

вышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. / Белорус. гос. ун-т транспорта. – Гомель, 2023. – Вып. 16. – С. 72–81.

2 **Шатров, С. Л.** Финансовые индикаторы в системе оценки экономической безопасности организаций железнодорожного транспорта: проблемы расчета и интерпретации / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. / Белорус. гос. ун-т транспорта. – Гомель, 2024. – Вып. 17. – С. 35–40.

3 **Шатров, С. Л.** Оценка экономической безопасности организаций транспортной отрасли / С. Л. Шатров, М. А. Дорошкова // Проблемы безопасности на транспорте: материалы XIII Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. Году качества, г. Гомель, 21–22 нояб : в 2 ч. Ч. 2 / Белорус. гос. ун-т транспорта. – Гомель, 2024. – С. 263–264.

*S. SHATROV*

*Belarusian State University of Transport, Gomel*

### **MODERN INTERPRETATION OF THE SYSTEM OF INDICATORS FOR ASSESSING ECONOMIC SECURITY OF A BUSINESS ENTITY: SOLVENCY AND LIQUIDITY**

УДК 658.152

*В. В. ШИБОЛОВИЧ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

### **ФОРМИРОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ АМОРТИЗАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ**

Современное состояние экономики Республики Беларусь требует гибкости и мобильности при решении вопросов, связанных с выбором способов начисления амортизации, определения величины амортизируемой стоимости основных средств, срока службы и других моментов, которые каждый хозяйствующий субъект должен учитывать при разработке амортизационной политики, в том числе и организации Белорусской железной дороги.

Формирование амортизационной политики на Белорусской железной дороге (БЖД) требует разработки частной методики расчета амортизируемой стоимости объектов инвентарного парка грузовых вагонов с учетом специфики этого вида транспортных средств и наличием такой категории, как «амортизируемая ликвидационная стоимость» основных средств [2].

От правильности определения амортизируемой стоимости грузовых вагонов, и особенно ее составной части ликвидационной стоимости, будет зависеть сумма начисляемой амортизации, последующая величина эксплуатационных расходов и, как следствие, общая величина прибыли, получаемая БЖД, в том числе направляемая на обновление основных средств.

При ликвидации грузовых вагонов номенклатура полученных возвратных отходов весьма обширна, а по стоимости имеет значительный удельный вес по отношению к первоначальной стоимости грузового вагона (крытые вагоны до 3 %; платформы до 5,5 %; полувагоны до 4,5 %; цистерны до 11 %; изотермические до 9,5 %). Колебание процента внутри группы объясняется делением каждой группы на типы вагонов (например, цистерны делятся на универсальные и специализированные и т. д.). По всему парку грузовых вагонов эта величина составит 10,8 % от их совокупной первоначальной стоимости.

Целесообразность расчета ликвидационной стоимости, прежде всего, рассматривается к тем грузовым вагонам, которые имеют более высокую первоначальную стоимость, то есть относятся к дорогостоящим инвентарным объектам.

Для того, чтобы принять во внимание существенность первоначальной стоимости как фактора, который определяет целесообразность расчета ликвидационной стоимости, воспользуемся методом Паретто и сгруппируем парк грузовых вагонов в порядке ее уменьшения.

Применив АВС-группировку для классификации объектов парка грузовых вагонов БЖД, получаем систематизированные данные, которые представлены в таблице 1.

*Таблица 1 – АВС-классификация парка грузовых вагонов БЖД*

Стоимостная группа	Удельный вес в общем количестве инвентарных объектов парка грузовых вагонов, %	Удельный вес первоначальной стоимости в общей стоимости парка грузовых вагонов, %
А (цистерны, изотермические)	10,3	58
В (крытые, прочие)	20,5	24
С (полувагон, платформа)	69,2	18
<i>Итого</i>	100	100

На основании проведенной АВС-классификации объектов парка грузовых вагонов могут быть предложены следующие рекомендации по расчету амортизируемой стоимости для отдельных групп грузовых вагонов.

Группа А – это область высокого экономического значения, которая получается при корректировке амортизируемой стоимости на величину ликвидационной стоимости. В состав данной группы входят 10,3 % от общего парка грузовых вагонов, но их доля в совокупной стоимости парка вагонов самая значительная – 58 %. Для объектов этой группы расчет ликвидационной стоимости является обязательным.

Группа В – допустимо рассчитывать либо не рассчитывать амортизируемую ликвидационную стоимость грузовых вагонов в зависимости от целей, преследуемых лицами, принимающими управленческие решения. На долю

этой группы приходится 24 % от общей стоимости парка вагонов. Рассчитав амортизируемую стоимость для 20,5 % общего количества объектов парка грузовых вагонов, можно снизить амортизационные отчисления от 24 % общей стоимости всего парка грузовых вагонов;

Группа С – рекомендуется амортизируемую ликвидационную стоимость не определять расчетным путем, так как это наиболее многочисленная группа с относительно невысокой общей стоимостью.

При разработке методики расчета амортизируемой стоимости грузовых вагонов необходимым условием является учет критерия значительности ликвидационной стоимости.

Для оценки величины среднего процента полезных остатков приняты следующие классификационные символы:

X – высокий средний процент возвратных отходов (в диапазоне от 5,6 до 11 %);

Y – умеренный средний процент возвратных отходов (в диапазоне от 3,1 до 5,5 %);

Z – низкий средний процент возвратных отходов (в диапазоне от 2 до 3 %).

На базе информации, полученной из ABC- и XYZ- анализов, предлагаем использовать следующую классификацию объектов парка грузовых вагонов по первоначальной стоимости и среднему проценту возвратных отходов, которая представлена в таблице 2.

**Таблица 2 – Классификация объектов парка грузовых вагонов по стоимости и среднему проценту возвратных отходов**

		Средний процент возвратных отходов (от первоначальной стоимости)		
		X	Y	Z
Первоначальная стоимость	A	Высокая стоимость грузового вагона. Высокий средний процент возвратных отходов	Высокая стоимость грузового вагона. Умеренный средний процент возвратных отходов	Высокая стоимость грузового вагона. Низкий процент возвратных отходов
	B	Средняя стоимость грузового вагона. Высокий средний процент возвратных отходов	Средняя стоимость грузового вагона. Умеренный средний процент возвратных отходов	Средняя стоимость грузового вагона. Низкий средний процент возвратных отходов
	C	Низкая стоимость грузового вагона. Высокий средний процент возвратных отходов	Низкая стоимость грузового вагона. Умеренный средний процент возвратных отходов	Низкая стоимость грузового вагона. Низкий средний процент возвратных отходов

Предлагаем в качестве параметра значительности ликвидационной стоимости грузового вагона использовать средний процент стоимости возвратных отходов по отношению к первоначальной стоимости объекта по родам

грузовых вагонов, что позволит всю совокупность родовых групп грузовых вагонов объединить в укрупненные группы по величине процента.

Предложенная классификационная стратегия позволяет весь многочисленный массив объектов парка грузовых вагонов разделить на комбинации, анализ которых в последующем поможет выявить наиболее рациональные варианты (группы объектов парка грузовых вагонов) для корректировки амортизируемой стоимости объектов парка грузовых вагонов с учетом ликвидационной стоимости.

На основании разработанной классификации инвентарных объектов парка грузовых вагонов при каждом новом поступлении вагонов члены амортизационной комиссии самостоятельно принимают решение о целесообразности учета ликвидационной стоимости и корректировке на ее величину амортизируемой стоимости.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Теория и методология оценки экономической эффективности использования основных средств железнодорожного транспорта : монография / С. Л. Шатров, О. В. Липатова, А. В. Кравченко, И. А. Кейзер. – Гомель : БелГУТ, 2021. – 198 с.

2 Инструкция о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов : постановление М-ва экономики Респ. Беларусь, М-ва финансов Респ. Беларусь и М-ва архитектуры и строительства Респ. Беларусь от 27.02.2009 № 37/18/6 // ilex.by. – URL : <https://ilex-private.ilex.by/view/document/BELAW/-220427/инструкция%20по%20начислению%20амортизации%20основных%20средств?searchKey=rfh9&docSwitcherKey=144w&searchPosition=1#M100012> (дата обращения: 25.03.2025).

*V. SHIBOLOVICH*

*Belarusian State University of Transport, Gomel*

#### **FORMATION OF AN EFFECTIVE DEPRECIATION POLICY FOR A TRANSPORT ORGANIZATION**

УДК 657.1

*Т. В. ШОРЕЦ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

#### **ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ В УЧЕТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Цифровые технологии сегодня активно проникли во все сферы жизни человека, при этом организация и ведение производственно-хозяйственной деятельности не стали исключением. Вся деятельность организации находит свое отражение в большом спектре различных документов, что вызывает