

Научная статья  
УДК 336.258.4  
DOI 10.18101/2304-4446-2024-4-170-177

**ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ И БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ  
РАЗРАБОТКИ АМОРТИЗАЦИОННОЙ СТРАТЕГИИ  
ТРАНСПОРТНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОРПОРАЦИИ**

© **Федорович Владимир Олегович**

доктор экономических наук, профессор,  
Сибирский государственный университет путей сообщения  
Россия, 630049, г. Новосибирск, ул. Дуси Ковальчук, 191  
klania2002@mail.ru

© **Федорович Татьяна Владимировна**

доктор экономических наук, доцент,  
Новосибирский государственный архитектурно-строительный университет  
(Сибстрин)  
Россия, 630008, г. Новосибирск, ул. Ленинградская, 113  
tani\_vf@mail.ru

© **Попова Наталья Борисовна**

доктор географических наук, профессор,  
Сибирский государственный университет путей сообщения  
Россия, 630049, г. Новосибирск, ул. Дуси Ковальчук, 191  
pnb1512@yandex.ru

**Аннотация.** В статье представлены результаты анализа современных теоретических подходов и базовых принципов разработки амортизационной стратегии (политики) материнской, дочерних и зависимых обществ (ДЗО) транспортной железнодорожной корпорации. Чтобы позиционировать место и взаимосвязь амортизационной стратегии (политики) и налогового регулирования в целях совершенствования производственно-хозяйственной, экономической и финансовой деятельности железнодорожной корпорации и группы ее ДЗО, сформулировано и обосновано понятие финансового механизма, позволяющего эффективно управлять финансами и использовать их платежно-расчетную функцию. Представлен анализ выбора методов амортизации (амортизационной премии) активной части производственных основных фондов и влияние на налогообложение, эффективность и качественные показатели ее производственно-хозяйственной и финансовой деятельности. Исследование основано на методах индукции, дедукции и общего познания. Даны прогнозные рекомендации по формированию учетной политики материнской корпорации и ее ДЗО.

**Ключевые слова:** импортозамещение, экономические санкции, амортизационная премия, эффективная амортизационная политика, налог на прибыль, налог на имущество, методы ускоренной (замедленной) амортизации.

**Для цитирования**

Федорович В. О., Федорович Т. В., Попова Н. Б. Теоретические подходы и базовые принципы разработки амортизационной стратегии транспортной железнодорожной корпорации // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. 2024. № 4. С. 170–177.

### **Введение**

Макроэкономические факторы, вызванные усилением политического давления США на экономическое развитие ведущих экономик европейских стран, обусловили новые направления для индустриального развития национального хозяйства России. Только профессиональная компетентность производственного персонала и финансовых служб предприятий железнодорожного транспорта может позволить правомерно использовать на практике научно обоснованные подходы для экономических расчетов рациональной величины материальной выгоды железнодорожной корпорации и ее ДЗО при формировании амортизационной стратегии в условиях действующего налогового законодательства РФ.

Современная амортизационная политика, продиктованная новыми экономическими условиями тотального импортозамещения многих видов продукции производственного назначения, является одним из ключевых элементов действующей сегодня финансовой стратегии железнодорожной транспортной корпорации и ее ДЗО. Причем она напрямую влияет на финансовое состояние и экономическую эффективность хозяйственной деятельности структурных подразделений железнодорожного транспорта.

### **Амортизационная стратегия (политика) транспортной корпорации: современные теоретические подходы и финансовые инструменты ее реализации**

Известно, что амортизационные отчисления (начисленная сумма амортизация) напрямую участвует в формировании себестоимости железнодорожных перевозок и в конечном счете оказывает значительное влияние на финансовые результаты деятельности транспортной корпорации, а также на ее конкурентоспособность. В связи с этим приобретают особую актуальность теоретические аспекты формирования амортизационной стратегии (политики) материнской железнодорожной компании, ее ДЗО [1; 2].

Отмечая всю значимость управленческого анализа для практики современного финансового менеджмента, необходимо особо выделять учетно-аналитическую составляющую хозяйственной деятельности, одной из доминирующих целей которой является разработка эффективной амортизационной политики корпорации. Это на деле служит интерактивным инструментом для оптимизации налоговой нагрузки и рационального использования собственных источников финансирования хозяйственной деятельности, включая финансирование инвестиций [3; 4].

Предполагается, что перевозчик должен учитывать все факторы, связанные с рациональной амортизационной политикой, и выбирать такие подходы для ее разработки, которые позволят эффективно хозяйствовать и получать максимальную экономическую выгоду для формирования собственных источников финансирования инвестиций. Чтобы позиционировать место и взаимосвязь амортизационной политики и налогового регулирования в целях совершенствования производственно-хозяйственной, экономической и финансовой деятельности железнодорожной корпорации и группы ее ДЗО, представляется целесообразным сформулировать понятие финансового механизма, позволяющего эффективно управлять финансами и использовать их платежно-расчетную функцию.

Таким образом, для формирования и капитализации собственных источников финансирования инвестиций используется финансовый механизм в виде разно-

уровневой взаимосвязи и взаимозависимости объектов и субъектов финансового управления. Он включает базовые принципы и основные методические подходы, позволяющие профессионально использовать все доступные при аналитических расчетах методы и инструменты для разработки различных сценариев и вариантов формирования амортизационной стратегии (политики) транспортной корпорации.

Для выделения группы факторов определяющих влияние амортизационной стратегии крупнейших индустриальных и транспортных корпораций на интенсивность накопления потенциальных инвестиций, проведем обоснование научной и практической значимости величины потенциальной амортизационной премии как реальной экономической (денежной) выгоды. Продемонстрируем результаты анализа современных теоретических подходов и базовых принципов, используемых для формирования рациональной амортизационной политики транспортных корпораций, а также обоснуем правомерность получения допустимой суммы минимизации налоговых отчислений и полученной в этой связи максимальной материальной, т. е. экономической, выгоды в рамках действующих статей налогового кодекса РФ.

Амортизационная политика — это стратегия управления финансовыми потоками, сформированными при физическом и моральном износе различных групп объектов основных фондов (ОПФ), предполагающая выбор оптимального времени и способа ее проведения при расчете амортизационных отчислений [5]. Теоретические аспекты амортизационной политики включают в себя основные понятия, принципы и методы ее проведения. Принципы амортизационной политики — это правила, которые руководствуются выбором методов и сроков амортизации. Методы амортизации — это способы распределения стоимости объектов ОПФ и нематериальных активов на периоды их производственной эксплуатации. К ним относятся линейный, ускоренный и метод прямого списания стоимости (износа) [5; 6].

Ежегодно в бухгалтерском учете проводятся специальные операции, которые позволяют распределять затраты на приобретение активов на протяжении их срока полезного использования (СПИ). Результатом этой операции является снижение балансовой стоимости актива. Амортизация является одним из факторов, влияющих на финансовый результат предприятия [7; 8].

#### **Принципы формирования амортизационной стратегии в современных условиях хозяйствования**

Основные принципы амортизационной политики условно представлены на рисунке. Именно благодаря этому на практике появляется реальная возможность для объективного определения длительности СПИ различных групп материальных активов, включая остаточную стоимость каждого объекта ОПФ.

Постоянство. Амортизация должна быть рассчитана и начислена на основе постоянных и одинаковых методов расчета. Это позволяет оценивать стоимость активов и прогнозировать будущие суммы ожидаемых затрат.

Постоянство в расчетах амортизации также важно для учета налоговых обязательств и планирования налоговых платежей. Расчет ускоренной амортизации (опережающая) может привести к излишним налоговым платежам (переплата), тогда как отставание в расчетах может привести к неоплаченным налоговым обязательствам.

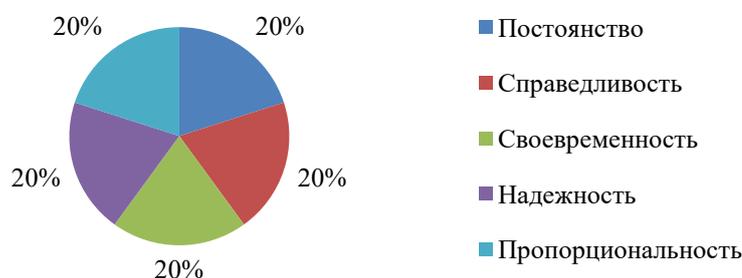


Рис. Основные принципы разработки амортизационной политики

**Справедливость.** Амортизационная премия (амортизационные отчисления) должна соответствовать реальному износу и устареванию активов в соответствии с их СПИ. Это позволяет сформировать и представить более точную финансовую отчетность, одновременно объективно в рамках действующего законодательства уменьшить риски неправомерного снижения налоговой базы. Важно следить за соответствием амортизационных расходов реальной величине износа объектов ОПФ и СПИ производственных активов.

**Своевременность.** Амортизационная премия должна начисляться по мере реального использования соответствующего актива. Важно учитывать изменения в стоимости активов в результате их использования, износа, технических инноваций или изменения рыночной конъюнктуры. Своевременный расчет амортизационных отчислений также помогает управлять налоговой базой, поскольку это позволяет минимизировать влияние амортизационных расходов на величину прибыли (снижение себестоимости) и налоговые изъятия (налог на прибыль и налог на имущество).

**Надежность.** Амортизационная политика должна быть основана на надежных данных и правильном групповом и объектном учете активов. Это позволяет избежать искажений отчетности при финансовых аудитах, внешнем и внутреннем контроле. Важно выбирать метод расчета, который наиболее точно отражает реальный износ и СПИ активов. Надежность расчетов также требует правильного учета расходов на капитальный ремонт, модернизацию или полное восстановление (приобретение новых) активов.

**Принцип пропорциональности.** Амортизационные отчисления должны быть распределены между периодами использования соответствующих групп активов в пропорции фактической стоимости каждого объекта ОПФ и СПИ. Принцип пропорциональности является важным инструментом для правильного расчета амортизационных отчислений в целях управленческого анализа и учета восстановительной стоимости активов. Таким образом, указанные принципы обеспечивают объективный и правомерный учет величины реального износа активов.

#### **Методика учета и анализа амортизационных отчислений с рекомендациями по использованию ее на практике**

Методы амортизации, принятые и указанные в учетной политике корпорации с учетом действующего НК РФ (глава 25), позволяют рационально распределить стоимость материальных активов на весь период их срока полезного использования (СПИ), т. е. производственной эксплуатации. Это дает возможность объек-

тивно оценить будущие расходы на использование объектов ОПФ и оптимизировать налоговые изъятия (налоги на имущество и налог на прибыль) на более справедливой основе. Конкретная норма амортизации зависит от ряда факторов, таких как вид и стоимость активов, их СПИ, а также выбранный способ расчета амортизации. Корпорации должны следить за нормами амортизации, чтобы обеспечить точное отражение износа своих активов и понимание подлинных затрат, связанных с их эксплуатацией. Норма амортизации зависит от вида актива и используемого метода амортизации.

Виды активов, идущие на капитальные ресурсы и их типовые СПИ:

- здания: линейная амортизация в течение 40–50 лет в зависимости от типа здания и используемых материалов;
- машины и оборудование: СПИ может варьироваться от 5 до 10 лет в зависимости от типа машины или оборудования;
- транспортные средства: СПИ транспортных средств обычно составляет от 4 до 8 лет;
- ПК и другое компьютерное оборудование: СПИ может составлять от 2 до 5 лет.

Основное отличие нематериальных активов от материальных заключается в том, что их износ происходит не после одного использования, как в случае с производственными материалами, а постепенно в течение их СПИ, который составляет год и более. Износ нематериальных активов называют постепенным уменьшением их полезности в результате эксплуатации. Физический и моральный износ являются двумя видами такого уменьшения. Это:

- права на использование научных открытий: обычно используется нелинейная амортизация и норма амортизации зависит от предполагаемого времени использования научного открытия;
- патенты: СПИ зависит от срока действия патента и может варьироваться от 5 до 20 лет.

Физический износ — это процесс ухудшения физических характеристик объекта, который происходит в результате его эксплуатации и приводит к уменьшению его стоимости. Такой тип износа подразделяется на два вида. Первый вид износа представляет собой уменьшение физических свойств объекта в процессе его непосредственного использования в соответствии с его назначением. Второй вид износа представляет собой выведение из строя оборудования и средств под влиянием каких-либо природных факторов или же как результат неправильной эксплуатации человеком [9]. При сравнении этих двух видов физического износа можно подчеркнуть ту закономерность, что износ первого типа — это естественный процесс: оборудование изнашивается в процессе эксплуатации. В то время как физический износ второго типа происходит на незадействованном оборудовании (законсервированном) и несет за собой финансовые убытки для предприятия. Это пример нерационального применения средств [10].

Моральный износ объектов ОПФ связан с техническим прогрессом. С одной стороны, технический прогресс является необходимым условием нормального развития национальной экономики, так как современные технологии и оборудование повышают производительность труда. Нормы амортизации для каждого вида объектов ОПФ могут быть спрогнозированы на основе их стоимости, ожидаемого СПИ и применяемого метода расчета амортизационных отчислений.

Точный расчет нормы амортизации имеет большое значение для корректного учета расходов и налоговых отчислений. В бухгалтерском учете существует несколько подходов к определению и начислению рассчитанных сумм амортизационных отчислений:

Линейный метод. Этот метод предполагает равномерное распределение стоимости материального актива на весь период СПИ.

Метод уменьшаемого остатка. В этом методе норма амортизационных отчислений устанавливается на основе экономической ценности объекта ОПФ на каждый год его СПИ, а не на основе равномерного распределения первоначальной стоимости. В начале эксплуатации актива норма амортизационных отчислений будет выше, а к концу СПИ ниже.

Метод амортизации пропорционален количеству выпущенной продукции.

Корпорации должны выбирать подходящий метод определения суммы амортизации в зависимости от характеристик активов и СПИ. Различные способы могут быть применены в зависимости от специфики актива и конкретной текущей экономической ситуации.

Важную роль в формировании бухгалтерского баланса играет амортизационная политика, которая позволяет определить, сколько финансовых ресурсов следует выделять каждый год на амортизационные расходы (амортизационную премию). Правильно определенная амортизационная политика позволяет предотвратить дефицит денежных средств на реновацию и капитальный ремонт объектов ОПФ. Без амортизационной политики корпорация может столкнуться с недооценкой стоимости своих основных средств, что может привести к убыткам и проблемам с финансами. Поэтому правильная амортизационная политика является необходимым условием для формирования бухгалтерского баланса [11,12].

В целях налогового учета и налогового планирования предусматриваются два способа начисления амортизации — линейный и нелинейный. В качестве нелинейного метода может использоваться способ замедленной амортизации. Замедленная амортизация — это метод амортизационной политики, при котором стоимость объектов ОПФ распределяется на большее количество лет, чем предусмотрено СПИ. При замедленной амортизации сумма амортизационных отчислений по годам уменьшается. Ускоренная амортизация — это метод амортизационной политики, при котором стоимость имущества распределяется на меньшее количество лет, чем обычно. При ускоренной амортизации сумма амортизационных отчислений по годам увеличивается в первые годы эксплуатации.

#### **Заключение**

В случае необоснованной амортизационной политики, в том числе, неправильной нормы амортизации и метода ее начисления, может быть произведена недостоверная оценка финансового состояния корпорации. Если норма амортизации была завышена, то это приведет к недостоверности фактических доходов и потребует пересмотра показателей стоимости активов, что может негативно отразиться на финансовом состоянии корпорации. Кроме того, амортизационная политика является также важным фактором при определении кредитоспособности имущественного комплекса корпорации. Банки и инвесторы обращают внимание на то, что корпорация эффективно использует свои пассивы и способна поддерживать свои активы. Это повышает доверие основных групп стейкхолдеров и способствует укреплению имиджа в целом. Соответственно, адекватная и

правильно выбранная амортизационная политика играет ключевую роль в формировании баланса интересов и дает полные и точные представления о состоянии объектов ОПФ.

### Литература

1. Гуськова М. Ф. Экономическая эффективность и ее связь с классическими теориями стоимости и полезности // Вопросы экономики и права. 2019. № 127. С. 39–43. Текст: непосредственный.
2. Зенкина И. В. Методические подходы и инструменты анализа устойчивого развития организации // Экономический анализ: теория и практика. 2019. Т. 18, № 9(492). С. 1667–1686. Текст: непосредственный.
3. Fedorovich V., Lunina T., Fedorovich T. Analytical review of theoretical approaches to the formation and accounting of the innovative potential of transport corporation. *International Scientific Siberian Transport Forum TransSiberia — 2021. 2022*; 2. «Lecture Notes in Networks and Systems»: 46–55.
4. Fedorovich V., Lunina T., Fedorovich T. Economic assessment of the innovative potential of transport corporation. *International Scientific Siberian Transport Forum TransSiberia — 2021. 2022*; 2. «Lecture Notes in Networks and Systems»: 101–110.
5. Крупина Н. Н. Амортизационная политика: формирование и анализ. Москва: ИНФРА, 2016. 302 с. Текст: непосредственный.
6. Федорович В. О., Кубрак Н. А., Федорович Т. В. Организация и управление приватным парком грузовых вагонов: экономический подход: монография / под общей редакцией В. О. Федоровича. Москва: ИНФРА-М, 2022. 174 с. (Научная мысль). Текст: непосредственный.
7. Ткаченко А. С. Выбор оптимального способа начисления амортизации. Москва: ИНФРА, 2020. 13 с. Текст: непосредственный.
8. Fedorovich Vladimir O., Fedorovich Tat'yana V. The value of a firm: asymmetric information in economic value added measurement. *Digest Finance. 2020*; 25; 1(253): 53–67.
9. Федорович В. О., Конципко Н. В., Федорович Т. В. Экономика организаций: практикум: учебное пособие / под общей редакцией В. О. Федоровича. Изд. 3, переработанное и дополненное. Москва: Проспект, 2023. 168 с. Текст: непосредственный.
10. Федорович В. О., Конципко Н. В., Федорович Т. В. Экономика организаций: учебное пособие / под общей редакцией В. О. Федоровича. Изд. 2, переработанное и дополненное. Москва: Проспект, 2021. 272 с. Текст: непосредственный.
11. Fedorovich Tat'yana V. Improvement of methodology for the analysis of construction indicators. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. XIII International Scientific Conference Architecture and Construction. 2020. BRISTOL. 2020*: 012046.
12. Федорович В. О., Федорович Т. В., Конципко Н. В. Экономические выгоды от вариантов начисления амортизационной премии в индустриальной корпорации // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2015. № 3(31). С. 123–140. Текст: непосредственный.

Статья поступила в редакцию 01.05.2024; одобрена после рецензирования 25.10.2024; принята к публикации 28.10.2024.

THEORETICAL APPROACHES AND BASIC PRINCIPLES OF DEVELOPING  
A DEPRECIATION STRATEGY FOR A TRANSPORT RAILWAY CORPORATION

*Vladimir O. Fedorovich*

Dr. Sci. (Econ.), Prof.,  
Siberian State Transport University  
191 Dusi Kovalchuk St., Novosibirsk 630049, Russia  
klania2002@mail.ru

*Tatyana V. Fedorovich*

Dr. Sci. (Econ.), A/Prof.,  
Novosibirsk State University of Architecture and Civil Engineering (Sibstrin)  
113 Leningradskaya St., Novosibirsk 630008, Russia  
tani\_vf@mail.ru

*Natalya B. Popova*

Dr. Sci. (Geogr.), Prof.,  
Siberian State Transport University  
191 Dusi Kovalchuk St., Novosibirsk 630049, Russia  
pnb1512@yandex.ru

*Abstract.* The article presents the results of analyzing modern theoretical approaches and basic principles for developing the depreciation strategy (policy) of corporate parent, subsidiary and captive companies of the transport railway corporation. We have formulated and substantiated the concept of a financial mechanism that allows for effective finance management and use of payment and settlement function in order to position the place and relationship of the depreciation strategy (policy) and tax regulation for improving business, economic and financial activities of the railway corporation and its captive companies. The article presents an analysis of the choice of depreciation methods (depreciation premium) of the active part of production fixed assets and the impact on taxation, efficiency and quality indicators of its business and financial activities. The study is based on the methods of induction, deduction and general knowledge. We have given forecast recommendations for the formation of accounting policy of the corporate parent and its captive companies.

*Keywords:* import substitution, economic sanctions, depreciation premium, effective depreciation policy, income tax, property tax, accelerated (slowed) depreciation methods.

*For citation*

Fedorovich V. O., Fedorovich T. V., Popova N. B. Theoretical Approaches and Basic Principles of Developing a Depreciation Strategy for a Transport Railway Corporation. *Bulletin of Buryat State University. Economy and Management.* 2024; 4: 170–177 (In Russ.).

The article was submitted 01.05.2024; approved after reviewing 25.10.2024; accepted for publication 28.10.2024.