

УДК 338.47

Цвентарная Елена Борисовна  
магистрант, Иркутский государственный университет путей сообщения,  
г.Иркутск, Российская Федерация

Tsventarnaya Elena Borisovna  
undergraduate, Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russia  
ledy86@yandex.ru

Яковлева Нина Валерьевна  
доцент к.э.н., Иркутский государственный университет путей сообщения,  
г.Иркутск, Российская Федерация

Yakovleva Nina Valerievna  
Associate Professor, Ph. D. in Economics, Irkutsk State Transport University,  
Irkutsk, Russia  
yako.n.fbu@mail.ru

## АНАЛИЗ СПЕЦИФИКИ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ANALYSIS OF THE SPECIFICS OF FIXED ASSETS OF A TRANSPORT ORGANIZATION

**Аннотация.** Статья посвящена анализу основных фондов в организации железнодорожного транспорта. Работа проведена на основании первичной бухгалтерской документации ОАО «Федеральная пассажирская компания». Рассмотрены методы анализа основных средств в целом, приведены формулы, рассчитаны коэффициенты, на базе которых принимаются управленческие решения. По результатам исследования выявлены факторы, способствующие более рациональному использованию основных фондов в данной транспортной организации.

**Ключевые слова:** Основные фонды, железнодорожный транспорт, анализ основных средств, фондоотдача

**Annotation.** The article is devoted to the analysis of fixed assets in the organization of railway transport. The work was carried out on the basis of the primary accounting documentation of JSC "Federal Passenger Company". The methods of analysis of fixed assets in general are considered, formulas are given, coefficients are calculated, on the basis of which management decisions are made. Based on the results of the study, factors contributing to a more rational use of fixed assets in this transport organization were identified.

**Keywords:** Fixed assets, railway transport, analysis of fixed assets, capital productivity

### Введение

Основные фонды в своей совокупности образуют производственно-техническую базу и определяют производственную цель хозяйственной

деятельности организации. Точность показателей объема, состояния и движения основных средств, а в известной мере и точность их качественной характеристики во многом зависит от того, насколько правильно и достоверно проведена их оценка, имея в виду то, что неправильная оценка основных средств может не только исказить общую картину, но и вызвать негативные тенденции, в виде: неточного исчисления амортизации и себестоимости, отпускных цен на услуги, следовательно, доходности, рентабельности и прибыли; искажения сумм причитающегося налогов с имущества и с прибыли; неправильного отражения в бухгалтерском балансе соотношения основных и оборотных средств; неверного исчисления ряда технико-экономических показателей. [1,3,6]

### **Методология исследования**

Объектом нашего исследования выбрана ОАО «Федеральная пассажирская компания» («ФПК») – дочерняя компания ОАО «РЖД». В результате проведенного анализа обеспеченности организации основными средствами, а также качества и количества основных фондов, мы синтезировали особенности структуры и динамики основных фондов организации осуществляющей железнодорожные перевозки. В заключении мы выдвинули гипотезу о том, что могло бы способствовать более рациональному использованию основных фондов данной транспортной организации.

### **Результаты исследования**

На предприятии железнодорожного транспорта к основным производственным фондам (ОПФ) относятся: подвижной состав (локомотивы, вагоны), устройства пути, железнодорожный путь, здания локомотивных и вагонных депо, заводов и другие здания, занятые основными и вспомогательными цехами, мастерскими или установками, выполняющими производственные функции, передаточные устройства (контактная сеть железных дорог, воздушные и кабельные линии связи), силовые и рабочие машины, оборудование. [4,5] ОПФ составляют около 91 % всех основных фондов ОАО «РЖД». [7]

На рисунке 1 приведена структура основных производственных фондов холдинга ОАО «РЖД».

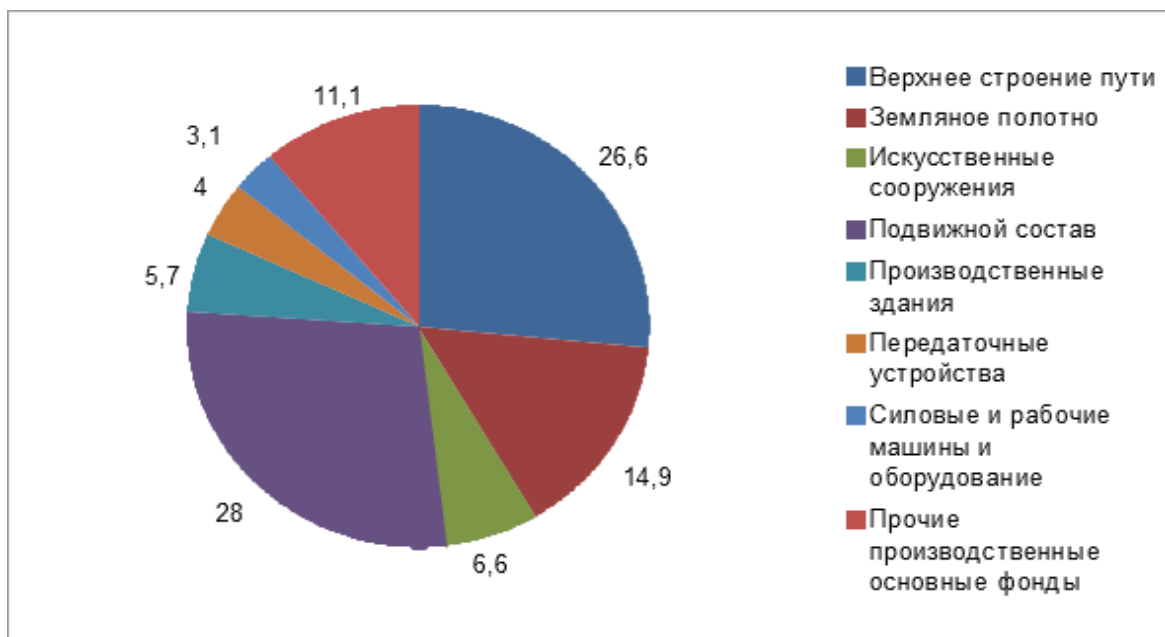


Рис.1. Структура основных производственных фондов холдинга ОАО «РЖД», (%) [7]

Наибольший удельный вес в стоимости основных производственных фондов приходится на железнодорожный путь, сооружения путевого хозяйства и подвижной состав. В связи с реконструкцией тяги на железных дорогах удельный вес подвижного состава за последние годы заметно увеличился.

Анализ специфики основных фондов транспортной организации проводилось на основании бухгалтерской отчетности АО «ФПК» за 2019–2021 гг. Анализ обеспеченности предприятия основными средствами начнем с исследования наличия основных средств, их динамики, состава и структуры, технического уровня. (рис. 2)

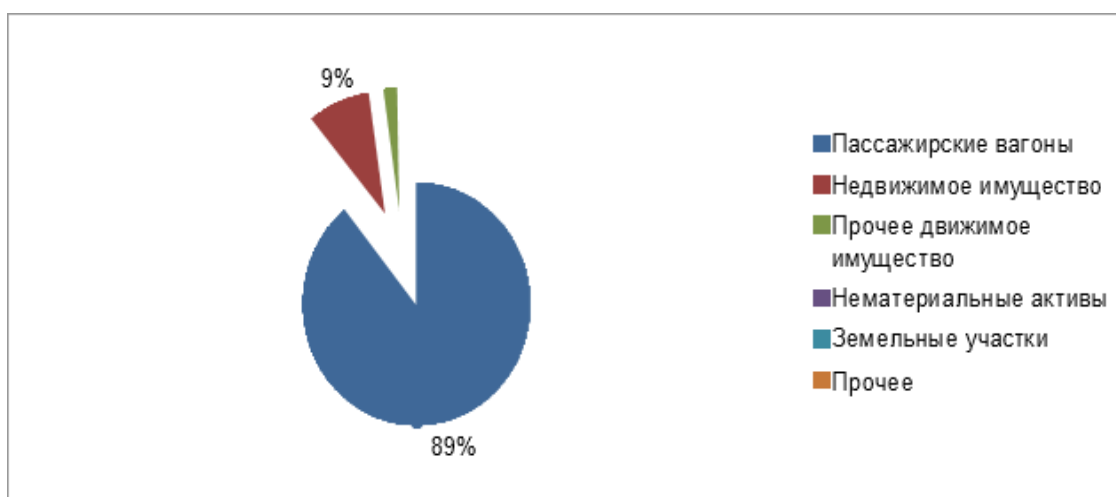


Рис.2. Структура активов АО «ФПК» за 2021 г. [7]

Основным активом АО «ФПК» является пассажирский подвижной состав (89 % активов). На конец 2021 года инвентарный парк Компании составил: 15,8 тыс. вагонов. Вагонный парк организации представлен вагонами

следующих видов: Люкс – купе с индивидуальным душевым модулем, умывальником и туалетными кабинами; СВ – купейный, двухместное купе; РИЦ – купейный, европейского габарита; МИКСТ – вагон с купе типа люкс и СВ; К – купейный, четырехместное купе; О – плацкартный; МО – межобластной; Б – багажный; Р – вагон-ресторан; Прочие – электростанции и служебно-технические вагоны.

Динамика структуры вагонного парка отражена на рисунке 3.

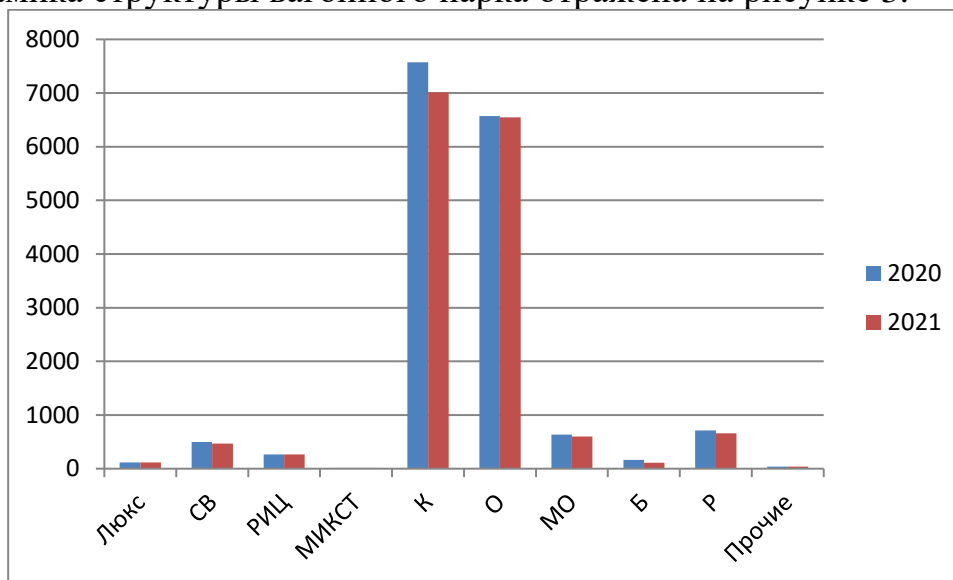


Рис.3. Динамика структуры вагонного парка (вагонов по видам) ОАО «ФПК» на 2020 – 2021 гг (шт.) [8]

В организации преобладают вагоны купейного и плацкартного вида. Динамика показывает, что число вагонов СВ, купе, межобластных и вагонов-ресторанов сокращается к 2021 г.

Анализ состояния и движения основных средств организации характеризуют показатели, представленные на рисунке 4.

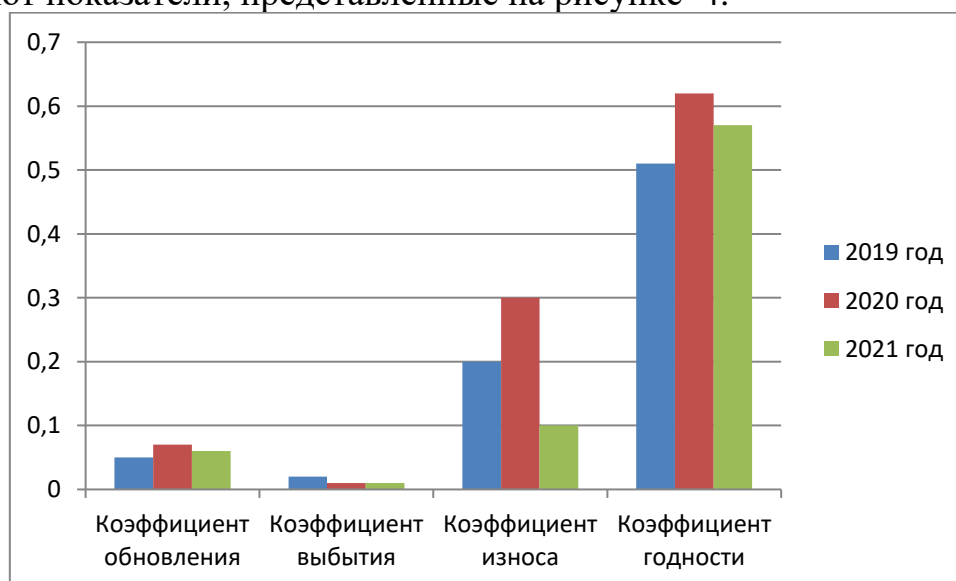


Рис.4. Динамика коэффициентов состояния и движения основных средств [8]

Анализ представленных данных показал, что:

– парк техники в АО «ФПК» постоянно обновляется, производится своевременное обслуживание, ремонт, модернизация, коэффициент обновления превышает коэффициент выбытия. Списание техники, а также продажа занимают незначительную позицию в экономической политике предприятия;

– в общем объеме основных средств доля изношенных основных средств за трехлетний период не превышает 30%;

– коэффициент годности показывает долю годных к использованию основных средств в их общем объеме. Отсюда следует, что в 2019 году доля годных основных средств была 51%, в 2020 году – 62%, в 2021 году – 57%.

В 2019 году в АО «ФПК» наблюдалось снижение валового дохода от реализации товаров (работ, услуг). Чистая прибыль в 2020 году по сравнению с 2019 годом резко снизилась. Характеристика эффективности использования основных средств в АО «Федеральная пассажирская компания» приведена в таблице 1.

Таблица 1 Показатели эффективности использования основных средств АО «ФПК»[8]

Показатель	2019 год	2020 год	2021 год
Фондоотдача	57	45	51
Фондоемкость	0,51	0,48	0,47
Фондовооруженность труда	661	659	612

В 2020 – 2021 гг. прирост основных средств не привел к сопоставимому приросту произведенной продукции. Фондоотдача заметно снизилась за этот период. Эффективность использования производственных фондов предприятия находится в пределах планируемых показателей, однако степень обеспеченности персонала основными средствами производства резко снизилась в 2021 году вследствие пандемии и глобального экономического кризиса.

Коэффициент фондоемкости изменялся незначительно. При этом в рассматриваемом периоде отмечено снижение численности персонала на 1,67%.

На рисунке 5 представлена динамика приобретения подвижного состава АО «ФПК» за период 2019 – 2021 гг.

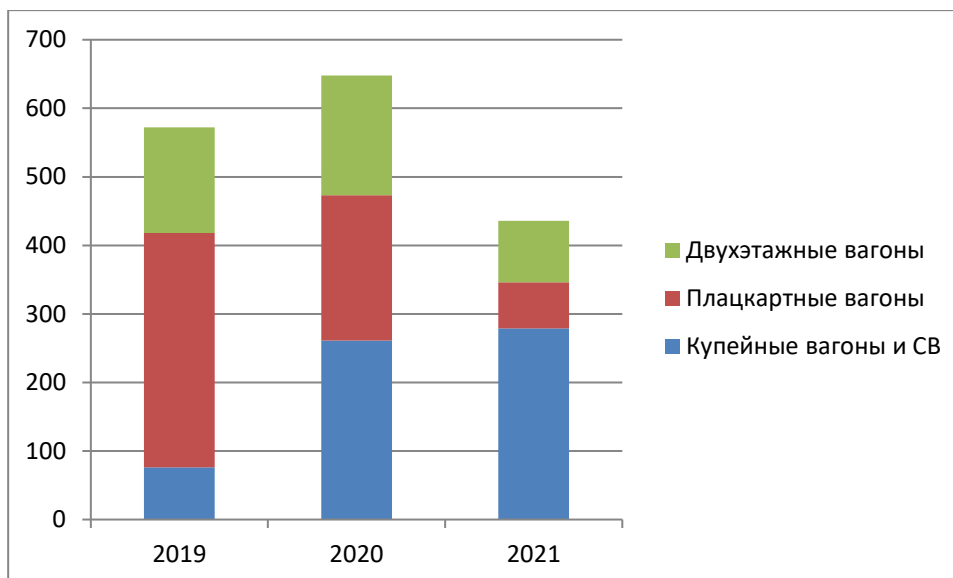


Рис. 5. Динамика приобретения подвижного состава по видам за 2019 – 2021 гг. (шт.) [8]

Если в 2019 году объемы приобретения плацкартных вагонов превышали все другие виды подвижного состава. То в 2021 г. приоритетным стало приобретение купейных вагонов.

### Заключение

Анализ состава основных фондов АО «ФПК» показал, что наибольший удельный вес в стоимости основных фондов приходится на подвижной состав. В связи с реконструкцией тяги на железных дорогах удельный вес подвижного состава за последние годы заметно увеличился.

В 2020–2021 гг. прирост основных средств не привел к сопоставимому приросту произведенной продукции. Фондоотдача заметно снизилась за этот период. Эффективность использования производственных фондов предприятия находится в пределах планируемых показателей, но имела тенденцию к снижению. Произошло резкое снижение коэффициентов фондовооруженности и фондоемкости за счет снижения объема выручки.

По результатам проведенного исследования, мы сформулировали основные направления управленческого воздействия с целью снижения влияния негативных тенденций в АО «ФПК»:

- увеличение финансовых ресурсов, например, за счет дополнительных вкладов участников общества;
- стимулирование продаж за счет разработки программ скидок для потребителей, усовершенствование логистических путей;
- рациональное использование денежных средств;
- внедрение новейших методик управления подвижным составом;
- мотивация персонала (конкурентноспособная зарплата, внедрение тимбилдинговых программ).

Железнодорожный комплекс имеет особый стратегический статус для России. Он является связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий свое-временный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны, а также является самым доступным транспортом для миллионов граждан. На сегодняшний день действуют запреты на полеты в некоторых городах страны, поэтому ценность услуг ОАО «Российские железные до-роги» стала очень высока, т.к. порой это единственный способ передвиже-ния между крупными и средними населенными пунктами.

### **Библиографический список**

1. Приказ Минфина РФ от 13.10.2003 №91н (ред. от 24.12.2010) «Об утвер-ждении Методических указаний по бухгалтерскому учету основных средств» // Российская газета, №250, 10.12.2017
2. Бехтерева И.С. Значение и порядок формирования учетной политики для целей налогообложения // Научно-практический журнал «Аспирант». – 2017. – №4. – С. 106-109
3. Касьянова Г.Ю. Основные средства: бухгалтерия и налоговый учет. – М.: Информцентр XXI века, 2017. – 256 с.
4. Коновалова Н.В., Трифонова Е.Н. Вопросы экономико-правового обес-печения учета основных средств в Российской Федерации // Актуальные проблемы науки, экономики и образования XXI века. – Самара: Самарский институт (фил.) РГТЭУ, 2018. – 392 с.
5. Полаев П.Р. Практическое пособие по классификации основных средств для налогового и бухгалтерского учета / П.Р. Полаев. – М.: Русская оценка ИД, 2018. – 374 с.
6. Самсонов Е.А. Модернизация инструментов налогового планирования в организации // Управление экономическими системами: электронный жур-нал. – 2016. –№ 12 (94). – С.63.
7. Транспортная логистика холдинга РЖД: организация перевозки грузов [Электронный ресурс]: Учебное пособие / А.М.Петрова, Ю.Н.Царегород-цев, А.М.Афонин и др. – М.: Форум: НИЦ ИНФРА-М, 2018. – 368 с.
- 8.Официальная финансовая отчетность ОАО «ФПК» [Электронный ре-сурс] – <https://fpc.ru/ru/7034> (Дата обращения 12.11.22)