

приятиям сделать невидимые активы видимыми, измеримыми и, главное, приносящими реальную прибыль.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Ковальчук, В. В.** Пути усиления контроля за эффективностью использования долгосрочных активов организации / В. В. Ковальчук, О. А. Котлярова // Современные проблемы бухгалтерского учета и анализа : материалы Междунар. науч.-практ. конф. – Гомель : ГГУ им. Ф. Скорины, 2018. – С. 1–4.

2 **Сидорова, Л. Г.** Бухгалтерский учет долгосрочных активов в организациях транспорта : учеб.-метод. пособие / Л. Г. Сидорова. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 163 с.

3 **Труханенко, Ю.** Понятие и сущность нематериальных активов как экономической категории / Ю. Труханенко // Аграрная экономика. – 2022. – № 1. – С. 30–38.

4 **Якубович, М. И.** Нематериальные активы: вопросы теории и практики оценки / М. И. Якубович, И. А. Кейзер // Бухгалтерский учет и анализ. – 2021. – № 4. – С. 22–29.

Получено 01.06.2026

ISSN 2227-1155. Сборник студенческих научных работ.
Вып. 31. Гомель, 2026

УДК 338.32

С. Г. БЛИЗНЮК (ГБ-31)

Научный руководитель – ст. преп. *Т. В. ШОРЕЦ*

ОПТИМИЗАЦИЯ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ НА ОСНОВЕ ТРАНСФОРМАЦИИ ПОДХОДОВ К УПРАВЛЕНИЮ ДОЛГОСРОЧНЫМИ АКТИВАМИ

Рассматриваются проблемы эффективности использования долгосрочных активов транспортными организациями Республики Беларусь. Предложен интегральный подход, объединяющий гибкую амортизационную политику, оценку эффективности использования активов и цифровизацию процессов управления. Приведены результаты анализа показателей фондоотдачи на примере отечественных транспортных предприятий, показана экономическая эффективность предлагаемых изменений. Даны рекомендации по внедрению систем мониторинга состояния активов и оптимизации амортизационной политики в соответствии с действующим законодательством.

В современных экономических условиях долгосрочные активы (основные средства и нематериальные активы) играют ключевую роль в обеспечении устойчивого функционирования транспортных организаций Республики

Беларусь. Транспортная отрасль является капиталоемкой: доля долгосрочных активов в структуре имущества транспортных предприятий традиционно высока, что обусловлено значительными объемами парка подвижного состава, складской инфраструктуры и специализированного оборудования [2]. Вместе с тем многие белорусские транспортные организации сталкиваются с проблемой низкой эффективности использования основных фондов, высоким уровнем физического и морального износа подвижного состава, что требует пересмотра традиционных подходов к управлению этими активами [1]. Целью исследования является разработка методических рекомендаций по оптимизации хозяйственной деятельности транспортных организаций на основе трансформации методов управления долгосрочными активами, включая пересмотр амортизационной политики, внедрение современных инструментов учета и анализа, применение цифровых технологий для мониторинга состояния активов.

Основная гипотеза исследования заключается в том, что целенаправленная трансформация подходов к управлению долгосрочными активами (от пассивного учета и консервативной амортизационной политики к активному управлению жизненным циклом активов, использованию гибких методов начисления амортизации и цифровых решений) способна повысить общую эффективность транспортной организации, сократить затраты на содержание и эксплуатацию основных средств, а также обеспечить своевременное обновление парка.

Для проверки этой гипотезы были проанализированы особенности формирования и учета долгосрочных активов в организациях транспорта Республики Беларусь, методы оценки эффективности использования основных средств, возможности оптимизации амортизационной политики в рамках действующего белорусского законодательства, а также современные подходы к управлению активами с использованием программного обеспечения и информационных систем [3, 4].

В рамках проведенного исследования были проанализированы показатели эффективности использования основных средств нескольких белорусских транспортных организаций [1, 6]. Анализ показал, что фондоотдача в среднем по выборке составляла 0,75–0,85, что свидетельствует о недостаточно эффективном использовании активов. Основными причинами являлись морально устаревший парк транспортных средств, длительные простои, недостаточная загрузка мощностей и несовершенная система планирования ремонтов и технического обслуживания (рисунок 1).

Рисунок 1 показывает рост фондоотдачи транспортных организаций в 2020–2023 гг. и её более существенное увеличение в прогнозном периоде после внедрения мероприятий по оптимизации управления долгосрочными активами. Это подтверждает эффективность предложенного подхода и необходимость дальнейшего рассмотрения его ключевых инструментов.

При этом анализ технико-экономических показателей использования ос-

новых средств подтвердил их прямую корреляцию с общей эффективностью предприятия. Для транспортно-логистических предприятий, где основные средства играют решающую роль в создании добавленной стоимости, повышение эффективности использования автопарка на 10–15 % может обеспечить прирост чистой прибыли до 5–8 % [6].

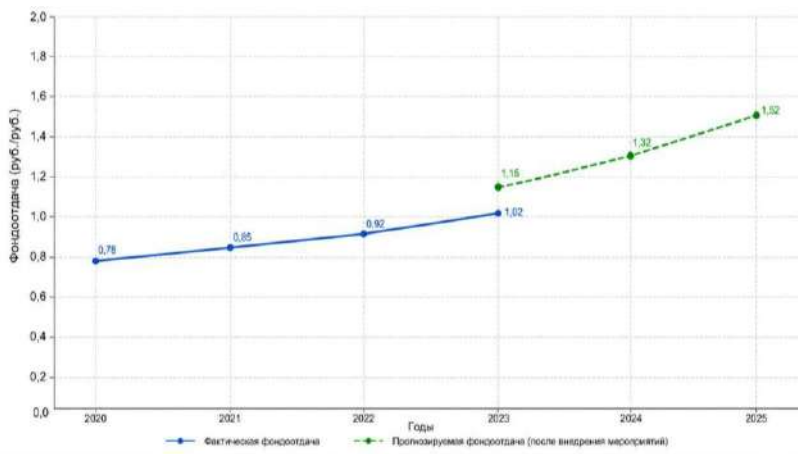


Рисунок 1 – Динамика фондоотдачи транспортных организаций за 2020–2025 гг.

Одним из ключевых инструментов трансформации управления долгосрочными активами является пересмотр амортизационной политики организации. В Республике Беларусь в 2023–2025 годах произошли значительные изменения в порядке начисления амортизации: с 1 января 2023 года организациям предоставлено право самостоятельно определять порядок начисления амортизации по объектам, принятым к учету, а с 1 января 2025 года вступили в силу новые правила, ограничивающие применение ускоренной амортизации по легковым автомобилям, используемым для услуг такси, и иным специальным автомобилям [3].

Эти изменения требуют от транспортных предприятий гибкого подхода к выбору методов амортизации.

В ходе исследования было установлено, что оптимальной стратегией для большинства транспортных организаций является комбинированное применение линейного метода для пассивной части основных средств (здания, сооружения) и ускоренных (нелинейных) методов для активной части (подвижной состав, оборудование). Моделирование показало, что такой подход позволяет сформировать достаточные амортизационные отчисления для финансирования обновления парка уже через 5–7 лет эксплуатации вместо 10–12 лет при использовании только линейного метода (таблица 1).

Расчеты показывают, что ускоренные методы амортизации (уменьшаемого остатка и суммы чисел лет) обеспечивают более высокие амортизационные отчисления в первые годы эксплуатации, что позволяет быстрее формировать финансовые ресурсы для обновления автопарка.

Таблица 1 – Сравнение методов начисления амортизации для автотранспортного средства

Метод амортизации	Годовая норма амортизации, %	Сумма амортизации за 1-й год, тыс. руб.	Остаточная стоимость через 5 лет, тыс. руб.	Срок полного списания, лет
Линейный	20	10,00	0	5
Уменьшаемого остатка	40	20,00	3,89	10
Суммы чисел лет	33,3	16,67	0	5

Линейный метод отличается равномерностью списания, однако менее эффективен в условиях ускоренного морального износа транспортных средств. Эффективное управление долгосрочными активами невозможно без применения современных информационных систем. Исследование показало, что внедрение программного обеспечения для управления парком, мониторинга технического состояния транспортных средств в реальном времени и планирования ремонтов позволяет сократить простои на 20–25 %, снизить затраты на техническое обслуживание на 15–20 % [4].

Применение систем телематики и GPS-мониторинга дает возможность оптимизировать маршруты движения, контролировать расход топлива, что непосредственно влияет на экономию эксплуатационных расходов и продление срока службы активов (рисунок 2).



Рисунок 2 – Схема информационной системы управления долгосрочными активами транспортной организации

Научная новизна проведенного исследования заключается в разработке интегрального подхода к управлению долгосрочными активами транспортной организации, объединяющего три взаимосвязанных компонента: амортизационную политику, оценку эффективности использования активов и цифровизацию процессов управления. Ранее в белорусской литературе эти аспекты рассматривались в основном изолированно [2, 7]. Предложенный подход был апробирован на модели автотранспортной организации с парком из 50 единиц подвижного состава. Исходные параметры: средний возраст автопарка – 12 лет, коэффициент износа – 65 %, ежегодные затраты на ремонт и техническое обслуживание – 120 тыс. руб., фондоотдача – 0,75. После внедрения рекомендаций (переход на комбинированную амортизационную политику, внедрение системы мониторинга состояния активов, оптимизация маршрутов) прогнозируются сокращение затрат на ремонт и обслуживание на 15 % (до 102 тыс. руб.); увеличение фондоотдачи до 0,90; формирование достаточного амортизационного фонда для обновления 20 % парка в течение 3 лет. Экономический эффект за 3 года оценивается в 150–200 тыс. руб. (без учета эффекта от обновления парка) (таблица 2).

Следует учитывать, что внедрение цифровых систем требует первоначальных инвестиций (на закупку ПО, датчиков, обучение персонала), которые не были учтены в краткосрочном эффекте. Перспективой дальнейших исследований является разработка методики оценки окупаемости таких инвестиций и адаптация предложенного подхода для различных типов транспортных организаций (железнодорожный, автомобильный, городской электрический транспорт).

Таблица 2 – Прогнозные показатели эффективности после внедрения мероприятий

Показатель	Единица измерения	Базовое значение	После внедрения (через 1 год)	После внедрения (через 3 года)
Фондоотдача	коэффициент	0,75	0,90	1,05
Коэффициент износа	%	65	58	45
Затраты на ремонт	тыс. руб.	120	102	90
Амортизационный фонд	% обновления парка	0	8	20

Таким образом, в результате проведенного исследования установлено, что трансформация подходов к управлению долгосрочными активами является необходимым условием оптимизации хозяйственной деятельности транспортных организаций Республики Беларусь. Ключевыми элементами такой трансформации выступают переход от пассивного учета к активному управлению жизненным циклом активов; применение гибкой амортизации

онной политики в рамках действующего законодательства с учетом отраслевой специфики; внедрение цифровых технологий для мониторинга, анализа и планирования использования основных средств. Практическая значимость результатов заключается в возможности их использования руководителями и специалистами транспортных предприятий для повышения эффективности использования имеющихся долгосрочных активов, снижения затрат на их содержание и эксплуатацию, а также для обоснования инвестиционных решений по обновлению парка. Рекомендуются также совершенствование нормативной базы в части стимулирования применения ускоренных методов амортизации для активной части основных средств и создания налоговых стимулов для предприятий, внедряющих современные системы управления активами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Дедуль, Я. Ю. Повышение эффективности основных фондов в автотранспортной организации / Я. Ю. Дедуль, А. А. Ковальчук // Развитие логистики и управления цепями поставок : материалы V Междунар. науч.-практ. молодёж. конф., посвящ. 55-летию каф. «Экономика и логистика», Минск, 5 дек. 2024 г. – Минск : БНТУ, 2024. – С. 73–76.

2 Еловой, И. А. Оценка эффективности инвестиций и конкурентоспособности транспортно-логистической системы : учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой, И. А. Лебедева. – Гомель : БелГУТ, 2009. – 98 с.

3 Инструкция о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов : постановление М-ва экономики Респ. Беларусь, М-ва финансов Респ. Беларусь, М-ва архит. и стр-ва Респ. Беларусь от 27 февр. 2009 г. № 37/18/6 : в ред. от 31 дек. 2024 г. // КонсультантПлюс: Беларусь. Технология 3000 / ООО «Юр-Спектр». – Минск, 2026.

4 Лантратов, Е. С. Применение программного обеспечения для оптимизации расходов транспортных организаций / Е. С. Лантратов, С. В. Rogozin // Основные тенденции экономического развития Республики Беларусь : материалы V науч.-практ. круглого стола преподавателей, аспирантов и студ., Минск, 17 апр. 2023 г. – Минск : БГУ, 2023. – С. 143–149.

5 Оптимизация транспортных затрат белорусских производителей при экспорте продукции // БАМАП. – URL: <http://bamap.org/information/smi/25415/> (дата обращения: 18.05.2026).

6 Послед, М. О. Влияние эффективности использования основных средств на общую эффективность транспортно-логистических предприятий / М. О. Послед // Развитие логистики и управления цепями поставок : материалы I Респ. науч.-практ. студ. конф., Минск, 2020 г. – Минск : БНТУ, 2020. – С. 190–193.

7 Сидорова, Л. Г. Бухгалтерский учет долгосрочных активов в организациях транспорта / Л. Г. Сидорова. – Гомель : БелГУТ, 2019.

Получено 31.05.2026