

А.Б.Джуманова, к.э.н.

А.В.Джуманова,

К.Э.Игамбердиева, ст.преподаватель

К.Е.Игамбердиева

Tashkent state transport university

Узбекистан. г.Ташкент

**МЕХАНИЗМ ВЛИЯНИЯ АМОРТИЗАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ НА
ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ И ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Аннотация. В статье рассматриваются сущность, содержание, функции амортизации, его роль в системе финансирования предприятия и влияние на финансовые результаты.

Ключевые слова: амортизация, железнодорожный транспорт, капитальные вложения, источники финансирования, международные стандарты, финансовые результаты.

**MECHANISM OF INFLUENCE OF DEPRECIATION POLICY ON
PERFORMANCE INDICATORS AND FINANCIAL RESULTS OF
RAILWAY TRANSPORT**

Annotation. The article deals with the essence, content, functions of depreciation, its role in the company's financing system and its impact on financial results.

Key words: depreciation, railway transport, capital investments, sources of financing, international standards, financial results

Принятые за последние годы Указы и постановления Президента Республики Узбекистан и правительства направлены на дальнейшее совершенствование бизнес-процессов во всех сферах экономики республики. Полномасштабная работа по коренному реформированию всех отстающих сфер проводилась весь 2019 год, мировое сообщество начало признавать изменения, и Узбекистан стал улучшать свои позиции во всех мировых

рейтингах. В феврале 2019 года Узбекистан улучшил свои позиции в классификации организации экономического сотрудничества и развития. Теперь Узбекистан относится к пятой категории в классификации степени странового кредитного риска.

Всемирный банк отметил достижения 20 стран, которые провели крупнейшие реформы в сфере содействия бизнесу в рамках международного рейтинга «**Ведение бизнеса**». По данным Всемирного банка, Узбекистан в последнее время усилил защиту миноритарных инвесторов, упростил налоговую систему, внедрил меры по исполнению контрактов и достиг значительных успехов в облегчении внешней торговли, усилил роль аудита и провел реформы в таможенной сфере

Влияние проводимых реформ можно наблюдать, в том числе и в транспортной инфраструктуре. Ориентированных на повышения производительности специалистов, сокращении издержек производственной деятельности, обеспечение безопасности движения поездов, повышение качества оказываемых услуг, а также внедрение рыночных механизмов в перевозочный процесс.

В 2020 году в АО «Ўзбекистон темир йўллари» предусмотрена реализация 24 инвестиционных проектов. В их числе такие стратегически важные как, приобретение современных составов для надземного метрополитена, обновление локомотивного парка, строительство Ташкентского кольцевого надземного метро, Сергелийской ветки метрополитена и продление Юнусабадской линии, модернизация АО «Шаргунькумир», а также ряда других значимых в социально-экономической жизни нашей страны проектов. Следует отметить, что некоторые из них уже реализованы в установленные сроки. Так, например, по итогам первого квартала 2020 года завершён II этап строительства Юнусабадской ветки метрополитена, I этап строительства Ташкентского надземного кольцевого метро (участок «Дустлик – Куйлюк») и модернизация железнодорожного участка Андижан – Савай – Ханабад с организацией движения пригородных

поездов. Из числа инвестиционных проектов до конца 2020 года планируется завершить строительство Сергелийской ветки метрополитена. Также в этот период намечено завершение проекта электрификации железнодорожного участка «Пап – Наманган – Андижан», что позволит замкнуть железнодорожное кольцо Ферганской долины и запустить пассажирские электропоезда между тремя областями – Наманганской, Ферганской и Андижанской.

Стратегией развития железнодорожного транспорта в Узбекистане с первых же дней независимости были определены основные проблемы железнодорожного транспорта:

- необходимость ускоренного обновления основных средств железнодорожного транспорта;

- преодоление технического и технологического отставания Узбекистана от передовых стран мира по уровню железнодорожной техники;

- необходимость снижения территориальных диспропорций в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, улучшения транспортной обеспеченности регионов и развития пропускной способности железной дороги;

- необходимость снятия ограничений для роста объема транзитных грузовых перевозок;

- необходимость повышения безопасности функционирования железнодорожного транспорта;

- недостаточность инвестиционных ресурсов.

Финансирование капитальных вложений, может осуществляться за счет внутренних и внешних источников. К внутренним (собственным) источникам финансирования относят амортизационные накопления, нераспределенная прибыль предприятия, внутренние резервы и другие собственные источники. Ведущее место среди всех источников финансирования в экономической практике отводится амортизации, так как она по своей природе призвана

обеспечивать простое воспроизводство основных производственных фондов предприятия, а в условиях научно-технического прогресса — и расширенное воспроизводство основного капитала. При рассмотрении представлений ученых французской школы XX в. необходимо остановиться на взглядах Ж. Б. Дюмарше — автора позитивной теории.

Дюмарше рассматривал амортизацию с двух позиций:

- с позиции теории: определение сущности резерва (амортизации) и регулятива (износа: производственного и морального);
- с позиции практики: счет амортизации — регулятив.

Ученый предлагал три способа начисления амортизации:

- 1) по нормируемому числу лет эксплуатации имущества;
- 2) по вероятному, с точки зрения администрации, числу лет эксплуатации имущества;
- 3) по экспертной балльной оценке сроков возможной эксплуатации[3].

Во французской школе проводились исследования влияния фискальной политики на амортизацию. Возникло мнение, что амортизация — это инструмент фискальной политики государства (Фридрих и Вера Лутц). Ж. Маррис раскрывает сущность фискальной и экономической амортизации. Ж. Фит настаивает на том, что увеличение норм амортизационных отчислений является объективной альтернативой переоценки[4].

В рамках итальянской школы представляет интерес позиция В. Армуцци по вопросу начисления амортизации. Им выделено три варианта:

- 1) нарастающее погашение, так как вещь в конце срока службы изнашивается быстрее, чем в начале;
- 2) линейное (равномерное) погашение, применяемое в случаях, когда из года в год имеет место одинаковая прибыль.

Ученый выделял следующие условности данного способа:

- имущество не может изнашиваться равномерно, прибыль не может быть из года в год одинаковой;

- после последнего года службы стоимость предмета оказывается равной нулю, что абсурдно, так как предмет еще может оставаться в эксплуатации, после ликвидации всегда остается определенная стоимость;

3) ускоренное погашение, когда в первые годы отчисляется больше, чем в последующие (способ предполагал применение остаточной стоимости предметов) [5].

Соколов Я.В., рассматривая концепции амортизации, выделяет три основных:

- 1) юридическая — констатация обесценения, то есть определение достаточности стоимости имущества для покрытия долговых обязательств;

- 2) экономическая — доля расходов по капиталовложениям, приходящаяся на определенный отчетный период (восприятие амортизации как средства регулирования финансового результата);

- 3) финансовая — доля доходов освобожденная от налогов и накапливаемая для возобновления основных средств [6].

На сегодняшний день назначение амортизационных отчислений характеризуются следующими:

1. Цель амортизационных отчислений состоит в своевременной замене основных средств, с тем чтобы количество и качество его работы не менялось, то есть для простого воспроизводства основных фондов;

2. Они используются для возмещения износа основных средств в соответствии со сроком его службы, то есть для возмещения средств, вложенных в основные фонды. То есть амортизационные отчисления, возвращенные собственнику в составе выручки, можно использовать не по целевому назначению.

Сторонники государственного контроля за целевым расходованием амортизационных отчислений организаций считают, что амортизация является важнейшим видом инвестиционных ресурсов хозяйствующих субъектов на целевые нужды: на приобретение новых объектов основных фондов, техническое перевооружение и модернизацию действующих, то есть

на обеспечение воспроизводства основных фондов. С другой точки зрения, амортизация является по существу источником самофинансирования предприятия, поскольку начисление амортизации в рыночных условиях создает в первую очередь источник не для дальнейшего обновления основных фондов, а для компенсации затрат, понесенных частным собственником при вложении своего капитала в основные фонды.

Международные стандарты финансовой отчетности (МСФО 16) определяют амортизацию как систематическое уменьшение амортизируемой стоимости актива на протяжении срока его полезной службы. При этом под амортизационной стоимостью понимается «себестоимость актива или другая сумма, отраженная в финансовой отчетности вместо себестоимости, за вычетом ликвидационной стоимости». В свою очередь ликвидационная стоимость определяется как «чистая сумма, которую компания ожидает получить за актив в конце срока его полезной службы за вычетом ожидаемых затрат по выбытию». На практике ликвидационная стоимость актива часто бывает незначительной, и поэтому несущественна при вычитании из амортизируемой стоимости. Согласно МСФО 16, только земля не подлежит амортизации, потому что, как правило, имеет неограниченный срок полезной службы. Законодательство Узбекистана в отличие от МСФО:

- 1) содержит обширный перечень объектов основных средств, не подлежащих амортизации;
- 2) предусматривает приостановление начисления амортизационных отчислений [2].

Амортизация как экономическая категория выполняет следующие функции:

- 1) обеспечивает процесс простого и отчасти расширенного воспроизводства основных производственных фондов;
- 2) является основой для определения физического износа основных фондов;
- 3) служит базой для расчета себестоимости и прибыли организации;

4) является основой для исчисления амортизационных отчислений как источника финансирования простого воспроизводства основных фондов;

5) выступает регулятором обновления и кругооборота основных фондов.

Процесс амортизации включает:

- 1) списание износа основных фондов, то есть изменение их стоимости;
- 2) включение суммы износа в цену товара (услуги).

Для действующей до 1991 г. системы амортизации были характерны следующие черты:

- 1) единая норма амортизации;
- 2) прямолинейный равномерный метод амортизации;
- 3) наличие двух норм амортизации: на капитальный ремонт и реновацию (полное восстановление);
- 4) включение амортизации в себестоимость продукции;
- 5) начисление амортизации в течение фактической службы основных фондов;
- 6) перераспределение государством амортизационных отчислений на реновацию на безвозмездной основе.

С 1991 г. существенно изменены порядок и норма амортизационных отчислений:

- 1) введены новые нормы амортизации, которые по многим видам основных фондов существенно отличались от прежних норм. Нормы были изменены в сторону понижения;
- 2) отменены амортизационные отчисления на капитальный ремонт;
- 3) по машинам, оборудованию по истечению нормативного срока службы прекращаются начисления амортизации;
- 4) амортизационные отчисления предприятий полностью остаются в их распоряжении;
- 5) впервые допускался механизм ускоренной амортизации основных фондов.

Проводимая амортизационная политика на макро- и микро-уровне самым существенным образом влияет на показатели эффективности (производительность труда, фондоотдачу, рентабельность) и финансовые результаты работы организации.

Механизм влияния амортизационной политики на показатели эффективности и финансовые результаты работы предприятия разноплановый. В целом амортизационная политика приводит в действие определенные рычаги, которые влияют на экономику страны и финансовые результаты работы отдельного предприятия.

В свою очередь, начисленная сумма амортизационных отчислений определяет величину налога на прибыль и налога на имущество предприятия. Причем и налог на имущество предприятия оказывает влияние на размер налога на прибыль. Таким образом, все эти показатели находятся в тесном единстве и взаимосвязи. Изменение одного из них неизбежно вызывает цепочку последующих колебаний, оказывающих влияние на финансовые результаты деятельности предприятия.

Для любого предприятия очень важно, чтобы в конечном итоге научно обоснованная амортизационная политика приводила к максимизации величины: чистая прибыль плюс амортизационные отчисления:

Начисленная сумма амортизационных отчислений оказывает влияние на прибыль предприятия. Чем выше амортизационные отчисления, тем ниже прибыль и наоборот. Уменьшая прибыль, рост амортизационных отчислений приводит к снижению налога на прибыль и увеличению собственных финансовых ресурсов предприятия. Полученную экономию по налогу на прибыль называют «налоговым щитом».

Чем выше сумма амортизационных отчислений, тем, следовательно, выше налоговая защита или налоговый щит предприятия. Но поскольку разные структурные подразделения АО «Ўзбекистон темир йўллари» имеют различную долю амортизационных отчислений в структуре затрат на производство и реализацию продукции, то они имеют и различную степень

налоговой защиты. Структурные подразделения с наибольшим удельным весом амортизационных отчислений в структуре затрат относятся к фондоемким. Эти структурные подразделения получают наибольший выигрыш от эффекта налогового щита. Но, как правило, наиболее значительное увеличение амортизационных отчислений связано с использованием нелинейного метода их начисления, применяемого в основном к активной части основных фондов, поэтому больший эффект получают структурные подразделения со значительной долей активной части основных средств. Механизм ускоренной амортизации оказывает влияние не только на величину налога на прибыль, но и на налог на имущество организации, поскольку в этом случае остаточная стоимость основных производственных фондов уменьшается более быстрыми темпами по сравнению с линейным способом.

Делая выводы из вышесказанных применение разных способов амортизации ведет к списанию сумм износа различными темпами, что определяет и размер амортизационных отчислений, за счет которых изменяется размер себестоимости продукции, что, в свою очередь, отражается на финансовых результатах организации. Возможность оптимизации амортизационных сумм позволяет предприятию целенаправленно влиять на финансовые результаты. И тем самым влияет на сумму обязательных платежей.

Использованная литература

1. Accounting, South-Western, Cengage Learning, USA, 2012
2. Международные стандарты финансовой отчетности № 16
3. Современная экономика: проблемы, перспективы, информационное обеспечение: Материалы междунар. науч. конф., 15 февраля 2013 г., г. Краснодар / КубГАУ. — Краснодар, 2013. — 433 с.
4. Ван Хорн. Основы управления финансами / пер. с англ./ Под ред. Я.В. Соколова / Дж.К. Ван Хорн. — М.: «Финансы и статистика», 1996г.

5. Сигидов Ю.И., Рыбьянцева М.С. История бухгалтерского учета: Учеб. пособие. — М.: ИНФРА-М, 2013.

6. Соколов Я.В. Бухгалтерский учет от истоков до наших дней: Учебн. пособие для вузов / Я.В. Соколов: М.: ЮНИТИ, 1996. — 638 с