железнодорожного транспорта управление амортизацией – это стратегическая задача, включающая следующие действия:

1) разработка гибкой амортизационной политики: необходимо использовать дифференцированные подходы, закладывая более короткие СПИ для активов, подверженных быстрому моральному износу (цифровые системы, некоторые виды подвижного состава), и применяя нелинейные методы начисления;

2) создание целевых амортизационных фондов: средства от амортизации должны быть защищены от изъятия на текущие нужды и целенаправленно использоваться на модернизацию и обновление;

3) регулярная переоценка основных средств: в условиях инфляции переоценка позволяет приблизить балансовую стоимость к восстановительной, что увеличивает размер амортизационных отчислений и более адекватно отражает потребности в инвестициях;

4) стратегическое планирование обновления: на основе прогноза накопления амортизационных отчислений и оценки состояния фондов необходимо формировать долгосрочные инвестиционные программы.

Выбор метода начисления амортизации – это не только бухгалтерская формальность, он формирует картину финансовых результатов, принятие управленческих решений.

На железнодорожном транспорте амортизация – это не просто перенос стоимости, а жизнеобеспечивающая система воспроизводства ключевых активов. Ошибки в амортизационной политике напрямую ведут к технологическому отставанию, росту рисков аварийности, финансовой нестабильности и, в конечном счете, к системному кризису экономической безопасности предприятия. Грамотное управление амортизацией – это инвестиция в долгосрочную стабильность и конкурентоспособность.

Список литературы

1 Инструкция о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов : утв. постановлением М-ва экономики Респ. Беларусь, М-ва финансов Респ. Беларусь, М-ва архитектуры и строительства Респ. Беларусь от 27.02.2009 № 37/18/6 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2022.

2 Об утверждении инструкции по бухгалтерскому учету основных средств : постановление М-ва финансов Респ. Беларусь от 30.04.2012 № 26 // Бизнес-Инфо : Беларусь. Технология 3000 / ООО «Профессиональные правовые системы». – Минск, 2013.

УДК 659.4

ПАБЛИЦИТНЫЙ КАПИТАЛ В АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

С. В. ШАПИРО

*Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I,
Российская Федерация*

Автомобильная отрасль является одним из мощных игроков в экономической жизни общества во всех сферах промышленности и в частной жизни населения, что обуславливает насыщенную конкуренцию на автомобильном рынке и активные усилия заинтересованных субъектов по продвижению предлагаемых товаров и услуг.

За последние годы в России существенно обновился спектр предложений в автомобильных продажах, а потребитель оказался в условиях неопределенности, не имея полной информации о новых