

Гуламов Абдулазиз Абдуллаевич

кандидат экономических наук, доцент,

проректор по работе с академическими лицеями и профессиональными колледжами

Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта

Gulamov A.A.

Ph.D.

Tashkent railway engineering institute

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ ЦЕЛЕВОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АМОРТИЗАЦИИ В ВОСПРОИЗВОДСТВЕННОМ ПРОЦЕССЕ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОМПАНИИ

IMPROVING METHODS OF TARGETED USE OF DEPRECIATION IN THE REPRODUCTION PROCESS OF THE RAILWAY COMPANY'S FIXED ASSETS

Аннотация. Исследованы различные подходы и сформированы рекомендации в повышении роли амортизации в интенсификации воспроизводства основных фондов железнодорожной компании.

Ключевые слова: воспроизводство, амортизациоёмкость, основные фонды, железнодорожная компания.

Summary. It's investigated the different approaches and formed recommendations for strengthening the role of depreciation in the intensification of reproduction of the railway company's fixed assets.

Key words: reproduction, depreciate capacity, fixed assets, the railway company.

В современных условиях обеспечение целевого использования амортизационных отчислений стоит очень остро. На наш взгляд целевое использование амортизации может быть обеспечена введением в экономический механизм регулирования показателя амортизациоёмкости. Это позволит устанавливать амортизациоёмкость на укрупненные единицы продукции (работ).

В исследовании выполнены расчеты по начислению амортизации на грузовые вагоны четырьмя способами. Расчеты показали, что для грузового вагонного парка рациональным способом начисления амортизации является способ списания стоимости пропорционально объему выполненной продукции (работ). В табл. 1 приведены результаты расчета

Таблица 1

Амортизациоёмкость 1 тыс. вагоно-километров

Виды вагонов	Амортизациоёмкость, %/1 тыс. вагоно-километров									
	2011		2012		2013		2014		2015	
	к условиям	расчетные	к условиям	расчетные	к условиям	расчетные	к условиям	расчетные	к условиям	расчетные
Крытые	0,0005	0,0022	0,0005	0,0032	0,0005	0,0029	0,0004	0,0028	0,0004	0,0027
Платформы	0,0023	0,0016	0,0031	0,0024	0,0024	0,0022	0,0024	0,0021	0,0023	0,0020
Полувагоны	0,0006	0,0029	0,0005	0,0042	0,0004	0,0038	0,0004	0,0036	0,0004	0,0036
Цистерны	0,0007	0,0025	0,0006	0,0037	0,0005	0,0034	0,0005	0,0032	0,0004	0,0032
Рефрижераторные	0,0114	0,0052	0,0186	0,0076	0,0108	0,0069	0,0123	0,0066	0,0108	0,0065

амортизациоёмкости на 1 тыс. вагоно-километров в процентах от стоимости вагона способом списания стоимости пропорционально объему работ и фактические значения за разные годы.

Анализ показал, что указанные нормы амортизациоёмкости выше средних норм амортизации по этим видам вагонов. Такое сравнение позволяет сделать вывод о том, что нынешние амортизационные отчисления не отражают реальной величины потребительской стоимости в части такого важного вида основных фондов, как грузовые вагоны. Это отчасти свидетельствует о несостоятельности амортизационной политики в области воспроизводства подвижного состава железнодорожной компании. Как видно из расчетов, фактическая амортизациоёмкость на 1 тыс. вагоно-километров занижена, что уменьшает возможности воспроизводства основных фондов, а, следовательно, приводит к невыполнению амортизацией важной функции — повышения эффективности использования грузового вагонного парка.

До недавнего времени показатель «амортизациоёмкость» использовался только в факторном анализе для оценки влияния амортизации на величину расходов. На самом деле содержание показателя «амортизациоёмкость» является более емким, чем считалось ранее. Он определяет величину основных фондов, которая необходима для производства единицы продукции (работ).

На основе анализа литературных источников [2,3] и выполненной группировки ОС в исследовании предложены показатели амортизациоёмкости следующему имущественному комплексу железнодорожной компании:

1. Инфраструктура железнодорожного транспорта, которая включает в себя:

1.1 Железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения;

1.2 Железнодорожные станции;

1.3 Устройства электроснабжения;

1.4 Сети связи;

1.5 Системы сигнализации, централизации и блокировки;

1.6 Информационные комплексы и систему управления движением.

2. Вагонное хозяйство.

3. Локомотивное хозяйство.

Суммарная амортизациоёмкость железнодорожной компании может быть предоставлена как агрегированная величина отдельных элементов амортизациоёмкости по укрупненным видам работ на железнодорожной компании.

В объединенном виде этот показатель может быть предоставлен следующим выражением [112, 20–21 стр.]:

$$Am_{жд} = \sum_1^T (Am_{e_t}^I + Am_{e_t}^B + Am_{e_t}^L). \quad (1)$$

В верхних индексах величин формулы показаны соответственно виды работ: содержание и эксплуатация инфраструктуры (И), локомотивная тяга (Л), вагонная составляющая (В). Данный показатель может служить как минимальная инвестиционная составляющая, как по видам работ компании, так и по компании в целом.

Экономически обоснованное использование измерителей для определения амортизациоёмкости соответствующих видов работ позволит железнодорожной компании формировать не только гибкую амортизационную политику, но и определять приоритеты осуществления амортизационной деятельности [2].

Амортизациоёмкость инфраструктуры на определенный момент может быть определена по формуле:

$$Am_e^I = \frac{K_{yd}^I * L_{лин}}{T^I * V^I}, \quad (2)$$

где K_{yd}^I — удельная величина инвестиций на создание инфраструктуры сум/км;

$L_{лин}$ — длина участка железнодорожной линии, км;

T^I — амортизируемый период инфраструктуры, лет;

V^I — объем выполненной работы или объем выпущенной продукции.

Если для характеристики объема работ инфраструктуры принимается показатель «приведенные тонно-километры», то амортизациоёмкость инфраструктуры рассчитывается следующим образом:

$$Am_e^I = \frac{K_{yd}^I * L_{лин}}{T^I * Pl_{прив}} = \frac{K_{yd}^I}{T^I * \Gamma}, \quad (3)$$

где $Pl_{прив}$ — приведенные тонно-километры (объем работ, выполняемой инфраструктурой), прив. т-км;

Γ — густота грузопотоков, прив. т-км/км.

Амортизациоёмкость в части вагонной составляющей может быть определена по формуле:

$$Am_e^B = \frac{Ц^B * n_p}{T^B * V^B}, \quad (4)$$

где $Ц^B$ — цена вагона, сум;

n_p — рабочий парк вагонов, ед.;

T^B — срок полезного использования вагона, лет.

Амортизациоёмкость в части локомотивной составляющей может быть определена по следующей формуле:

$$Am_e^L = \frac{Ц^L * M_л}{T^L * V^L}, \quad (5)$$

где $Ц^L$ — цена локомотива, сум;

$M_л$ — эксплуатируемый парк локомотивов, ед.;

T^L — срок полезного использования локомотива, лет.

Если в качестве объема выполненных работ используются показатели «тонно-километры брутто» для локомотивной тяги и «тонно-километры нетто» для вагонной составляющей, амортизационность соответственно определяется по формуле:

$$Am_e^B = \frac{Ц^B * n_p}{T^B * Pl_n} = \frac{Ц^B}{T^B * П^B * 365},$$

где Pl_n — тонно-километры нетто;

$П^B$ — производительность вагона, т-км нетто/ваг;

$$Am_e^L = \frac{Ц^L * M_n}{T^L * Pl_{op}} = \frac{Ц^L}{T^L * П^L * 365},$$

где Pl_{op} — тонно-километры брутто;

$П^L$ — производительность локомотива, т-км брутто/лок.

Проведем экспериментальный расчет с выявлением линий тренда по таким группам как грузовые вагоны.

Используя линии тренда можно вычислить прогнозные показатели амортизационности по видам вагонов. Например, по цистернам в 2010 и 2011 гг. амортизационность составит 0,0027 и 0,0014 процентов на 1 тыс. вагоно-километров.

В современных условиях амортизационность работ является наиболее существенно характеризующим показателем эффективности использования основных фондов железнодорожной компании и необходимый уровень его использования.

Данный показатель, с одной стороны, характеризует инвестиционную потребность при выполнении единицы работ, а с другой стороны — эффективность использования авансированного капитала в средствах труда, так как характеризует величину капитала, необходимую для выполнения единицы объема работ.

Литература

1. Подсорин В. А. Управление воспроизводством основного капитала на железнодорожном транспорте: теория, методология, практика. Автореферат дис. ... доктора экономических наук. — М., 2008. — 47 с.
2. Проблемы воспроизводства основных фондов. / Д. Астринский, В. Наноян. // Экономист, 2001. — № 6. — с. 35–39.
3. Смехова Н. Г. Основные фонды и анализ их использования / Железнодорожный транспорт, 1966. — № 7. — с. 75–79.