

**Министерство науки и высшего образования Российской Федерации**  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
**(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет экономический  
Кафедра экономической безопасности и экспертизы  
Специальность 38.05.01 - Экономическая безопасность  
Специализация: Экономико-правовое обеспечение экономической безопасности

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ  
Зав. кафедрой  
\_\_\_\_\_  
Е.С. Рычкова  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2024 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

на тему: Влияние состояния основных средств на обеспечение экономической безопасности организации (на примере АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии»)

Исполнитель  
студент группы 978ос

\_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

К.В. Осинцева

Руководитель  
канд. техн. наук, доцент

\_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

Е.С. Новопашина

Нормоконтроль

\_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

Л.И. Рубаха

Рецензент  
канд. экон. наук, доцент

\_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

Е.А. Самойлова

Благовещенск 2024

**Министерство науки и высшего образования Российской Федерации**  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
**(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет экономический  
Кафедра экономической безопасности и экспертизы

УТВЕРЖДАЮ  
Зав.кафедрой  
Е.С. Рычкова  
«      » 2024

**ЗАДАНИЕ**

К выпускной дипломной работе (проекту) студента  
Осинцевой Ксении Владимировны

1. Тема выпускной дипломной работы Влияние состояния основных средств на обеспечение экономической безопасности организации (на примере АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии»)

(утверждено приказом от 22.01.2024г. № 795-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта) 31.05.2024г.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: материалы учебной и периодической литературы в области экономической безопасности, внутренние документы и финансовая отчетность АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг.

4. Содержание выпускной дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов 1. Теоретические основы оценки эффективности использования основных средств в системе обеспечения экономической безопасности организации. 2. Оценка состояния основных фондов АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» и его влияние на экономическую безопасность предприятия. 3. Резервы улучшения состава и технического состояния основных средств

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) Финансовая (бухгалтерская) отчетность АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021-2023 гг.

6. Консультанты по выпускной дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним разделов) \_\_\_\_\_

7. Дата выдачи задания 24.01.2024г.

Руководитель выпускной дипломной работы (проекта) Новопашина Елена Сергеевна, кандидат технических наук, доцент

(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата) 25.01.2024г.

\_\_\_\_\_ (подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Работа содержит 96 с., 29 таблиц, 7 рисунков, 52 источника, 1 приложение.

ОСНОВНЫЕ ФОНДЫ, ДВИЖЕНИЕ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ, ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ, ИЗНОС, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ, ИНДИКАТОРЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ПОРОГОВЫЕ ЗНАЧЕНИЯ

Целью выпускной квалификационной работы является разработка направлений по совершенствованию технико-технологического состояния основных средств АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии», в целях повышения экономической безопасности предприятия.

Предметом исследования является влияние состояния основных фондов на обеспечение экономической безопасности предприятия. Объектом исследования выступает АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии». Период исследования: 2021 – 2023 гг.

В первой главе выпускной квалификационной работы раскрыты теоретические основы оценки эффективности использования основных средств в системе обеспечения экономической безопасности организации. Во второй главе проведена оценка состояния основных фондов АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» и его влияние на экономическую безопасность предприятия. В третьей главе выпускной квалификационной работы выявлены резервы улучшения состава и технического состояния основных средств.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические основы оценки эффективности использования основных средств в системе обеспечения экономической безопасности организации	8
1.1 Основы экономической безопасности организации	8
1.2 Сущность основных средств и их роль в обеспечении экономической безопасности	15
1.3 Методика анализа состава, движения и технического состояния основных средств	28
2 Оценка состояния основных фондов АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» и его влияние на экономическую безопасность предприятия	37
2.1 Организационно-экономическая характеристика организации	37
2.2 Анализ факторов внешней и внутренней среды АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» и их влияния на экономическую безопасность организации	45
2.3 Анализ технико-технологического состояния основных фондов АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» и его влияние на экономическую безопасность предприятия	62
3 Резервы улучшения состава и технического состояния основных средств	74
3.1 Разработка мероприятий по улучшению состава и технического состояния	74
3.2 Прогноз экономической результативности разработанных мер и оценка их влияния на экономическую безопасность предприятия	79
Заключение	82
Библиографический список	86
Приложение А Финансовая (бухгалтерская) отчетность АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг.	91

## ВВЕДЕНИЕ

Для эффективной производственной деятельности требуется большой объём разных ресурсов, среди которых присутствуют различные группы активов, обладающих разными, и, порой специфическими характеристиками. Одни группы ресурсов направляются для ведения административной деятельности, другие предназначенные исключительно для производства, хранения и доставки продукции. Особым видом активов, являются основные фонды, основное назначение которых - производство готовой продукции.

Если рассматривать производство как процесс, то на входе имеет место сырьё и производственные запасы, которые в результате воздействия на них в процессе производства, изменяют свои технические характеристики, и, на выходе, предприятие получает готовый продукт. Таким образом, для производственных предприятий, основные фонды имеют особое значение. Иначе говоря, без использования основных фондов, предприятие производственной сферы не смогут обеспечить производство готового продукта.

Принципиальной особенностью основных фондов, при сравнении их с другими видами активов, является перенесение стоимости основных фондов на готовый продукт постепенно, в процессе всего периода их использования. Подобный процесс носит название «амортизация» и обусловлен особенностями учёта данной группы активов, согласно действующим нормативно-правовым актом, а также физическим износом основных фондов в процессе их использования. Процесс переноса стоимости основных фондов на готовый продукт объясняется тем, что согласно требованиям бухгалтерского учёта, предприятие не имеют законного права учесть расходы на приобретение рассматриваемых активов единовременной в полном объёме. При этом данные расходы отражаются в учёте каждый месяц в сумме, рассчитаны на основе нормы амортизации. Такие суммы включают в общую величину расходов и учитывать для расчета налога на прибыль. Иначе говоря, сумма амортизации снижает налогооблагаемую базу и сокращает размер налога на прибыль.

Представленные сведения раскрывает амортизацию с точки зрения финансов и бухгалтерского учёта.

С точки зрения производственных процессов, необходимость начисления амортизации и расчёта её денежного выражения, заключается в изнашивании основных фондов в процессе их использования. В данном случае имеет место физический износ. Представленные особенности позволяют заключить о том, что основные фонды обладают особыми характеристиками, отличающими их от других видов активов.

Среди особенностей основных фондов, следует отметить, что признание их в учёте осуществляется согласно действующим нормативным требованиям в сфере бухгалтерского учета. То есть, неверно принимать к учету основные фонды в качестве данных активов, только исходя из его внешнего вида и назначения, как при принятии к учёту других групп активов. Необходимо отметить, что для признания в учёте основных фондов, необходимо чтобы они отвечали рядом условий, в частности: имели способность приносить экономические выгоды организации, переносили свою стоимость на готовый продукт, их стоимость больше 100 000 рублей, в период их использования превышает 12 календарных месяцев. При этом несоответствие актива указанным требованиям, такой актив принимается к учёту в качестве материально-производственных запасов.

Таким образом, основные фонды обладают особыми, специфическими характеристиками, которые не имеют отношения к другим активам, даже производственным.

Необходимо отметить, что в экономической литературе присутствует два схожих понятия, при этом обладающих принципиальными различиями. Понятиями являются основные фонды и основные средства. Термин основные фонды используется, по большей части в сфере экономики и определяются в большинстве научных трудов, как средство труда, используемые в производстве. Термин основные средства используются в системе бухгалтерского учета и определяется как активы, обладающие определёнными особенностями.

стями и характеристиками, многократно используемыми в производственном процессе и приносящими свою стоимость на готовый продукт.

Указанные определения имеют много общего при этом характеризуется принципиальными отличиями. Так, под основными средствами понимаются активы, введённые в эксплуатацию. То есть строительство или сооружение таких активов уже завершено.

В свою очередь, основные фонды представлены в совокупностью отдельных групп активов, строительство и сооружение которых завершено, а также активы, находящиеся на стадии строительства, возведение или сооружения. Иными словами, основные фонды представляют собой более обширное и ёмкое понятие. При этом состав тех и других активов включают здание, сооружение, транспортные средства, производственное оборудование и прочие аналогичные активы.

Учитывая значимость основных фондов для производственных предприятий, следует заключить о том, что одно из основных целей использования данных активов, помимо производства готовой продукции является эффективность их использования, которая заключается в получении прибыли, позволяющий обеспечить своевременное обновление, модернизацию и ремонт имеющихся основных фондов.

Помимо этого, важно удивить внимание техническому состоянию основных фондов, от которого во многом зависит результаты производственной деятельности, длительность производственных процессов трудоёмкость производства и экономические результаты производственных процессов.

Всё вышесказанное позволяет заключить о существенном влиянии основных фондов на экономическую безопасность предприятий.

Актуальность выбранной темы выпускной квалификационной работы заключается в значимости достижения эффективного использования основных фондов запятая в виду их существенного влияния на экономическую безопасность предприятий.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка

направлений по совершенствованию технико-технологического состояния основных средств АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии», в целях повышения экономической безопасности предприятия. Исходя из указанной цели, были определены следующие задачи исследования:

- обобщить подходы к определению сущности основных фондов и их роли в обеспечении экономической безопасности предприятия;
- обобщить методики анализа состава, движения и технического состояния основных средств;
- составить организационно-экономическую характеристику АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии»;
- выполнить оценку уровня экономической безопасности объекта исследования;
- выполнить анализ состава, показателей движения основных фондов и обеспеченности ими АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии»;
- провести анализ технического состояния и эффективности использования основных средств АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии»;
- разработать мероприятия по улучшению состава и технического состояния и представить их расчетное обоснование;
- выполнить оценку влияния разработанных мер на уровень экономической безопасности АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии».

Предметом исследования является влияние состояния основных фондов на обеспечение экономической безопасности предприятия. Объектом исследования выступает АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии». Период исследования: 2021 – 2023 гг.

Информационной базой исследования является учебная литература и периодические издания в области экономической безопасности предприятий, а также локальные документы, годовые отчеты и финансовая (бухгалтерская) отчетность АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг.



# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ

## 1.1 Основы экономической безопасности организации

В современном мире, учитывая его постоянно изменяющиеся условия, все большую роль приобретает экономическая безопасность. Рассматриваемое понятие и его сущность относятся к объектам изучения российских и зарубежных исследователей. Указанным аспектам посвящены многочисленные труды. Это объясняется особой природой и ролью экономической безопасности, как для самих хозяйствующих субъектов, так и для государства в целом. Сказанное объясняется следующим: уровень экономической безопасности экономических субъектов формируется под влиянием разных внешних факторов, к которым принято относить политическую ситуацию, дипломатические отношения России с зарубежными странами, социально-экономическое развитие страны, уровень инфляции, демографические процессы и многое другое.

Помимо этого, уровень экономической безопасности предприятий складывается под влиянием конкурентной среды, взаимодействиями с поставщиками, подрядчиками, покупателями и прочими контрагентами.

Также особое значение на экономическую безопасность предприятий оказывают влияние внутренние факторы, среди которых: стратегия развития предприятия, обеспеченность экономических субъектов разными группами имущества и финансовыми ресурсами, квалификацией кадров, технологичностью и производительностью оборудования, техническим состоянием основных фондов и многими другими аспектами.

Таким образом, термин «экономическая безопасность организаций» является комплексным понятием, которое раскрывается в научных трудах на основе разных подходов: комплексного, ресурсного, затратного, организационного и других. Для наилучшего понимания рассматриваемого термина, на рисунке 1 представлена характеристика подходов к определению исследуемого термина.

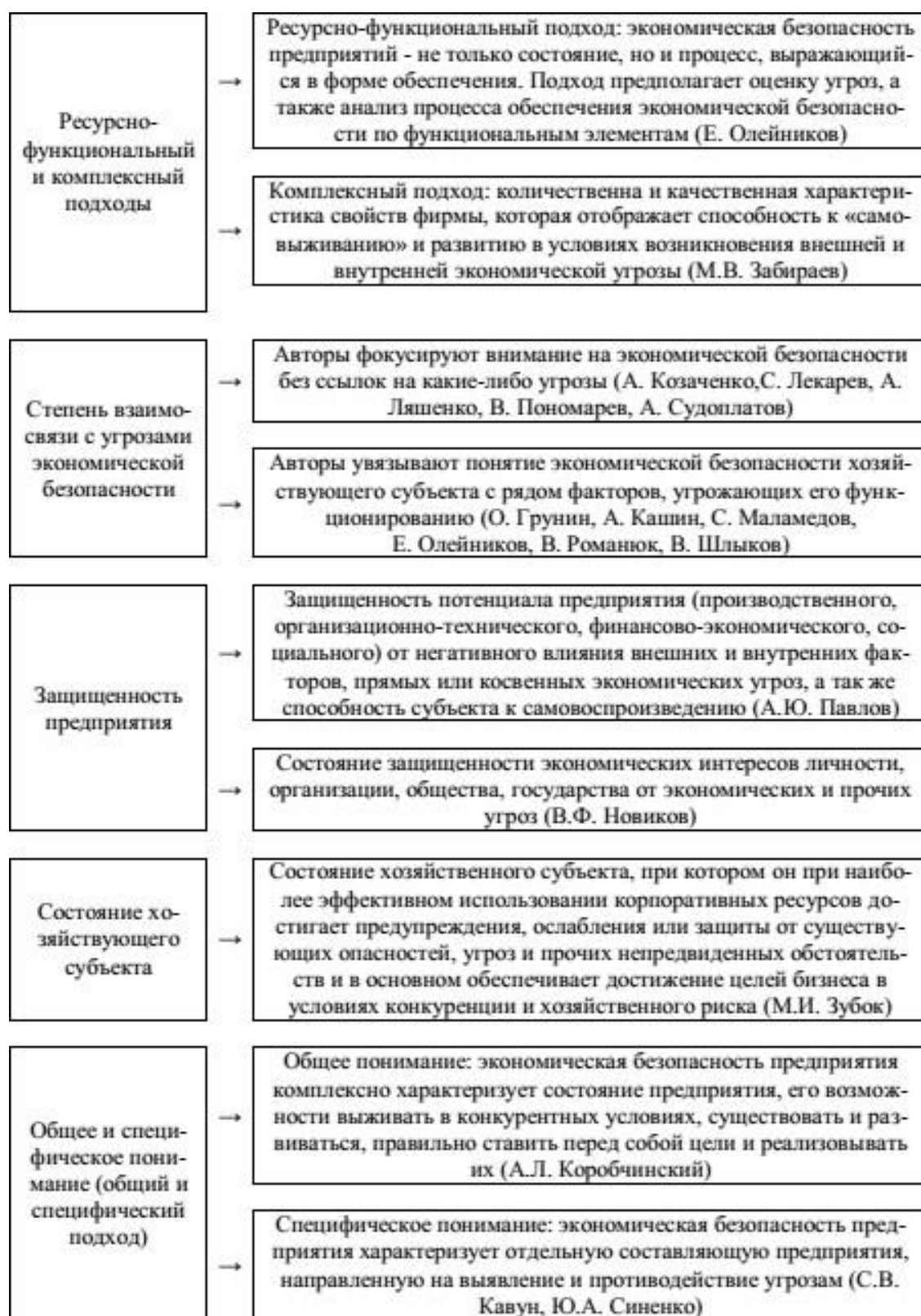


Рисунок 1 - Определения термина «экономическая безопасность предприятий» с точки зрения разных подходов

Экономическая безопасность является отдельной, особой экономической категорией, в системе экономической литературы точка в отличие от других

терминов, рассматриваемое понятие характеризуется отсутствием единого показателя, который бы определял число экономической безопасности. Так, для оценки экономической безопасности, исходя из применяемых методик, используется множество показателей, или, иначе называемые индикаторами.

В системе экономической безопасности выделяют отдельные функциональные сферы:

- имущественная безопасность предполагает наличие в организации необходимых видов имущества, то есть активов, использование которых в деятельности хозяйствующего субъекта приносит экономические выгоды, обеспечивает конкурентоспособность, а также позволяет достигать необходимого уровня экономической безопасности организации;

- кадровая безопасность является одной из основных функциональных сфер экономической безопасности организаций. Важно отметить, что кадры являются. Одним из основных видов ресурсов используемых любой организации для достижения своих тактических, оперативных и стратегических целей. В системе кадровой безопасности особое значение имеет соответствие фактической численности персонала потребности в кадрах. При достижении данного соответствия, наблюдается полная заполняемость штата организации при которой достигаются плановые показатели экономической эффективности деятельности организации а также имеется высокая вероятность в обеспечении высокого уровня экономической безопасности;

- финансовая безопасность отражает организации в финансовой сфере. Среди индикаторов финансовой безопасности выделяют: индикаторы ликвидности и платежеспособности индикаторы финансовой устойчивости, индикаторы деловой активности, индикаторы рентабельности, а также индикаторы вероятности банкротства;

- информационная безопасность. Рассматриваемая сфера экономической безопасности организаций, в современных условиях, характеризуется наибольшей актуальностью. Сказанное определяется повсеместным и достаточно масштабным развитием информационных технологий, позволяющих по-

высвить эффективность деятельности организации при использовании средств современных информационных технологий, а также средств автоматизации. Среди средств автоматизации предприятий, следует отметить автоматизация складских процессов и процессов хранения товаров, автоматизация процессов реализации товаров, автоматизация процессов формирования заказов при закупке товаров, а также других процессов.

На уровень экономической безопасности предприятий оказывают влияние факторы, которые принято классифицировать на внешние и внутренние. Среди внешних факторов в научных трудах, авторы рассматривают: сферу демографии, политико-дипломатические отношения, меры государственной поддержки предприятий, направления развития экономики, эффективность работы государственных органов власти и местных органов самоуправления, развитость товарных рынков в стране в целом и в отдельных её территориях и другие факторы. К внутренним факторам относят: положение предприятия на конкретных отраслевых рынках в рамках отдельной территории, направление деятельности и развития организации, которые могут проявляться через стратегию и финансово-экономические планы, сильные стороны организации, генерирующие конкурентные преимущества, уровень квалификации персонала и эффективность их работы, перечень, состав, динамика и структура имущества организации, перечень и динамика кредитов и займов организации, а также прочих источников внешнего финансирования, прочие аналогичные условия и аспекты, способные формировать факторы, влияющие на работу предприятий.

Представленная совокупность факторов определенные условия, которые способны создавать риски для развития и экономической безопасности предприятия. Риски характеризуются потенциальным экономическим ущербом, который способен нанести существенный урон предприятию. Риски принято интерпретировать с двух точек зрения, характеристика которых представлена на рисунке 2.

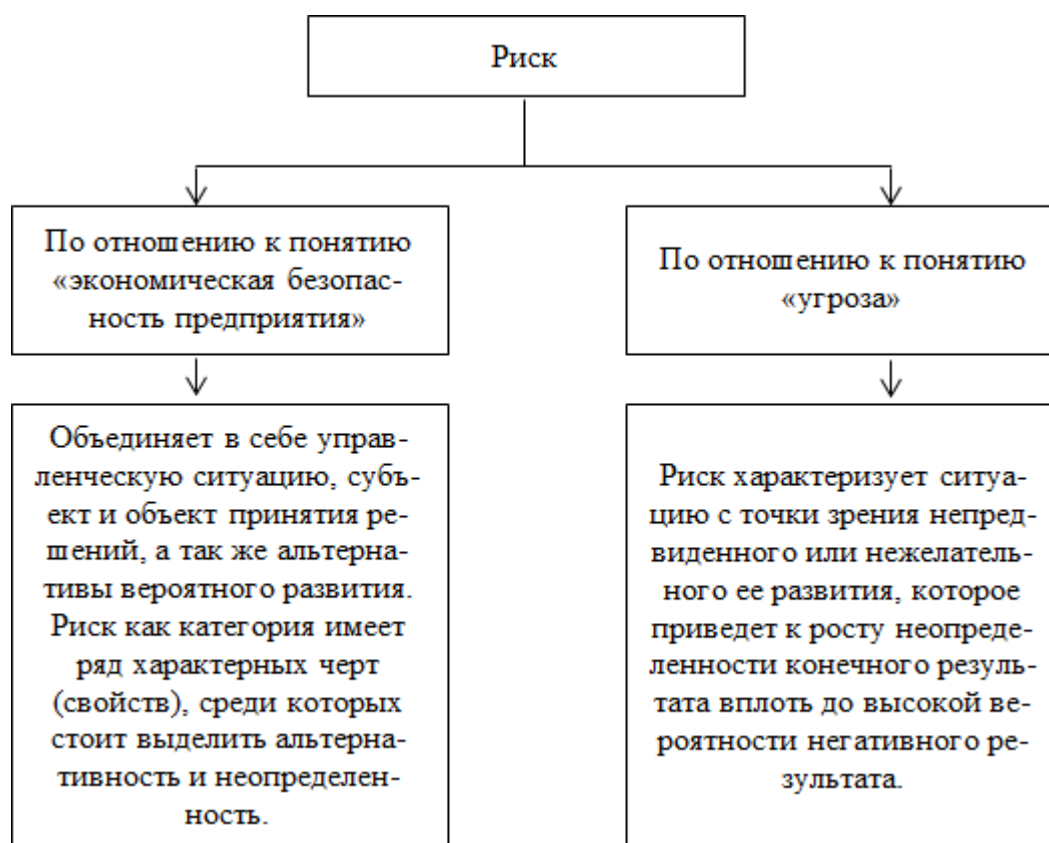


Рисунок 2 – Понятие «риск»

Важно отметить, что риски, в свою очередь, формируют почву для генерации угроз экономической безопасности. Перечень угроз экономической безопасности для деятельности предприятий и определяется текущими условиями развития экономики, социально-демографических аспектов, направлениями развития отдельных сфер бизнеса, направлениями стратегии развития предприятия, действиями и решениями руководства хозяйствующих субъектов и многими другими условиями. Для минимизации угроз, предприятиями внедряются различные направления, способствующие снижению негативного влияния сложившихся условий.

Таким образом, экономическая безопасность предприятий, являясь комплексной дефиницией, которая отражает результаты работы экономического субъекта, призвана характеризовать предприятие с разных сторон: конкурентоспособность, положение в отрасли, имущественное и финансовое положение,

кадровый потенциал и многие другие характеристики.

## **1.2 Сущность основных средств и их роль в обеспечении экономической безопасности**

Основные фонды являются особым видом активов, которые предприятие использует как в производственной так и в административной торговой, и иных видов деятельности. Значение основных фондов для экономики неопределимо: указанный вид активов создаёт возможность для воздействия на сырьё и производственный запасы, в результате которого, на выходе из производственного процесса, получается готовая продукция. Сказанное определяет широкие возможности использования основных фондов в производстве. Помимо этого, данные активы используются предприятиями для административной деятельности. Так, в административных зданиях и бизнес-центрах размещают административный и управленческий персонал. Использование основных фондов в сфере хранения определяется расположением материалов и продукции на территории складов организаций. Помимо этого, для доставки потребителям, используются транспортные средства, которые также с точки зрения экономики являются основными фондами таким образом, направления использования основных фондов достаточно широки.

Значимость основных фондов определила достаточно высокий интерес авторов научных работ к соответствующей терминологии.

Необходимо отметить, что законодательно не выделяют термин «основные фонды», при этом в системе бухгалтерского учета российских (РСБУ) и международных стандартов (МСУ), раскрывается понятие «основные средства». Так с точки зрения бухгалтерского законодательства, основными средствами являются активы, многократно используются в производстве, принося свою стоимость на готовый продукт и стоимость которых превышает 100 тыс. руб.

В научных трудах, авторы раскрывают понятия основные средства точка учитывая наличие много общего данных терминах, нередко происходит путаница в их интерпретации.

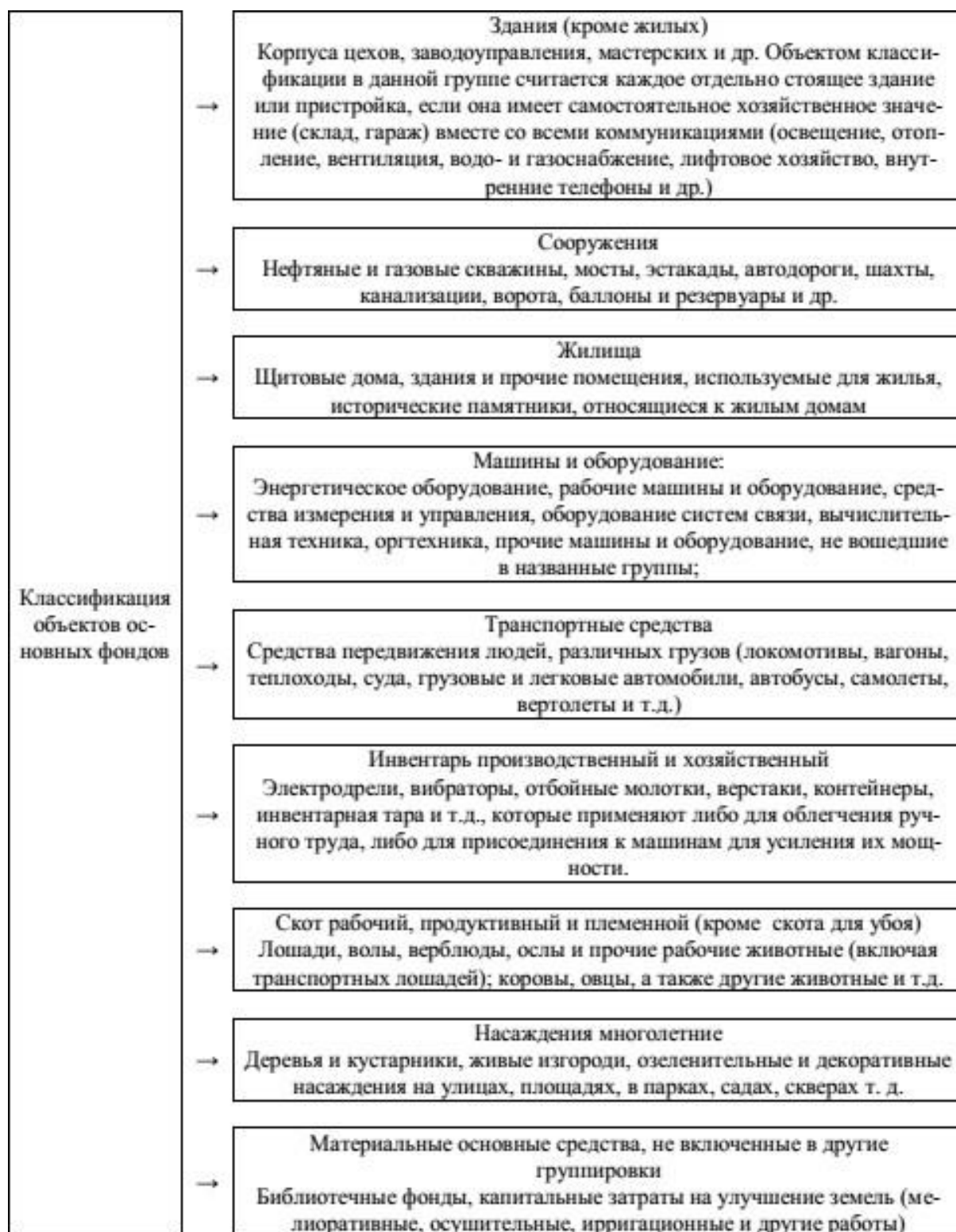
Необходимо отметить, что понятие «основные фонды» сходно с понятием «основные средства», в связи с чем, в экономической литературе нередко происходит их подмена. При этом данные термины обладают принципиальными различиями. Так, термин «основные фонды» используется в экономике и определяет совокупность групп активов движимого и недвижимого характера, которые находятся в стадии строительства или создания, а также введены в эксплуатацию, то есть используются предприятием. Термин «основные средства» используется в основном для целей учета и определяет стоимость объектов, введенных в эксплуатацию. Указанные различия определяют, что основные фонды являются более обширным понятием.

В системе рассматриваемых вопросов, необходимо особо подчеркнуть и выделить отличительные особенности основных фондов, относящиеся исключительно к данной группе активов. Среди них - постепенный перенос стоимости основных фондов на производимую продукцию. Данный процесс носит название «амортизация» и носит обязательный характер. Так, при приобретении основного средства, организации не вправе отражать в учете все расходы, связанные с его покупкой или строительством. Подобные расходы отражаются в учете постепенно, каждый месяц в сумме начисленной амортизации, которая включается в состав себестоимости и влияет на величину налогооблагаемой прибыли, и, соответственно, налога на прибыль. Данная особенность присуща только основным фондам и не относится к другим видам активов. Помимо этого, сказанное определяет влияние основных фондов на налоговую безопасность организации, в связи с тем, что от грамотного выбора метода начисления амортизации, зависят налоговые расходы и налоговая нагрузка предприятия.

К выбору метода начисления амортизации необходимо подойти с должной тщательностью, в связи с тем, что от сумм амортизационных отчислений влияет на расходы предприятий в сторону снижения, а соответственно, снижает налогооблагаемую прибыль и налог на прибыль. Таким образом, за счёт выбора того или иного метода амортизации, возможно управлять налоговыми расходами, посредством оптимизации системы налогообложения предприятия.

Сказанное определяет связь основных фондов с системой налогообложения действующего субъекта.

Всё вышесказанное позволяет формировать общее представление о сущности основных фондов. Для более полного понимания терминологии, на рисунке 3 представлена классификация авторских определений понятия «основные фонды».





### Рисунок 3 - Классификация основных средств по видам

С одной стороны, представленные определения имеют много общего, так как в них основные фонды раскрываются как материальные активы обладающие конкретными особенностями и используемыми в конкретных целях, принося расходы на их строительство или приобретение на готовый продукт. При этом авторские определения имеют различие в используемых подходах. Но не смотря на этого, практически все авторы определяют перенос стоимости на готовый продукт основной особенностью основных фондов.

В составе основных фондов выделяют группы движимого и недвижимого имущества, которые представлены на рисунке 4.

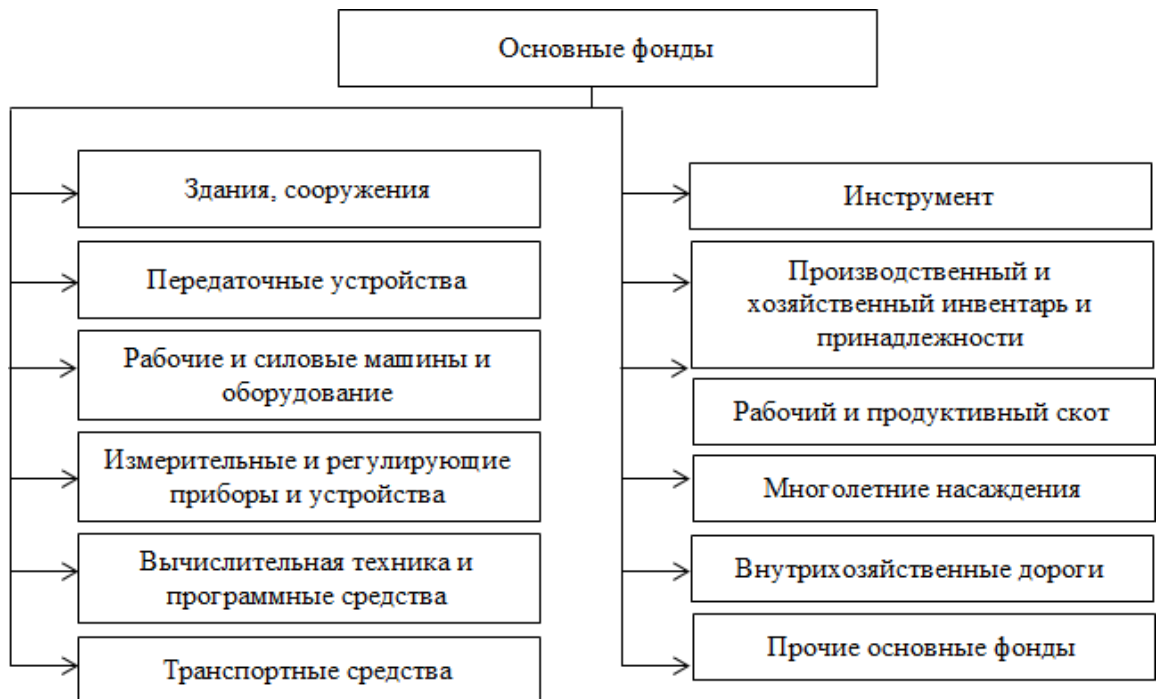


Рисунок 4 - Классификация основных средств

Данная классификация является общей и не позволяет наиболее конкретно охарактеризовать каждую из групп активов точка для лучшего понимания состава основных фондов, и характеристика представлена ниже:

- здания - недвижимое имущество, используемое для производственной, торговой, административной и управленческой деятельности. В рамках коммерческой деятельности, рассматривают здание коммерческого назначения то

есть не относящиеся к жилищному фонду;

- сооружения - часть недвижимого имущества, имеющего много общего создания, но при этом не обладающее столь широким перечнем коммуникационных характеристик, которые характерны для зданий. К сооружениям могут относиться склады, помещение производственного назначения и прочее аналогичные объекты;

- транспортные средства - движимое имущество, используемое для перемещения людей, товаров и различного рода объектов. Транспортные средства являются отдельным особым видом основных фондов, если рассматривать их с точки зрения налогообложения. Так по большинству, относящихся к основным фондам, предприятие уплачивают налог на имущество организации. Транспортные средства являются исключением, они являются объектом, обложение транспортным налогом, которое рассчитывается из мощности двигателя транспортного средства;

- производственные машины и оборудование - особо значимый для производственных предприятий вид основных фондов, которые используются при производстве продукции, а также для оказания услуг выполнения работы. Значение данного вида основных фондов определяется его влиянием на конечный продукт. Так, при использовании малоэффективного и высокозатратного оборудования, предприятие способно нести высокие расходы на производственную деятельность, что сказывается на сокращении возможных финансовых результатов, и, создаёт высокую стоимость готового продукта. Также необходимо подчеркнуть значимость поддержания производственных машин оборудования в должном техническом состоянии, чтобы исключить поломки и простои в работе кадров и оборудования кадров;

- земельные участки - недвижимое имущество, без наличия которого невозможно построить здание или сооружение, также организовать территорию для местонахождения транспортных средств. Земельные участки обладают отличительными свойствами, среди других групп основных фондов. В отношении земельных участков, не имеет места физический износ. Также цех налого-

обложения, земельные участки облагаются земельным налогом исходя из кадастровой стоимости;

- производственный и хозяйственный инвентарь - средства труда, используемые в производстве;

- другие группы основных фондов - активы, относящиеся к рассматриваемой группе имущества, и не включённые в выше представленные группировки.

Важно отметить, что основные фонды могут быть классифицированы по разным критериям: назначение, срок использования, специфические технические характеристики и прочее. Для лучшего понимания видов рассматриваемого имущества, с точки зрения представленных направлений, в приложении А представлена соответствующая классификация.

Представленные сведения определяют, что основные фонды влияют на налоговую составляющую экономической безопасности. Помимо этого, основные фонды, перенося свою стоимость на готовый продукт, оказывают существенное влияние на расходы предприятия, участвуя при этом в формировании прибыли.

От интенсивности использования основных фондов предприятия, во многом зависит объём производства. Это достигается за счёт использования современного, высокотехнологичного оборудования.

Следует отметить, что на современных рынках производственного оборудования, присутствует единицы, которые позволяют производить разнородные наименования продуктов в рамках одной товарной группы. Такое производственное оборудование, как правило представлено в виде производственных комплексов. Она представляет собой совокупность производственных машин и оборудования, которыми управляют разные специалисты.

При этом следует подчеркнуть степень участия вот провёз на процессе. Так, чем более автоматизированным и роботизированным является производственный процесс, тем меньше трудоёмкостью и большей производительностью он характеризуется.

Высокая степень автоматизации производственных линий приводит к росту объёмов производства. При этом производимый объём продукции должен быть правильно распределён на конкретном территориальном рынке. Для этого, необходимо проработать каналы и рынки сбыта, Чтобы достичь соответствия предложения и потенциального спроса. Таким образом, производство не должно идти в разрез с продвижением продукта, соответствующие процессы должны быть в комплексе.

На результаты производственной деятельности предприятий, а также на производственную составляющую экономическую безопасность, влияет техническое состояние основных фондов, которая представлена комплексом показателей годности и износа. Расчёт данных показателей проводится на основе первоначальной и остаточной стоимости основных фондов, а также суммы начисленные амортизации. Чем больше физический износ, то есть амортизация, тем больше коэффициент износа, и, тем меньше коэффициент годности. Для поддержания основных фондов в состоянии, которое позволяет достигать высокой производительности особо важно проводить своевременно запасных частей, а при необходимости, проводить модернизацию оборудование и производственных комплексов. Подобные меры приводят к увеличению стоимости основных фондов, то отражается на состоянии имущественной и производственной безопасности предприятия, а также позволяет достигать более высоких объёмов производства, что сказывается на производственной и финансовой составляющих.

Также, техническое состояние влияет на ритмичность и интенсивность работы оборудования и рабочих предприятия. В частности, высокий физический износ оборудования ведёт к частым поломкам и внеплановым ремонт, которые расходуют финансовые ресурсы предприятий, а также приводит к простоям в работе оборудования и персонала. Подобные простои, согласно нормам законодательства, должны быть оплачены в полном объеме, согласно штатным окладом. Удобная ситуация приводит к росту расходов предприятия, при том что объём производства, напротив, сокращается. При этом, частые по-

ломки оборудования формируют лишние расходы предприятия на их устранение, что ещё больше влияет на экономические финансовые показатели предприятия, а также снижает уровень экономической безопасности.

Для недопущения указанных выше негативной ситуации, особо важно обеспечить контроль технического состояния основных фондов. Подобный контроль должен иметь несколько направлений запятая в части контроля расчётных амортизационных сумм и уровня износа, а также контроль физического состояния. Подобные действия должны обеспечиваться совместно специалистами экономического отдела и инженерной службы предприятия.

Низкого уровня технического износа, необходимо обеспечить формирование источников финансирования или финансовых ресурсов, которые направляются на ремонт и модернизацию производственного оборудования. В качестве финансовых ресурсов, выступающих источниками финансирования подобных мероприятий, могут выступать как собственные, так и средства.

Схема подобного влияния представлена на рисунке 5.

Собственные источники представлены нераспределённой прибылью, которая направляется на цели и задачи, определённое руководством предприятия.

При нехватке собственных финансовых ресурсов, предприятия вынуждены прибегать к заёмным источникам, среди которых используют кредиты и инвестиционные средства.

Представлены выше сведения позволяют определить, что техническое состояние основных фондов предприятия существенным образом влияет на отдельные функциональные сферы экономической безопасности.

Таким образом, основные фонды способны оказывать воздействие практически на все составляющие экономической безопасности. Это определяет значимость поддержания движимого и недвижимого имущества предприятия в состоянии, способном обеспечить производственный процесс с той интенсивностью и ритмичностью, которая отражает показатели использования объекта в его наилучшем техническом состоянии.

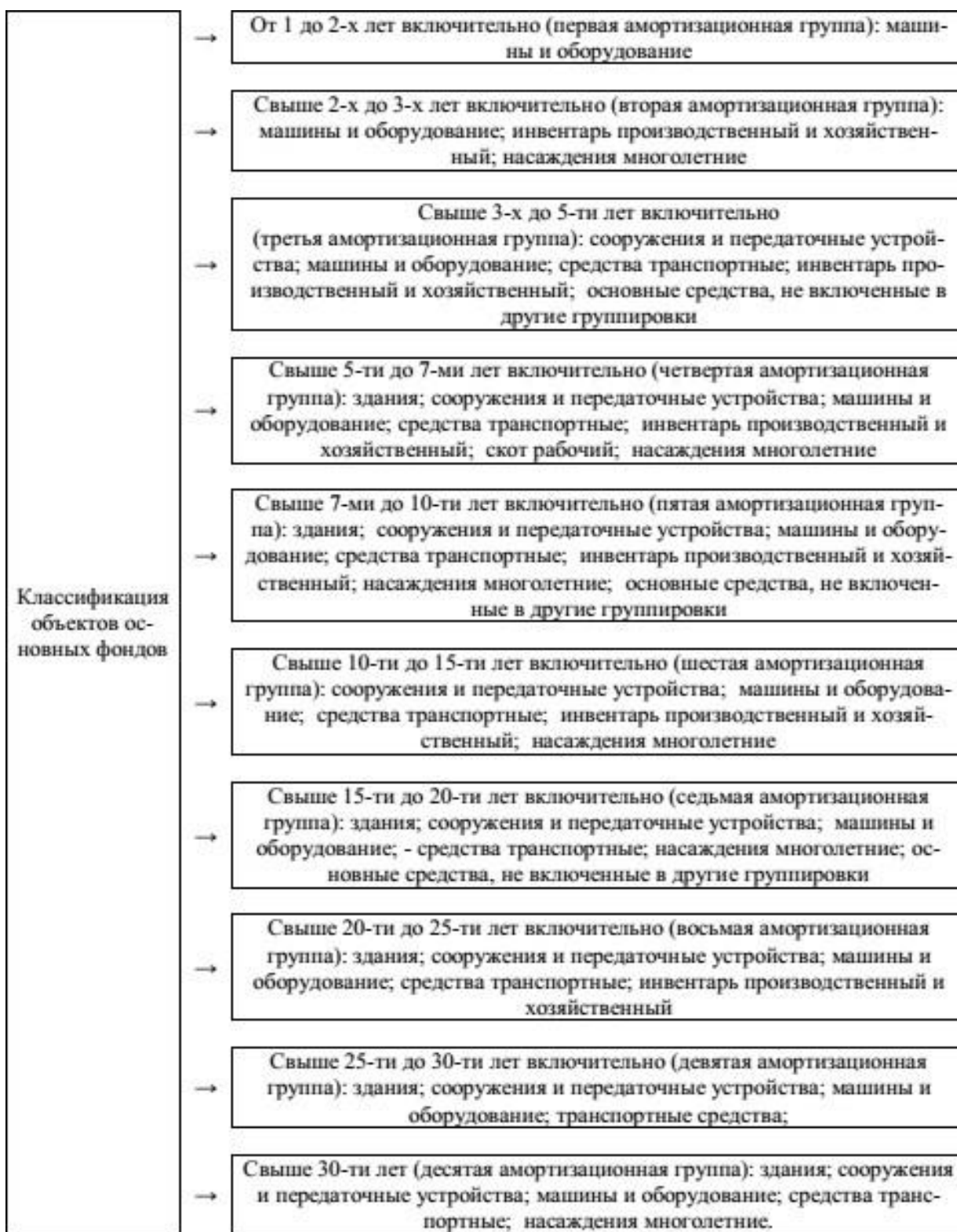


Рисунок 5 - Классификация основных производственных средств по сроку полезного использования

Нередко, основными причинами плохого технического состояния основных фондов, является: слабый контроль над соответствующим показателем, нехватка финансовых ресурсов и внимание руководства к данным проблемам.

Характеристика влияния состояния основных фондов предприятий позволяет сформировать более полное понимание о значимости достижения высокого уровня технического состояния основных фондов (рисунок 6).

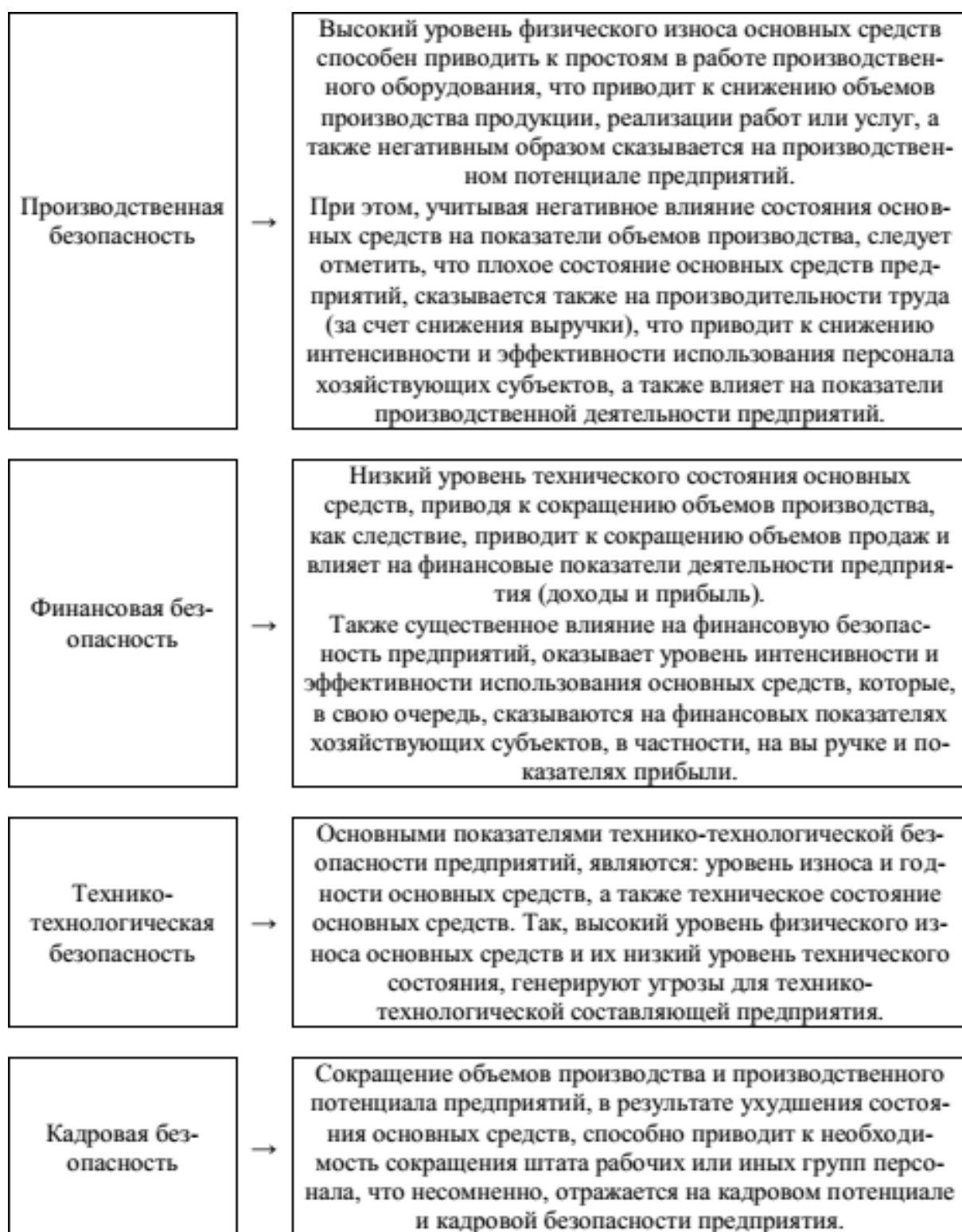


Рисунок 6 - Характеристика влияния состояния основных средств на экономическую безопасность предприятий

Представленные на рисунке сведения определяют существенное влияние технического состояния основных фондов финансово-хозяйствующих субъектов на разные сферы экономической безопасности предприятий.

Таким образом, эффективность использования, техническое состояние основных фондов и контроль над ним, имеет принципиальное значение для обеспечения экономической безопасности, что вышеуказанные аспекты влияют не только на экономическое положение предприятия, но и на уровень развития экономики государства. В частности, состояние основных фондов предприятий влияет на величину и структуру валового внутреннего продукта, характеризует состояние основных фондов экономики, влияет на инфраструктуру отдельных территорий и налоговые доходы государства, как следствие налогообложения объектов основных фондов.

Таким образом, достижения высокого уровня технического состояния основных фондов, является задачей не только предприятий, но и государство в целом.

Прежде всего, в современной рыночной экономике, реализуются меры поддержки предприятий, включающие в себя возможность приобретения отдельных объектов основных средств (данная мера в основном применяется для предприятий сельского хозяйства), а также финансовую поддержку в виде целевого финансирования или грантовой помощи.

### **1.3 Методика анализа состава, движения и технического состояния основных средств**

В системе экономического анализа, анализ основных фондов занимает особое место. Результаты анализа основных фондов позволяют определить резервы повышения интенсивности и эффективности их использования, развитие производства, повышение производительности труда и снижения трудоёмкости, а также достижения более высоких финансовых результатов. Основной целью анализа основных фондов является поиск резервов, направленных на оптимизацию их использования. Среди задач анализа, выделяют:

- выявление наиболее значимых групп объектов;



- определение тенденций в части интенсивности использования странных фондов;
- определение окупаемости затрат на приобретение объектов рассматриваемой группы;
- формирование информации обеспеченности персонала, в частности рабочих.

От особенностей деятельности предприятия, а также от состава основных фондов, во многом зависит задача анализа, которые могут быть изменены или расширены, исходя из указанных параметров.

Анализ основных фондов принято проводить в несколько этапов, их характеристика представлена ниже.

Первым и основным этапом анализа основных фондов, анализ их состава и динамики. В ходе реализации данного этапа, используется метод абсолютных и относительных разниц в отношении общей суммы основных фондов, а также по каждой группе объектов. Важно отметить, что общепринято проводить данный этап анализа на основе остаточной стоимости объектов, то есть с учётом начисленные амортизации.

На основе полученных результатов, проводится анализ структуры основных фондов, которые позволяют определить удельные места отдельной группой объектов и их динамику основные группы имущества. Важно оценивать не только структуру объектов на текущий момент времени, но и проследить динамику. Так существенное изменение удельных весов отдельных объектов основных фондов, может говорить об изменениях направления деятельности предприятия, внедрении дополнительных работ или других иных изменениях.

Прирост основных фондов в анализированном периоде, возможно интерпретировать как расширение производства, модернизацию производственных процессов или иных направлений. Снижение стоимости основных фондов говорит о сокращении имущественного и производственного потенциалов. При этом особо важно оценивать стоимостное снижение показателя. Так, если стоимость объекта сокращается в сумме, равной начисленной амортизации, то

выше указанный вывод не обоснован. Иными словами, при постоянном сокращении остаточной стоимости предприятия на сумму начисленные амортизации, следует сделать вывод о постоянстве состава и стоимости основных фондов.

Следующим этапом анализа является анализ интенсивности использования основных фондов. В качестве исследуемых показателей, рассматриваются: фондоотдача, фондоемкость, фондовооружённость и фондорентабельность. Указанные показатели целесообразно рассматривать в совокупности чтобы получить наиболее полные и объективные результаты анализа.

Следует отметить, что для указанных показателей нет нормативных значений, при этом существуют в среднем показатели по отрасли, к которым можно стремиться предприятие.

В целом, так и по активной части основных фондов точка указанные показатели определяются отношения выручки и основных фондов, то есть позволяет определить окупаемость затрат на вложенные ресурсы для приобретения указанных объектов. Предпочтительной тенденцией является рост фондоотдачи. Напротив, снижение фонда ёмкости рассматривается как позитивная тенденция, позволяющая определить повышение интенсивности использования основных фондов. Фондовооружённость определяет обеспеченность персонала предприятия основными фондами. Преимущественно является тенденция к росту данного показателя. Фондорентабельность определяется как отношения прибыли налогообложения к среднегодовой стоимости основных фондов и рассчитывается в процентах. Данный показатель определяет использование основных фондов предприятия.

Последним, но не менее важным этапом анализа, является анализ технического состояния основных фондов. В ходе анализа исследуют показатели годности и износа, который рассчитывается как в целом в основном ходом, так и по отдельным и группам.

Источниками информации для подобного анализа, является данные бухгалтерской отчётности, в частности бухгалтерские баланс и приложения к

нему. Коэффициент годности определяется как отношения остаточная стоимость основных фондов к первоначальной точка предпочтительно является тенденция к росту показателя точка для данного показателя нет нормативных значений. При этом, принято считать, что коэффициент годности должен быть не менее 50 %.

Коэффициент износа является показателем обратным коэффициенту годности и определяется как отношения значительные амортизации к первоначальный стоимости.

Основные фонды анализируются по остаточной стоимости, которая представляет собой разницу между первоначальной стоимости и амортизации. Иными словами, в ходе анализа учитывается физический износ.

Методика анализа представленного в приложении А.

В совокупности, анализ основных фондов позволяет получить не только информацию о состоянии указанных групп активов, но и определить состояние производственной сферы предприятия. Таким образом, следует заключить о существенном влиянии основных фондов на многие стороны деятельности предприятия.

Также важно отметить высокое влияние состояние основных фондов на экономическую безопасность хозяйствующего субъекта. Сказанное позволяет определить, что в целях повышения экономической безопасности предприятия, в частности за счёт влияния на производственную имущественную сферы, целесообразно предложите внедрить меры, направленные на повышение интенсивности и эффективности использования основных фондов и достижения более высокого уровня годности, за счёт обеспечение предприятия рассматриваемые объектами в требуемом количестве, с учётом потребности в конкретных единицах оборудования, систематического контроля технического состояния объектов, а также своевременности их ремонтов, модернизации и технического переоснащения.

## 2 ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ АО «АКЦИОНЕРНАЯ КОМПАНИЯ «ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ» И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ

### 2.1 Организационно-экономическая характеристика организации

Акционерное общество «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» (сокращенное наименование: АО «АК «ЖДЯ») зарегистрировано в качестве юридического лица 9 июля 2022 года. Юридический адрес предприятия: 678900, Республика Саха (Якутия), у. Алданский, г. Алдан, ул. Маяковского, дом 14.

Важно отметить, что АО «АК «Железные дороги Якутии» является филиалом АО «Российские железные дороги» (АО «РЖД»), в связи с чем, исследуемое предприятие в своей деятельности руководствуется внутренними документами АО «РЖД».

Предприятие осуществляет деятельность в сфере железнодорожного транспорта, в частности, реализует грузовые перевозки (ОКВЭД 49.20). В качестве дополнительных видов деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии» в учредительных документах предприятия, обозначены:

- 1) ремонт электрического оборудования (ОКВЭД 33.14);
- 2) монтаж промышленных машин и оборудования (ОКВЭД 33.20);
- 3) производство электроэнергии (ОКВЭД 35.11);
- 4) разработка строительных проектов (ОКВЭД 41.10);
- 5) строительство жилых и нежилых зданий (ОКВЭД 41.20);
- 6) строительство автомобильных дорог и автомагистралей (ОКВЭД 42.11);
- 7) строительство железных дорог и метро (ОКВЭД 42.12);
- 8) строительство мостов и тоннелей (ОКВЭД 42.13);
- 9) строительство инженерных коммуникаций для водоснабжения и водоотведения, газоснабжения (ОКВЭД 42.21);
- 10) строительство междугородних линий электропередачи и связи (ОКВЭД 42.22.1);

11) строительство местных линий электропередачи и связи (ОКВЭД 42.22.2);

12) разборка и снос зданий (ОКВЭД 43.11).

Полный перечень услуг, оказываемых предприятием, представлен в приложении Б.

Не смотря на представленный широкий перечень направлений деятельности предприятия, в современных условиях, АО «АК «Железные дороги Якутии» в основном реализует услуги по основному направлению деятельности – деятельность железнодорожного транспорта в части грузовых перевозок.

Таким образом, АО «АК «Железные дороги Якутии» оказывает широкий перечень услуг в сфере деятельности железнодорожного транспорта.

Единственным учредителем АО «АК «Железные дороги Якутии» является юридическое лицо – открытое акционерное общество «Республиканский специализированный регистратор «Якутский фондовый центр» (сокращенное наименование: АО РСР «ЯФЦ»), обладающий стопроцентной долей в уставном капитале предприятия, величина которого на 31.12.2023 года составляет 13,48 млрд. руб.

В современных условиях, АО «АК «Железные дороги Якутии» имеет стратегическое значение не только для республики, но и для всего государства, за счет обеспечения железнодорожных перевозок пассажиров и грузов, а также участия в развитии транспортной, в частности, железнодорожной инфраструктуры и логистической сети государства.

Организационная структура управления АО «АК «Железные дороги Якутии» построена по линейно-функциональному типу, согласно особенностям деятельности предприятия, направлениям его развития и действующей штатной численности персонала. Преимуществами данного вида оргструктуры, является быстрый обмен информацией, эффективная взаимосвязь между отделами и оперативное принятие решений.

Организационная структура предприятия представлена на рисунке 7.



Рисунок 7 – Организационная структура управления АО «АК «Железные дороги Якутии»

Численность персонала на 31.12.2023 года составляет 1129 человек, доходы – 10 190,76 млн. руб. Таким образом, АО «АК «Железные дороги Якутии» относится к крупным субъектам бизнеса.

В целях выявления сложившихся тенденций в формировании основных экономических показателей деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг., в таблице 1 представлены результаты анализа соответствующих показателей. Анализ представленных данных, позволяет судить о существенном сокращении производственного потенциала предприятия, о чем свидетельствует устойчивая тенденция сокращения среднегодовой стоимости основных средств предприятия в анализируемом периоде.

Таблица 1 – Анализ основных экономических результатов деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг.

Показатель	Значение показателей			Изменения 2023 г. к 2021 г.	
	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост	темпы прироста, процент
Среднегодовая стоимость основных средств, млн. руб.	31278,31	25606,1	20893,23	-10385,08	-33,20
Среднегодовая стоимость имущества, млн. руб.	37264,87	31544,19	27449,79	-9815,08	-26,34
Собственный капитал, млн. руб.	24851,46	15316,7	18514,15	-6337,31	-25,50
в том числе:					
- уставный капитал	8627,57	8627,57	8627,57	-	-
- добавочный капитал	15706,42	6051,27	8925,52	-6780,90	-43,17
- нераспределенная прибыль	485,37	594,4	905,96	420,59	86,65
Заемный капитал, млн. руб.	12519,73	10420,5	10648,23	-1871,50	-14,95
в том числе:					
- долгосрочные обязательства	6765,52	4644,12	4890,89	-1874,63	-27,71
- краткосрочные обязательства	5763,21	5776,37	5757,34	-5,87	-0,10
Выручка, млн. руб.	9146,93	9541,44	10190,76	1043,83	11,41
Себестоимость, млн. руб.	7984,58	9266,72	10918,18	2933,60	36,74
Валовая прибыль (убыток), млн. руб.	162,35	274,72	-727,42	-889,77	в 6,48 раза
Управленческие расходы, млн. руб.	394,57	437,18	486,73	92,16	23,36
Прибыль (убыток) от продаж, млн. руб.	-232,22	-162,46	-1214,15	-981,93	в 5,23 раза
Прочие доходы, млн. руб.	2610,91	2631,20	3765,16	1154,25	44,21
Прочие расходы, млн. руб.	1967,62	1994,37	1608,73	-358,89	-18,24
Чистая прибыль, млн. руб.	227,02	232,76	439,58	212,56	93,63
Среднесписочная численность персонала, чел.	984	1106	1129	145	14,74
Выручка на одного работника, млн. руб.	9,30	8,63	9,03	-0,27	-2,90
Затраты на рубль выручки, руб.	0,87	0,97	1,07	0,20	22,73
Заемный капитал на рубль собственного, руб.	0,50	0,68	0,58	0,07	14,16
Рентабельность продаж, процент	-2,54	-1,70	-11,91	-9,38	x

В 2023 г. этот показатель снизился на 10 385,08 млн. руб. или на 33,20 % по сравнению с 2021 г. Аналогичная тенденция наблюдается в отношении среднегодовой стоимости имущества предприятия (сокращение показателя произошло на 9 815,08 млн. руб. или на 26,34 %), что позволяет судить о снижении имущественного потенциала АО «АК «Железные дороги Якутии».

Источники формирования имущества АО «АК «Железные дороги Якутии» представлены в основном собственными источниками, величина которых сократилась в анализируемом периоде на 6 337,31 млн. руб. (25,50 %) и составила 18 514,15 млн. руб. в 2023 году. Представленная тенденция обусловлена сокращением добавочного капитала предприятия на 6 780,90 млн. руб. (или 43,17 %). При этом в анализируемом периоде наблюдается рост нераспределенной прибыли АО «АК «Железные дороги Якутии» на 420,59 млн. руб. (86,65 %) в результате повышения результативности деятельности предприятия.

Анализ показателей, участвующих в формировании прибыли АО «АК «Железные дороги Якутии» позволил определить рост объемов реализации работ и услуг предприятия, о чем свидетельствует увеличение выручки на 1 043,83 млн. руб. (11,41 %). Аналогичная тенденция наблюдается в отношении себестоимости продаж, рост которой за 2021 – 2023 гг. составил 2 933,60 млн. руб. (36,74 %), что является следствием расширения масштабов производственной деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии». В результате превышения темпа прироста себестоимости продаж над темпом прироста выручки предприятия, в анализируемом периоде произошло сокращение валовой прибыли на 889,77 млн. руб. или в 6,48 раза, при этом в 2023 году сформирован валовой убыток в размере 727,42 млн. руб., что позволяет судить о сокращении результатов основной (производственной) деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии», а также о ее убыточности в 2023 году.

В результате сокращения валовой прибыли и роста управленческих расходов АО «АК «Железные дороги Якутии», результатом хозяйственной деятельности предприятия в анализируемом периоде стал убыток от продаж, который увеличился на 981,93 млн. руб. (в 5,23 раза) и составил 1 214,15 млн. руб. в 2023 году. При этом в 2023 году по сравнению с 2021 годом наблюдается рост чистой прибыли АО «АК «Железные дороги Якутии» на 212,56 млн. руб. (или 93,63 %), в основном в результате увеличения прочих доходов и сокращения прочих расходов предприятия.



Анализ среднесписочной численности персонала АО «АК «Железные дороги Якутии» позволяет определить рост кадрового потенциала предприятия, о чем свидетельствует увеличение указанного показателя на 145 чел. (14,74 %).

Превышение темпа прироста среднесписочной численности персонала (14,74 %) АО «АК «Железные дороги Якутии» над темпом прироста выручки (11,41 %) привело к сокращению выручки, приходящейся на одного работника предприятия на 0,27 млн. руб. (2,90 %), что позволяет судить о сокращении производительности труда на предприятии. Также следует отметить рост затрат на рубль выручки на 0,20 руб. (22,73 %), что определяется превышением темпа прироста себестоимости продаж (36,74 %) над выручкой (11,41 %) и свидетельствует о сокращении результативности производственной деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии». Помимо этого, следует отметить рост заемного капитала на рубль собственного на 0,07 руб. (14,16 %), что определяется более быстрым сокращением собственного капитала по сравнению с заемным. Рентабельность продаж АО «АК «Железные дороги Якутии» также имеет тенденцию к сокращению, так, показатель снизился на 9,38 процентных пунктов и имеет отрицательное значение на протяжении всего анализируемого периода по причине формирования убытка от продаж.

Таким образом, проведенный анализ позволил определить расширение масштабов деятельности и рост финансового потенциала АО «АК «Железные дороги Якутии» при одновременном сокращении эффективности деятельности предприятия. Указанный вывод определяет формирование новых угроз экономической безопасности предприятия, среди которых: ухудшение финансового положения, сокращение производительности труда, снижение эффективности деятельности предприятия.

## **2.2 Анализ факторов внешней и внутренней среды АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» и их влияния на экономическую безопасность организации**

Текущее состояние развития АО «АК «Железные дороги Якутии» складывается под влиянием факторов внешней и внутренней среды. В частности,

существенное влияние на развитие исследуемого предприятия оказывает Стратегия развития Якутского транспортно-логистического узла Республики Саха (Якутия) до 2032 года, утвержденная распоряжением Правительства Республики Саха (Якутия) от 28.12.2020 г. № 1250-р. Целью стратегии является формирование современного мультимодального хаба, как системообразующего центра транспортно - логистической системы Республики Саха (Якутия), с переработкой до 6,3 млн. тонн грузов к 2032 году. Среди задач стратегии выделены:

- расширение пропускной способности предприятия;
- формирование новых инфраструктурных объектов;
- создание новых терминалов и складов;
- создание условий для развития транспортировки нефти и нефтепродуктов;
- внедрение технологичных механизмов логистической и снабженческой направленности.

Результатами внедрения данных направлений, должны стать:

- снижение затратно-емкости грузов;
- гарантия своевременной доставки грузов;
- формирование новых конкурентных преимуществ;
- развитие внешнеторгового направления.<sup>1</sup>

Таким образом, действующая стратегия направлена на развитие железнодорожного транспорта республики Саха (Якутия).

В целях анализа факторов внешней среды, влияющих на деятельность АО «АК «Железные дороги Якутии», использована методика PEST-анализа, результаты которой представлены в таблице 2.

---

<sup>1</sup> Стратегия развития Якутского транспортно-логистического узла Республики Саха (Якутия) до 2032 года [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства Республики Саха (Якутия) от 28.12.2020 г. № 1250-р. Доступ из справ. – правовой системы «Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов».

Таблица 2 - PEST – анализ АО «АК «Железные дороги Якутии»

Политические факторы	Экономические факторы
<p>Изменение тарифов на железнодорожные перевозки.</p> <p>Изменение объемов государственной финансовой поддержки, предназначенной для целей развития предприятий сферы железнодорожного транспорта.</p> <p>Направления стратегии развития Якутского транспортно-логистического узла Республики Саха (Якутия).</p> <p>Усиление мер контроля над деятельностью предприятий сферы железнодорожного транспорта со стороны государства.</p>	<p>Изменение курсов иностранной валюты, в частности, доллара США.</p> <p>Снижение платежеспособности потребителей железнодорожных услуг, как населения, так и предприятий и индивидуальных предпринимателей.</p> <p>Сокращение потребительского спроса на железнодорожные услуги, в результате развития альтернативных видов транспорта.</p>
Социально-демографические	Технико-технологические
<p>Изменение численности потребителей железнодорожных услуг.</p> <p>Невозможность перехода на альтернативные виды транспорта в отдельных регионах республики Саха (Якутия).</p> <p>Изменение уровня эффективности использования топливных ресурсов предприятиями сферы железнодорожного транспорта.</p>	<p>Уровень развития используемых технологических средств при оказании железнодорожных услуг.</p> <p>Рост расходов на приобретение запасных частей для передвижного состава локомотивов, поставляемых иностранными поставщиками, в результате курса иностранной валюты.</p> <p>Развитие современных, менее затратных и более экологичных видов транспорта.</p> <p>Выход из строя передвижного состава локомотивов, в результате высокого уровня физического и морального износа.</p>

Указанные в таблице 6 факторы могут оказывать как положительное, так и отрицательное влияние на деятельность АО «АК «Железные дороги Якутии». К основным факторам косвенного воздействия относятся: состояние экономики, политические факторы, социокультурные факторы, имидж организации и прочие.

В целях определения области и степени проявления представленных факторов внешней среды, а также предложения возможных направлений снижения их негативного влияния, в приложении В представлены необходимые сведения.

Сведения, представленные в приложении В, позволяют сделать вывод о тесной взаимосвязи представленных факторов внешней среды, влияющих на деятельность АО «АК «Железные дороги Якутии», что определяет необходимость внедрения мероприятий комплексного воздействия, в целях снижения угроз экономической безопасности, сформированных под влияние внешних

факторов.

Существенное влияние на деятельность АО «АК «Железные дороги Якутии» оказывают направления развития основных средств как в АО «РЖД», так и в анализируемом предприятии. Важно отметить, согласно стратегии развития АО «РЖД», в период до 2030 года планируется осуществить обновление транспортной инфраструктуры филиалов предприятия, в том числе и АО «АК «Железные дороги Якутии». В частности, планируется замена железнодорожных линий на отдельных участках железной дороги, а также частичная замена подвижных составов локомотивов. Помимо этого, предприятием применяется регламент контроля технического состояния основных фондов, который предполагает периодическую проверку отдельных объектов основных фондов на предмет соответствия их состояния техническому уровню, при котором основные фонды способны использоваться эффективно и приносить экономические выгоды предприятию.

Важно отметить, что среди представленных факторов присутствуют те, что способствуют развитию предприятия, среди них: широкий круг потребителей, повышенное внимание государства к предприятиям транспортной сферы, меры государственной поддержки и другие.

В целях оценки степени монополизации сферы железнодорожного транспорта на территории республики Саха (Якутия), используется коэффициент Хиршмана-Херфиндаля:

$$HHI = S_1^2 + S_2^2 + S_3^2 + \dots + S_n^2, \quad (1)$$

где  $S$  – рыночная доля каждой фирмы, выраженная целым числом, а не десятичным.

Коэффициент Хиршмана-Херфиндаля для АО «АК «Железные дороги Якутии»:

$$HHI = 100^2 = 10000.$$

Представленный показатель позволяет судить о монополизации отрасли

железнодорожного транспорта на территории республики Саха (Якутия) (АО «АК «Железные дороги Якутии» - единственное предприятие, осуществляющее деятельность в рассматриваемой сфере на указанной территории).

Также в целях оценки монополизации отрасли, определен коэффициент концентрации (показателя определен с учетом того, что АО «АК «Железные дороги Якутии» владеет 100 % долей железных дорог республики Саха (Якутия)):

$$CR_n = \sum_{i=1}^n S_i. \quad (2)$$

$$CR_n = 100.$$

Представленные сведения позволяют судить об естественной монополизации сферы железнодорожного транспорта на территории республики Саха (Якутия), при этом речь идет об естественной монополии, обусловленной, в первую очередь, высокими затратами при входе в отрасль.

В целях оценки конкурентных сил АО «АК «Железные дороги Якутии» в работе использована модель М. Портера. Результаты оценки представлены в таблице 3.

Таблица 3 - Модель 5 конкурентных сил Портера АО «АК «Железные дороги Якутии»

Угрозы	Описание угроз
1	2
Угроза появления услуг-заменителей	В качестве услуг-заменителей следует отметить другие виды транспорта, не относящиеся к железнодорожным: автомобильный, авиационный и морской транспорт. При этом при поездках на дальние расстояния, население республики Саха (Якутия) выбирает именно железнодорожный транспорт, что обусловлено его сравнительно невысокими тарифами, по сравнению с авиационным транспортом. Также железнодорожный транспорт имеет существенное преимущество перед автомобильным транспортом, при необходимости организации передвижения в ночное время. Таким образом, угроза появления услуг-заменителей достаточно высока, но учитывая, наличие постоянных потребителей железнодорожных услуг, ее нельзя назвать критической для деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии».
Угроза появления новых игроков	Рынок железнодорожного транспорта республики Саха (Якутия) близок к насыщению. Появление новых игроков на рынке мало вероятно, и не несет в себе значительной угрозы для уже имеющихся организаций на рынке. Отметим, что АО «АК «Железные дороги Якутии» яв-

Продолжение таблицы 3

1	2
	ляется единственным представителем в сфере железнодорожного транспорта на территории республики Саха (Якутия). При этом АО «АК «Железные дороги Якутии» осуществляет иные виды деятельности, отличные от железнодорожных перевозок. Также важно отметить, что основным барьером при входе на рынок, являются существенные финансовые расходы, связанные с приобретением основных фондов. Учитывая сложившиеся непростые экономические условия, следует сделать вывод о невозможности появления новых игроков на рынке железнодорожного транспорта.
Рыночная власть поставщиков	Имеется угроза рыночной власти поставщиков оборудования и запасных частей для передвижных составов локомотивов, используемого в АО «АК «Железные дороги Якутии» для оказания услуг в сфере железнодорожного транспорта.
Рыночная власть потребителей	Потребители железнодорожных перевозок не могут диктовать цены на приобретаемые ими услуги. В связи с этим, рыночная власть потребителей невелика.
Анализ уровня конкурентной борьбы	Уровень конкуренции на рынке услуг железнодорожного транспорта невелик. АО «АК «Железные дороги Якутии» является основным представителем на рынке услуг железнодорожного транспорта в республике Саха (Якутия).

Сведения, приведенные в таблице 3, свидетельствуют о наличии конкурентных преимуществ в АО «АК «Железные дороги Якутии», что позволяет идентифицировать предприятие как конкурентоспособное.

Определение базовой стратегии предприятия должно основываться на данных о степени развития рынка, о потенциале развития предприятия и востребованности его услуг потребителями.

Далее в ходе исследования был проведен анализ конкурентных преимуществ АО «АК «Железные дороги Якутии», характеристика которых приведена в таблице 4. Представленные сведения позволяют сделать вывод о наличии множества преимуществ в деятельности исследуемого предприятия.

Таблица 4 - Конкурентные преимущества АО «АК «Железные дороги Якутии»

Конкурентное преимущество	Характеристика
1	2
Сокращение издержек за счет профессионализма персонала	Знания и навыки высококвалифицированного персонала компании позволяют разработать меры по сокращению издержек
Снижение затрат на бизнес за счет совершенствования организации труда	Особое отношение к подбору персонала (обязателен опыт работы в сфере железнодорожного транспорта, наличие высшего образования, большой опыт работы на занимаемой должности)
Создание стабильного коллектива	Руководство предприятия стремится максимально сократить уровень текучести кадров, создавая благоприятные условия труда

1	2
Создание благоприятного имиджа и репутации у клиентов	Особый подход к каждому клиенту, применение системы скидок для постоянных клиентов и для оптовых покупателей
Возможность привлечения новых потребителей и удержание старых	Предприятие реализует качественные услуги в сфере железнодорожного транспорта, что представляет собой возможность увеличения клиентской базы
Отсутствует возможность хищения денежных средств и других материальных ценностей со стороны персонала	Возможность контролировать все процессы на предприятии со стороны руководства, с помощью установленных камер видеонаблюдения и автоматизации системы учета
Персонал работает как одно целое, что положительно сказывается на результатах работы	Поддержание корпоративного духа предприятия

Далее в работе был проведен SWOT–анализ предприятия, с целью выявления сильных и слабых сторон объекта исследования, факторов внешней и внутренней среды организации, оказывающих влияние на развитие компании, угроз ее экономической безопасности (таблица 5).

Таблица 5 - SWOT – анализ АО «АК «Железные дороги Якутии»

Сильные стороны (S)	Слабые стороны (W)
1	2
<p>S1. Доступ к железнодорожной инфраструктуре (в современных условиях, АО «АК «Железные дороги Якутии» принадлежит практически вся железнодорожная сеть республики Саха (Якутия), включая сами железные дороги, депо, логистические центры и т.д. Также, АО «АК «Железные дороги Якутии» владеет более чем 90 % всех локомотивов республики. Такое преимущество позволяет предприятию оставаться лидирующим оператором на региональном рынке железнодорожных грузоперевозок).</p> <p>S2. Низкая стоимость при перевозке на большие расстояния (эксплуатация железнодорожного транспорта позволяет достичь существенной экономии на масштабе за счет относительно низких переменных издержек, связанных с использованием железнодорожной сети, вагонов и локомотивов. Такого преимущества не получает главная конкурирующая отрасль – автомобильные грузоперевозки так как при транспортировке груза на большие расстояния автомобилю необходимо существенно большее количества топлива и, также, износ автомобилей выше, чем у вагонов и локомотивов).</p> <p>S3. Работа с максимально широкой номенклатурой грузов, возможность перевозки массовых грузов (на железнодорожном транспорте можно перевозить максимально возможное количество грузов, чего не скажешь об автомобилях. Тон-</p>	<p>W1. Относительно низкая скорость перевозки, особенно на небольшие расстояния (средняя скорость перевозки грузов железнодорожным транспортом в России составляет от 11 до 15 км/ч по разным оценкам . Для сравнения средняя скорость перевозки в Германии более 50 км/ч, в США около 45 км/ч ).</p> <p>W2. Высокая стоимость при перевозке на не большие расстояния (железнодорожные грузоперевозки заметно дешевле автомобильных при транспортировке груза на большие расстояния за счет меньших переменных издержек. При транспортировке на малые расстояния, ситуация обратная – высокие постоянные издержки содержания составов, и связанная с этим тарификация для клиентов, делают невыгодным их использование, если путь от места отправления до места назначения менее 2000 км).</p> <p>W3. Небольшое количество точек загрузки - выгрузки груза, отсутствие возможности доставки груза «от двери до двери» (груз, отправленный по железной дороге, необходимо доставить на станцию отправления и забрать со станции прибытия. Это создает неудобство для клиентов и заставляет их использовать несколько транспортных операторов).</p> <p>W4. Сложность в оформлении груза (для того,</p>

1	2
<p>наж вагонов заметно превышает тоннаж грузовых автомобилей. Это позволяет перевозить на поездах те грузы, которые невозможно доставить с помощью фур).</p> <p>S4. В некоторых случаях единственная альтернатива для перевозки груза (в некоторых районах республики Саха (Якутия) до сих пор не развито автомобильное сообщение. В таких условиях, порой использование железнодорожных грузоперевозок является единственной возможной альтернативой).</p> <p>S5. Государственная поддержка инвестиций в развитие инфраструктуры (одной из частей Государственной программы «Развитие транспортной инфраструктуры» является подпрограмма «Магистральный железнодорожный транспорт», в рамках которой ожидается проведение мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры).</p> <p>S6. Меньший риск утраты груза (поезда подвержены значительно меньшему влиянию внешней среды нежели автомобили так как используют отдельную транспортную сеть. Риск того, что автомобиль с грузом попадет в аварию значительно выше, чем аналогичный риск для железнодорожного состава. Соответственно и риск утери груза для поездов ниже);</p>	<p>чтобы груз по железным дорогам клиенту необходимо значительно большее количество документов, чем при отправке грузов автомобильным транспортом. Это создает лишнее неудобство для потребителя и, зачастую, лишнюю бюрократическую работу для работников предприятия).</p> <p>W5. Тарифное регулирование, осуществляемое государством (высокую значимость имеет такая слабая сторона АО «АК «Железные дороги Якутии» как невозможность собственно-ручной установки тарифов на перевозку грузов. на сегодняшний день, данной деятельностью занимается государство и, соответственно, учитывает в большей степени социальную функцию грузоперевозок. В связи с этим падает их коммерческая выгода).</p>
<p>Возможности (О)</p>	<p>Угрозы (Т)</p>
<p>O1. Развитие международной торговли, особенно в рамках транспортировки грузов из Европы в Азию и наоборот (на сегодняшний день, доля России в грузообороте между Европой и Азией составляет от 1 до 2 %. Учитывая географическое положение страны, можно уверенно утверждать, что это заметно ниже потенциальных возможностей. Благодаря сети железных дорог, АО «АК «ЖДЯ» могло бы значительно увеличить свое влияние как логистического оператора. Также, реализации данного преимущества способствует растущий объем сотрудничества между Россией и Китаем, как в сфере политики, так и в сфере экономики).</p> <p>O2. Повышение конкурентоспособности цены перевозки после введения платы, взимаемой с грузовиков за пользование дорогами общего пользования (после введения платы, взимаемой с грузовых автомобилей за пользование общедоступных дорог, тарифы автомобильных транспортных компаний были повышены. При сохранении или даже уменьшении тарифов АО «АК «Железные дороги Якутии», компания сможет повысить свою относительную ценовую привлекательность для клиентов).</p> <p>O3. Потенциал роста экспортных операций ос-</p>	<p>T1. Потенциальное снижение государственной поддержки и инвестиций ввиду экономического кризиса (государство оказывает АО «АК «Железные дороги Якутии» государственную поддержку в виде прямых, направляемых на развитие как инфраструктуры (и пассажирской и грузовой), так и подвижного состава. В последние пару лет в стране наблюдается затяжной экономический кризис, что несомненно отражается и на возможностях государства инвестировать в масштабные программы);</p> <p>T2. Государственные инвестиции в развитие автомобильной дорожной сети (в современных условиях, в Российской Федерации реализуется две государственных подпрограммы общей программы развития транспортной системы страны, направленных на развитие автомобильных дорог: «Дорожное хозяйство»; «Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства». Обе перечисленных государственных программы создают компаниям, занимающимся автомобильными грузоперевозками небольшое конкурентное преимущество относительно АО «АК «Железные дороги Якутии». Тем не менее, данная угроза хоть и стоит упо-</p>



1	2
новных грузоотправителей (учитывая богатство Российской Федерации природными ресурсами, следует отметить рост их экспорта за последние годы. При этом железнодорожный вид транспорта является одним из наиболее перспективным в перевозке природных ископаемых).	минания все же не является существенной, так как аналогичные программы реализуются и для железнодорожного транспорта).

Среди представленных возможностей, следует особо подчеркнуть потенциал развития услуг по перевозке грузов для их продажи зарубежным потребителям. В данном случае, речь идет о потенциале развития экспорта государства. Указанная возможность имеет принципиальное значение не только для самого предприятия, но и государства в целом. Так, в современных условиях, в России ведется активная политика импортозамещения и развития экспортных направлений деятельности. Для этого, в отношении отдельных групп импортных товаров введены повышенные таможенные ставки, чтобы сдержать наплыв импортной продукции и предоставить возможность отечественным предприятиям развиваться на освободившихся рынках. Напротив, для отдельных позиций товаров, реализуемых на экспорт, введены пониженные таможенные ставки, данная мера имеет своей целью предоставление возможности отечественным предприятиям развивать внешнеэкономическую деятельность и занимать устойчивое положение на иностранных рынках товаров.

Необходимо отметить, что для развития услуги по доставке грузов железнодорожным транспортом на территории республики Саха (Якутия), у АО «АК «Железные дороги Якутии» есть все возможности, основной из которых, является естественная монополия в отрасли на указанной территории.

Необходимо также уделить внимание слабым сторонам работы предприятия, среди которых следует отметить качество сервисного обслуживания. Указанная проблема особо прослеживается на территории припортовых станций, где процессы погрузочно-разгрузочных работ, нередко, слишком затягиваются.

Представленные факторы внешней и внутренней среды АО «АК «Железные дороги Якутии» оказывают существенное влияние на индикаторы экономической безопасности предприятия, что подтверждается результатами ана-

лиза экономической безопасности АО «АК «Железные дороги Якутии», индикаторы которой представлены в таблице 6.

Таблица 6 – Индикаторы экономической безопасности АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг.

Группы индикаторов экономической безопасности	Индикаторы экономической безопасности	Значения индикаторов			Нормативные (пороговые) значения	Изменения индикаторов 2023 г. к 2021 г.
		2021 г.	2022 г.	2023 г.		
1	2	3	4	5	6	7
Производственные индикаторы	Среднегодовая стоимость основных средств, млн. руб.	31278,31	25606,1	20893,23	Оценивается в динамике	-10385,08
	Объем оказания услуг, млн. руб.	9146,93	9541,44	10190,76		1043,83
	Фондоотдача, руб./руб.	0,29	0,37	0,49		0,20
	Фондоемкость, руб./руб.	3,42	2,68	2,05		-1,37
	Фондовооруженность, млн. руб./чел.	31,79	23,15	18,51		-13,28
	Фондорентабельность, процент	1098,19	1489,20	4593,66		3495,46
Имущественные индикаторы	Среднегодовая стоимость активов, млн. руб.	37264,87	3154,19	27449,79	Оценивается в динамике	-9815,08
	Коэффициент оборачиваемости имущества, оборотов	0,25	3,03	0,37		0,13
	Длительность одного оборота, дни	1487,02	120,66	983,16		-503,83
	Коэффициент абсолютной ликвидности	1,02	1,20	1,33	> 0,1 – 0,2	0,31
	Коэффициент критической ликвидности	0,65	0,63	0,66	0,7 - 1	0,01
Кадровые индикаторы	Среднегодовая численность персонала, чел.	984	1106	1129	Оценивается в динамике	145
	Соотношение фактической численности персонала к плановой	0,96	0,93	0,94	> 0,95	-0,2
Финансовые индикаторы	Производительность труда (выручка на одного сотрудника), млн. руб.	9,30	8,63	9,03	Оценивается в динамике Оценивается в	-0,27

Продолжение таблицы 6

1	2	3	4	5	6	7
					динамике	
	Выручка, млн. руб.	9146,93	9541,44	10190,76		1043,83
	Себестоимость продаж, млн. руб.	7984,58	9266,72	10918,18		2933,60
	Прибыль от продаж, млн. руб.	-232,22	-162,46	-1214,15		-981,93
	Чистая прибыль (чистый убыток), млн. руб.	227,02	232,76	439,58		212,56
	Соотношение себестоимости продаж и выручки, руб./руб.	0,87	0,97	1,07		0,20
	Коэффициент финансовой устойчивости	0,85	0,78	0,80	> 0,7	-0,04
	Коэффициент автономии	0,66	0,60	0,63	> 0,5	-0,03
	Коэффициент маневренности собственного капитала	-0,24	-0,26	-0,22	> 0,1	0,02
	Рентабельность (убыточность) продаж, процент	-2,54	-1,70	-11,91		-9,38
	Рентабельность (убыточность) основной деятельности, процент	2,03	2,96	-6,66	Оценивается в динамике	-8,70

В целом, по результатам анализа экономической безопасности АО «АК «Железные дороги Якутии» наблюдается устойчивое положение, при этом некоторые индикаторы не соответствуют пороговым значениям.

Производственные индикаторы АО «АК «Железные дороги Якутии» свидетельствуют о сокращении производственного потенциала предприятия, о чем позволяет судить снижение среднегодовой стоимости основных средств предприятия на 10 385,08 млн. руб. При этом отмечается рост интенсивности использования основных средств предприятия, о чем свидетельствует рост фондоотдачи и сокращение фондоемкости предприятия. Необходимо отметить сокращение фондовооруженности АО «АК «Железные дороги Якутии» на 13,28 млн. руб./чел., что является следствием сокращения среднегодовой стоимости предприятия и позволяет судить о снижении обеспеченности кадров предприя-

тия основными средствами.

Анализ имущественных индикаторов АО «АК «Железные дороги Якутии» позволяет сделать вывод об оптимальном имущественном положении предприятия. При этом коэффициент критической ликвидности ниже порогового значения, что позволяет судить об отсутствии у АО «АК «Железные дороги Якутии» возможности погашения имеющихся краткосрочных обязательств при первом обращении кредиторов за счет наиболее ликвидных активов. При этом отмечен рост интенсивности использования имущества АО «АК «Железные дороги Якутии», что определяется увеличением коэффициента оборачиваемости имущества предприятия и сокращением длительности одного оборота активов. Также динамика указанных показателей определяет более быструю окупаемость вложений на приобретение активов в 2023 году по сравнению с 2021 годом. Помимо представленных индикаторов, следует отметить, что коэффициент абсолютной ликвидности находится в пределах порогового значения, что определяет возможность предприятия погасить имеющиеся краткосрочные обязательства за счет собственных средств.

Большинство из представленных кадровых индикаторов АО «АК «Железные дороги Якутии» не соответствует пороговым значениям, что определяет наличие угроз кадровой безопасности предприятия. Так, в анализируемом периоде наблюдается не полная наполняемость штата АО «АК «Железные дороги Якутии», о чем свидетельствует несоответствие фактической численности персонала плановой. Также наблюдается снижение производительности труда на предприятии на 0,27 млн. руб., что позволяет судить о сокращении эффективности использования персонала исследуемого хозяйствующего субъекта.

Рассматривая финансовые индикаторы экономической безопасности АО «АК «Железные дороги Якутии», следует сделать вывод о наличии угроз финансовой безопасности предприятия. Так, в анализируемом периоде сформирован убыток от продаж, величина которого составляет 1 214,15 млн. руб. в 2023 году, что позволяет судить о сокращении результатов хозяйственной деятельности предприятия. Также отмечен рост затрат на рубль прибыли на 0,20 руб.,

что позволяет судить о сокращении эффективности основной деятельности предприятия. Помимо этого, следует отметить, что коэффициент маневренности собственного капитала АО «АК «Железные дороги Якутии» не соответствует пороговому значению, что позволяет судить об отсутствии необходимого объема собственных оборотных средств на предприятии. Также необходимо отметить убыточность продаж и основной деятельности.

Для обобщения информации о факторах внутренней среды АО «АК «Железные дороги Якутии» влияющих на экономическую безопасность исследуемого предприятия, составлена корреляционная матрица SWOT-анализа по методике А.Р. Сафиуллина (таблица 12). Исходные данные для составления матрицы представлены в таблице 10. Каждый фактор оценивается по уровню влияния на деятельность АО «АК «Железные дороги Якутии» в совокупности с другим фактором, где:

- 1 – слабая степень влияния;
- 2 – средняя степень влияния;
- 3 – высокая степень влияния.

Таблица 7 - Корреляционная матрица SWOT-анализа АО «АК «Железные дороги Якутии» (методика А.Р. Сафиуллина)

Возможности / Угрозы	Сильные стороны						Слабые стороны					Ито го	
	S1	S2	S3	S4	S5	S6	W1	W2	W3	W4	W5		
Возможности	O1	3	3	1	3	2	2	2	3	3	2	2	23
	O2	2	3	1	1	1	1	2	2	1	2	1	15
	O3	3	3	2	2	1	2	2	3	3	3	2	23
Угрозы	T1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	13
	T2	3	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	15
Итого		10	13	8	10	8	9	8	10	9	9	7	х

Согласно представленным сведениям, наиболее значимой для АО «АК «Железные дороги Якутии» сильной стороной, является низкая стоимость перевозок на большие расстояния (S2). Наиболее значимой слабой стороной, является высокая стоимость при перевозках на небольшие расстояния (W3). Представленная сильная и слабая сторона является особенностью использования основных фондов предприятия, в частности, магистральных тепловозов, затраты на использование которых существенно выше, по сравнению с использованием электровозов. Возможностями, оказывающими наибольшее влияние на

развитие деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии», являются: развитие международной торговли, особенно в рамках транспортировки грузов из Европы в Азию и наоборот (О1) и потенциал роста экспортных операций основных грузоотправителей (О3). Реализация указанной возможности имеет место при модернизации инфраструктуры жеезнодорожных составов предприятия. Наиболее существенной для предприятия угрозой, являются государственные инвестиции в развитии автомобильных дорог, что создает угрозу для развития железнодорожного транспорта. Минимизация указанной угрозы возможна при повышении качества обслуживания в железнодорожной сфере.

Таким образом, в современных условиях, на деятельность АО «АК «Железные дороги Якутии», существенное влияние оказывают используемые основные фонды, в частности, их перечень, техническое состояние и технические характеристики. Сказанное позволяет определить необходимость анализа технико-технологического состояния основных фондов АО «АК «Железные дороги Якутии».

### **2.3 Анализ технико-технологического состояния основных фондов АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» и его влияние на экономическую безопасность предприятия**

Основные средства АО «АК «Железные дороги Якутии» являются одним из основных видов активов, участвующих в производственной деятельности предприятия. Состав и динамика основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг. представлены в таблице 8.

Важно отметить, что не все группы объектов, представленные в таблице 8, согласно приказу Минфина России от 17.09.2020 г. № 204н (в ред. от 30.05.2022 г.) «Об утверждении Федеральных стандартов бухгалтерского учета ФСБУ 6/2020 «Основные средства» и ФСБУ 26/2020 «Капитальные вложения» относятся к основным средствам.

Таблица 8 – Состав и динамика основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг. (по остаточной стоимости)

Группы основных средств	Значение показателей, млн. руб.			Изменения 2023 г. к 2021 г.	
	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост, млн. руб.	темпы прироста, процент
Основные средства в организации	3804,06	14417,53	15830,62	12026,56	в 4,16 раза
в том числе:					
- транспортные средства	1203,52	1566,82	2175,19	971,67	80,74
- производственный и хозяйственный инвентарь	12,82	6,71	7,03	-5,79	-45,16
- сооружения	458,42	10259,31	11594,11	11135,69	в 25,29 раза
- здания	1147,29	1224,89	986,41	-160,88	-14,02
- машины и оборудование	552,81	834,70	718,89	166,08	30,04
- земельные участки	37,43	51,84	74,97	37,54	в 2,00 раза
- прочие основные средства	391,77	473,26	274,02	-117,75	-30,06
Оборудование к установке	-	183,87	183,87	183,87	х
Строительство объектов основных средств	3614,4	4279,38	5849,03	2234,63	61,83
Приобретение объектов основных средств	259,38	336,63	408,2	148,82	57,38
Авансы, выданные на приобретение основных средств	49,82	189,25	108,08	58,26	в 2,17 раза
Незавершенное строительство ж/д линии «Беркакит-Томмот-Якутск»	21472,94	-	-	-21472,94	х
Незавершенное строительство Пускового комплекса	2604,88	-	-	-2604,88	х
Итого основные средства	31805,48	19406,66	22379,80	-9425,68	-29,64

Так, согласно ФСБУ 6/2020, к основным средствам относятся объекты, введенные в эксплуатацию, то есть групп объектов, указанные в таблице 9 по строке «основные средства в организации». Остальные объекты, которые не введены в эксплуатацию на момент формирования бухгалтерского баланса, должны отражаться по строке «доходные вложения в материальные ценности», по данным объектам амортизация не начисляется.

Анализ данных, приведенных в таблице 8, показал, что в анализируемом периоде наблюдается сокращение остаточной стоимости основных средств на 9425,68 млн. руб. или на 29,64 %. Основное влияние на динамику указанного

показателя, оказало сокращение затрат на незавершенное строительство железнодорожной линии «Беркакит-Томмот-Якутск» на 21 472,94 млн. руб. и затрат на незавершенное строительство пускового комплекса на 2 604,88 млн. руб. При этом отмечен существенный рост остаточной стоимости сооружений на 11 135,69 млн. руб. (в 25,29 раза), как следствие приобретения дополнительных объектов, относящихся к указанной группе основных средств. Таким образом, в целом, в анализируемом периоде наблюдается тенденция к снижению стоимости основных средств, что позволяет судить о сокращении производственного потенциала АО «АК «Железные дороги Якутии», но в отношении отдельных групп объектов основных средств (сооружения, транспортные средства, машины и оборудование), напротив, отмечен существенный рост их остаточной стоимости, что является следствием приобретения дополнительных объектов указанных групп основных средств.

Далее в работе с целью поиска резервов эффективного использования основных фондов был выполнен анализ их структуры, исходные данные которого представлены в таблице 9.

Таблица 9 – Структура основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг.

Группы основных средств	Структура основных средств, процент			Изменение структуры за 2021 – 2023 гг., процентных пунктов
	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
1	2	3	4	5
Основные средства в организации	11,96	74,29	70,74	58,78
в том числе:				
- транспортные средства	3,78	8,07	9,72	5,94
- производственный и хозяйственный инвентарь	0,04	0,03	0,03	-0,01
- сооружения	1,44	52,86	51,81	50,36
- здания	3,61	6,31	4,41	0,80
- машины и оборудование	1,74	4,30	3,21	1,47
- земельные участки	0,12	0,27	0,33	0,22
- прочие основные средства	1,23	2,44	1,22	-0,01
Оборудование к установке	-	0,95	0,82	0,82
Строительство объектов основных средств	11,36	22,05	26,14	14,77
Приобретение объектов основных средств	0,82	1,73	1,82	1,01



## Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5
Авансы, выданные на приобретение объектов основных средств	0,16	0,98	0,48	0,33
Незавершенное строительство ж/д линии «Беркакит-Томмот-Якутск»	67,51	-	-	-67,51
Незавершенное строительство Пускового комплекса	8,19	-	-	-8,19
Итого основные средства	100,00	100,00	100,00	-

Анализ данных, приведенных в таблице 14, показал, что наибольший удельный вес в структуре основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии» представлен основными средствами в организации, доля которых составляет 70,74 % в 2023 году. При этом в 2021 году наблюдается иная ситуация: наибольший удельный вес в структуре исследуемого показателя принадлежит затратам на незавершенное строительство железнодорожной линии «Беркакит-Томмот-Якутск», доля показателя составляет 67,51 % в 2021 году. Остаточная стоимость указанной группы активов в 2022 и 2023 годах не отражается, в связи с тем, что объект был введен в эксплуатацию в 2022 году и включен в состав основных средств в организации, что и объясняет представленные изменения структуры основных средств. В составе группы «основные средства в организации», наибольший удельный вес принадлежит сооружениям, доля которых составляет 51,81 % в 2023 году. При этом в 2021 году доля указанного показателя равна 1,44 %. Таким образом, проведенный анализ показал, в анализируемом периоде наблюдается существенное изменение структуры основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии».

Дальнейший анализ проведен в отношении показателей движения основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии». Исходные данные для анализа представлены в таблице 10.

Важно отметить, что в качестве исходных данных для указанного анализа, помимо прочих показателей, необходима информация о первоначальной стоимости, стоимости выбывших и поступивших основных средств.

Таблица 10 – Исходные данные для анализа движения основных средств  
АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг.

Показатель	Значение показателя, млн. руб.			Изменения 2023 г. к 2021 г.	
	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост, млн. руб.	темп прироста, процент
1	2	3	4	5	6
Первоначальная стоимость основных средств на начало года, всего	3698,59	3804,06	14417,53	10718,94	в 3,90 раза
в том числе:					
- транспортные средства	1699,1	1203,52	1566,82	-132,28	-7,79
- производственный и хозяйственный инвентарь	11,87	12,82	6,71	-5,16	-43,47
- сооружения	453,99	458,42	10259,31	9805,32	в 22,60 раза
- здания	1019,53	1147,29	1224,89	205,36	20,14
- машины и оборудование	503,14	552,81	834,70	331,56	65,90
- земельные участки	37,43	37,43	51,84	14,41	38,50
- прочие основные средства	496,93	391,77	473,26	-23,67	-4,76
Первоначальная стоимость основных средств на конец года, всего	3804,06	14417,53	15830,62	12026,56	в 4,16 раза
в том числе:					
- транспортные средства	1203,52	1566,82	2175,19	971,67	80,74
- производственный и хозяйственный инвентарь	12,82	6,71	7,03	-5,79	-45,16
- сооружения	458,42	10259,31	11594,11	11135,69	в 25,29 раза
- здания	1147,29	1224,89	986,41	-160,88	-14,02
- машины и оборудование	552,81	834,70	718,89	166,08	30,04
- земельные участки	37,43	51,84	74,97	37,54	в 2,00 раза
- прочие основные средства	391,77	473,26	274,02	-117,75	-30,06
Среднегодовая стоимость основных средств	3751,33	9110,80	15124,08	11372,75	в 4,03 раза
в том числе:					
- транспортные средства	1451,31	1385,17	1871,01	419,70	28,92
- производственный и хозяйственный инвентарь	12,35	9,77	6,87	-5,48	-44,37
- сооружения	456,21	5358,87	10926,71	10470,50	в 23,95 раза
- здания	1083,41	1186,09	1105,65	22,24	2,05
- машины и оборудование	527,98	693,76	776,80	248,82	47,13
- земельные участки	37,43	44,64	63,41	25,98	69,41
- прочие основные средства	444,35	432,52	373,64	-70,71	-15,91
Стоимость поступивших основных средств	1681,15	25596,31	2717,47	1036,32	61,64

Продолжение таблицы 10

1	2	3	4	5	6
Стоимость поступивших основных средств	1681,15	25596,31	2717,47	1036,32	61,64
в том числе:					
- транспортные средства	773,37	682,76	665,07	-108,30	-14,00
- производственный и хозяйственный инвентарь	4,47	2,68	2,96	-1,51	-33,78
- сооружения	44,44	24140,28	2059,23	2014,79	в 46,34 раза
- здания	166,60	123,78	1,90	-164,70	-98,86
- машины и оборудование	168,82	424,30	69,24	-99,58	-58,99
- земельные участки	26,52	14,42	23,13	-3,39	-12,78
- прочие основные средства	496,93	208,10	104,05	-392,88	-79,06
Стоимость выбывших основных средств	553,36	23,47	164,08	-389,28	-70,35
в том числе:					
- транспортные средства	553,25	10,1	-	-553,25	х
- производственный и хозяйственный инвентарь	-	4,67	-	-	х
- сооружения	-	0,065	0,146	0,15	х
- здания	0,11	0,3	161,38	161,27	в 1467,09 раза
- машины и оборудование	-	8,22	2,56	2,56	х
- земельные участки	-	-	-	-	х
- прочие основные средства	-	0,11	-	-	х

Указанные показатели отражены в приложении к бухгалтерскому балансу АО «АК «Железные дороги Якутии» в отношении группы «основные средства организации». Для остальных групп объектов, которые не введены в эксплуатацию, соответствующие показатели отсутствуют. В связи с чем, исходные данные для анализа отражены для группы «основные средства в организации».

На основе представленных исходных данных, проведен расчет показателей движения основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг. Результаты расчетов представлены в таблице 11.

Представленные в таблице 11 показатели движения основных средств предприятия позволяют констатировать сокращение стоимости приобретенных основных средств к их стоимости на конец года, что определяется ростом коэффициента обновления.

Таблица 11 – Показатели движения основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг.

Показатели	Значение показателя, млн. руб.			Изменения 2023 г. к 2021 г.	
	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост, млн. руб.	темп прироста, процент
1	2	3	4	5	6
Коэффициент поступления	0,44	1,78	0,17	-0,27	-61,16
в том числе:					
- транспортные средства	0,64	0,44	0,31	-0,34	-52,42
- производственный и хозяйственный инвентарь	0,35	0,40	0,42	0,07	20,76
- сооружения	0,10	2,35	0,18	0,08	83,21
- здания	0,15	0,10	0,00	-0,14	-98,67
- машины и оборудование	0,31	0,51	0,10	-0,21	-68,46
- земельные участки	0,71	0,28	0,31	-0,40	-56,46
- прочие основные средства	1,27	0,44	0,38	-0,89	-70,06
Коэффициент выбытия	0,15	0,01	0,01	-0,14	-92,39
в том числе:					
- транспортные средства	0,33	0,01	-	-0,33	-100,00
- производственный и хозяйственный инвентарь	-	0,36	-	-	x
- сооружения	-	-	-	-	x
- здания	-	-	0,13	0,13	x
- машины и оборудование	-	-	-	-	x
- земельные участки	-	-	-	-	x
- прочие основные средства	-	-	-	-	x
Коэффициент обновления	0,44	1,78	0,17	-0,27	-61,16
в том числе:					
- транспортные средства	0,64	0,44	0,31	-0,34	-52,42
- производственный и хозяйственный инвентарь	0,35	0,40	0,42	0,07	20,76
- сооружения	0,10	2,35	0,18	0,08	83,21
- здания	0,15	0,10	0,00	-0,14	-98,67
- машины и оборудование	0,31	0,51	0,10	-0,21	-68,46
- земельные участки	0,71	0,28	0,31	-0,40	-56,46
- прочие основные средства	1,27	0,44	0,38	-0,89	-70,06
Коэффициент роста	1,03	3,79	1,10	0,07	6,76
в том числе:					
- транспортные средства	0,71	1,30	1,39	0,68	95,99
- производственный и хозяйственный инвентарь	1,08	0,52	1,05	-0,03	-2,99
- сооружения	1,01	22,38	1,13	0,12	11,92
- здания	1,13	1,07	0,81	-0,32	-28,44
- машины и оборудование	1,10	1,51	0,86	-0,24	-21,61
- земельные участки	1,00	1,38	1,45	0,45	44,62
- прочие основные средства	0,79	1,21	0,58	-0,21	-26,56
Коэффициент замены	1,55	0,14	1,76	0,20	13,10

1	2	3	4	5	6
в том числе:					
- транспортные средства	0,01	0,01	0,02	-	25,14
- производственный и хозяйственный инвентарь	29,49	198,91	424,74	395,25	в 14,40 раза
- сооружения	6,33	0,01	0,15	-6,18	-97,63
- здания	3,35	5,37	445,50	442,15	в 133,11 раза
- машины и оборудование	-	-	-	-	х
- земельные участки	3,97	15,94	14,05	10,09	в 3,54 раза
- прочие основные средства	-	-	-	-	х

По результатам анализа отмечено сокращение стоимости поступивших основных фондов в АО «АК «Железные дороги Якутии», о чем свидетельствует коэффициент поступления, который сократился за 2021 – 2023 гг. Наиболее существенным образом сократилась стоимость поступивших зданий предприятия (на 98,67 %), что объясняется введением в эксплуатацию в 2021 году объекта указанной группы, после чего, подобные действия не совершались. Аналогичная тенденция наблюдается в отношении машин и оборудования, земельных участков и прочих основных фондов.

Положительным образом на результаты анализа сказывается сокращение коэффициента выбытия основных фондов, который сократился на 92,39 %, в результате сокращения стоимости объектов, списанных и реализованных в 2023 году по сравнению в 2021 годов.

Отрицательной тенденцией является снижение коэффициента обновления на 61,16 %, в результате сокращения стоимости основных фондов, введенных в эксплуатацию в 2023 году по сравнению с 2021 годом и связано с окончанием строительства железнодорожной линии и пускового комплекса в 2021 году.

Увеличение коэффициента замены определяется обновлением объектов основных фондов предприятия, в результате частичной замены запасных частей и модернизации отдельных объектов.

В целом, полученные результаты определяют позитивные тенденции в части движения основных фондов, а именно, в отношении их обновления и замены. Сказанное определяется реализацией на предприятии системы контроля

за состоянием основных фондов.

Дальнейший анализ проведен в отношении технического состояния основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг. Для указанной цели, в таблице 12 представлены исходные данные.

Таблица 12 – Исходные данные для расчета показателей технического состояния основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг.

Группы основных средств	Значение показателей, млн. руб.			Изменения 2023 г. к 2021 г.	
	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост, млн. руб.	темп при- роста, про- цент
Первоначальная стоимость основных средств	6824,22	18420,5	20876,82	14052,60	в 306 раза
в том числе:					
- транспортные средства	3137,79	3807,64	4472,71	1334,92	42,54
- производственный и хозяй- ственный инвентарь	22,93	14,96	17,91	-5,02	-21,89
- сооружения	590,25	10792,4	12851,34	12261,09	в 21,77 раза
- здания	1428,51	1550,55	1295,45	-133,06	-9,31
- машины и оборудование	-	-	-	-	X
- земельные участки	1110,39	1499,92	1565,34	454,95	40,97
- прочие основные средства	37,43	51,84	74,97	37,54	в 2,00 раза
Начисленная амортизация	2610,35	3529,67	4772,18	2161,83	82,82
в том числе:					
- транспортные средства	1524,46	1767,57	2023,51	499,05	32,74
- производственный и хозяй- ственный инвентарь	10,11	8,25	10,88	0,77	7,62
- сооружения	131,83	533,07	1257,23	1125,40	в 9,54 раза
- здания	281,22	325,66	309,04	27,82	9,89
- машины и оборудование	557,58	665,22	846,45	288,87	51,81
- земельные участки	-	-	-	-	X
- прочие основные средства	105,16	229,90	325,08	219,92	в 3,09 раза

На основе представленных сведений, проведен расчет показателей технического состояния основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг., результаты анализа представлены в таблице 13.

Согласно представленным в таблице 13 сведениям, основные средства АО «АК «Железные дороги Якутии» обладают сравнительно невысоким уровнем физического износа (0,23 руб./руб. в 2023 году), при этом показатель имеет тенденцию к снижению в результате приобретения новых объектов ос-

новых средств в анализируемом периоде, что сказывается на росте совокупной первоначальной стоимости основных средств предприятия.

Таблица 13 – Анализ технического состояния основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2021 – 2023 гг.

Группы основных средств	Значение показателей, руб./руб.			Изменения 2023 г. к 2021 г.	
	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост, руб./руб.	темп прироста, процент
1	2	3	4	5	6
Коэффициент износа	0,38	0,19	0,23	-0,15	-40,24
в том числе:					
- транспортные средства	0,49	0,46	0,45	-0,03	-6,88
- производственный и хозяйственный инвентарь	0,44	0,55	0,61	0,17	37,78
- сооружения	0,22	0,05	0,10	-0,13	-56,20
- здания	0,20	0,21	0,24	0,04	21,18
- машины и оборудование	-	-	-	-	х
- земельные участки	-	-	-	-	х
- прочие основные средства	0,81	0,43	0,34	-0,47	-58,02
Коэффициент годности, всего	0,62	0,81	0,77	0,15	24,93
в том числе:					
- транспортные средства	0,51	0,54	0,55	0,03	6,50
- производственный и хозяйственный инвентарь	0,56	0,45	0,39	-0,17	-29,79
- сооружения	0,78	0,95	0,90	0,13	16,16
- здания	0,80	0,79	0,76	-0,04	-5,19
- машины и оборудование	-	-	-	-	х
- земельные участки	1,00	1,00	1,00	-	-
- прочие основные средства	0,19	0,57	0,66	0,47	в 2,47 раза

Следует отметить, что наибольший уровень физического износа характерен для производственного и хозяйственного инвентаря и оборудования (0,61 руб./руб.), при этом показатель имеет тенденцию к росту, что определяет ухудшение сложившегося положения.

Коэффициент годности основных средств (в целом по всем группам рассматриваемого актива) АО «АК «Железные дороги Якутии» имеет тенденцию к росту в анализируемом периоде и составляет 0,77 руб./руб. в 2023 году. Наибольший коэффициент годности наблюдается у земельных участков (1,00 руб./руб. в 2023 г.) и сооружений (0,90 руб./руб. в 2023 году).

Представленные результаты анализа позволяют определить, что уровень

технического состояния отдельных объектов основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии» является достаточно низким, что приводит к увеличению расходов на ремонт основных средств предприятия. Также ранее проведенный анализ экономической безопасности АО «АК «Железные дороги Якутии» позволил выявить наличие угроз производственной безопасности.

Важно отметить, что высокий уровень износа отдельных объектов основных фондов АО «АК «Железные дороги Якутии» негативно сказывается на расходах и финансовых результатах предприятия в целом. Сказанное подтверждается сведениями, представленными в таблице 14.

Таблица 14 – Влияние технического состояния основных фондов АО «АК «Железные дороги Якутии» на финансовые результаты предприятия за 2021 – 2023 гг.

Показатель	Значение показателей			Изменения 2023 г. к 2021 г.	
	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост	темп прироста, процент
Выручка, млн. руб.	9146,93	9541,44	10190,76	1043,83	11,41
Себестоимость, млн. руб.	7984,58	9266,72	10918,18	2933,60	36,74
в том числе:					
- расходы на основную деятельность	5447,18	6849,93	8153,14	2705,96	49,68
- расходы на ремонт передвижных составов	854,17	968,72	1112,89	258,72	30,29
из них расходы на внеплановые ремонты	156,78	294,53	417,68	260,90	в 2,66 раза
Валовая прибыль (убыток), млн. руб.	162,35	274,72	-727,42	-889,77	в 6,48 раза
Прибыль (убыток) от продаж, млн. руб.	-232,22	-162,46	-1214,15	-981,93	в 5,23 раза
Затраты на рубль выручки, руб.	0,87	0,97	1,07	0,20	22,73

Таким образом, в результате превышения прироста себестоимости продаж над выручкой АО «АК «Железные дороги Якутии», в анализируемом периоде сократилась валовая прибыль на 889,77 млн. руб. или в 6,48 раза, что определяет сокращение результатов основной деятельности предприятия и формирует угрозы для финансового состояния хозяйствующего субъекта. Аналогичная тенденция присуща результатам хозяйственной деятельности, в качестве



которых в 2021 – 2023 гг. сформирован убыток от продаж, который увеличивается в анализируемом периоде на 981,93 млн. руб. (или в 5,23 раза). При этом представленная тенденция в отношении выручки и себестоимости продаж привела к росту затрат на рубль выручки на 22,73 %, что определяет сокращение эффективности основной деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии».

Помимо этого, следует отметить, что в составе себестоимости продаж АО «АК «Железные дороги Якутии» существенная величина принадлежит расходам, связанным с основной деятельностью, размер которых увеличится на 2705,96 млн. руб. или на 49,68 %, что существенно выше темпа прироста себестоимости продаж (36,74 % за 2021 – 2023 гг.). Сказанное определяется высокими расходами на обеспечение работы передвижных составов предприятия, в роли которых выступают тепловозы, потребляющие большие объемы дизельного топлива. Также следует отметить высокие расходы на внеплановые ремонты основных фондов АО «АК «Железные дороги Якутии», величина которых увеличилась на 260,90 млн. руб. или в 2,66 раза, что определяется высоким уровнем физического износа отдельных объектов основных средств предприятия, в частности, локомотивов и передвижных составов.

Также важно отметить, что АО «АК «Железные дороги Якутии» реализует деятельность в сфере железнодорожных перевозок, и, хоть железнодорожный транспорт является одним из наиболее безопасных видов транспорта, в современных условиях существует угроза возникновения аварий на транспорте, что способно привести к человеческим жертвам. Сказанное определяет необходимость организации должного контроля над техническим состоянием основных средств предприятия. Таким образом, экономическая безопасность АО «АК «Железные дороги Якутии» во многом зависит от эффективности использования основных средств предприятия, а также от уровня их технического использования. Сказанное позволяет определить необходимость улучшения технического состояния основных средств АО «АК «Железные дороги Якутии» в целях повышения эффективности деятельности предприятия и сокращения угроз экономической безопасности.

## 3 РЕЗЕРВЫ УЛУЧШЕНИЯ СОСТАВА И ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ

### 3.1 Разработка мероприятий по улучшению состава и технического состояния

Ранее проведенный анализ позволил определить существенное значение высокого технического состояния основных фондов, а также их технических и качественных характеристик для экономического состояния и экономической безопасности АО «АК «Железные дороги Якутии». Помимо этого, сделан вывод о высокой доле расходов предприятия на содержание локомотивов и подвижных составов, а также на их ремонты, в том числе внеплановые.

Основная причина указанной проблемы заключается в использовании локомотивов, в роли которых выступают тепловозы, работающие на дизельном топливе, что формирует высокие затраты основной деятельности. При этом часть тепловозов АО «АК «Железные дороги Якутии» имеет сравнительно высокий физический износ, что приводит к их частым поломкам и внеплановым ремонтам, приносящим предприятию дополнительные финансовые расходы. Помимо сказанного, недостатками использования тепловозов, являются:

- большая масса и относительная дороговизна необходимого оборудования. Электропередача обеспечивает электродинамическое (реостатное) торможение, при котором тепловозы работают как генераторы, нагруженные тормозными реостатами, за счёт сопротивления вращению валов тепловозов осуществляется торможение. При электродинамическом торможении меньше износ тормозных колодок;

- неспособность нового дизеля работать на переменных нагрузках. Низкие нагрузки так же отрицательно отражались на работе тепловоза;

- большие проблемы наблюдались в системе охлаждения локомотива - если дизель сильно нагревался, охлажденная вода неконтролируемо выбрасывалась. Команда была вынуждена на ходу поезда доливать в системы охлаждения дизельное топливо, в результате чего, резко возрастала опасность пожара;

- невозможность работы в режиме переменной нагрузки, в связи с чем,

необходимо приобретение дорогостоящей передачи, смазки и прочих вещей. Это может стать довольно затратным, особенно в том случае, когда тепловоз будет часто выходить из строя.

Представленные недостатки использования тепловозов на железнодорожном транспорте приводят к снижению уровня обслуживания.

Важно отметить, что стратегией развития АО «АК «Железные дороги Якутии» для 2030 года предусмотрена частичная замена имеющихся тепловозов на новые, бюджет мероприятия составляет 770 млн. руб. (предполагается произвести замену 28 единиц локомотивов).

При этом в современных условиях развития железнодорожного транспорта, все большую роль приобретают электровозы, отличия которых от тепловозов представлено в таблице 15.

Таблица 15 – Отличия электровозов от тепловозов

Критерии сравнения	Электровоза	Тепловоз
1	2	3
Принцип привода	Электровоз получает энергию для передвижения от внешнего источника, такого как электрическая сеть или аккумуляторы. Он использует электрические двигатели для преобразования электрической энергии в механическую, которая движет поезд.	Тепловоз использует собственный двигатель для генерации энергии. Обычно это дизельный двигатель, который приводит в действие механический привод поезда.
Источник энергии	Электровоз получает энергию от внешнего источника электрической энергии, такого как электрическая сеть или третий рельсовый контакт. Тепловоз же использует собственный источник энергии, который обычно представляет собой дизельное топливо.	Тепловозы могут быть оснащены дизельными двигателями или газотурбинными установками.
Эффективность и экологические аспекты	Электровозы считаются более экологически чистыми, так как они не выбрасывают прямых выбросов вредных веществ. Они полностью зависят от способа производства электроэнергии. Если электроэнергия производится из возобновляемых источников или низкоуглеродных источников, то электровозы могут быть более экологически ориентированными.	Тепловозы, особенно с дизельными двигателями, могут создавать выбросы вредных газов и иметь более низкую эффективность по сравнению с электровозами.
Применение	Электровозы обычно применяются на электрифицированных участках же-	Тепловозы, с другой стороны, используются на неэлектри-

1	2	3
	лезной дороги, где есть доступ к электрической сети. Они часто используются на высокоскоростных магистралях или в пассажирском транспорте, где требуется высокая скорость и плавность хода.	фицированных участках железной дороги, где нет доступа к электрической сети, или в случаях, когда требуется большая мощность для перевозки грузов по пересеченной местности или в грузовом транспорте.

Таким образом, основное различие между электровозом и тепловозом заключается в источнике энергии и принципе привода. Электровозы используют внешний источник электрической энергии и электрические двигатели, тогда как тепловозы оснащены собственным двигателем, обычно на основе дизельного топлива. Каждый из них имеет свои преимущества и применение в разных условиях железнодорожной эксплуатации.

В современных условиях, существуют также гибридные локомотивы, которые комбинируют преимущества электровозов и тепловозов. Эти локомотивы могут иметь электрический привод с возможностью использования внутреннего сгорания для генерации электроэнергии. Такие гибридные системы могут обеспечить повышенную эффективность и снижение выбросов вредных веществ.

На рисунке 8 представлены преимущества электровозов. Учитывая выше представленные преимущества электровозов перед тепловозами, в рамках выпускной квалификационной работы, предлагается осуществить замену отдельных тепловозов АО «АК «Железные дороги Якутии», имеющих высокий физический износ (замена которых предполагается в рамках стратегии развития АО «АК «Железные дороги Якутии» до 2030 года) на электровозы.

Ожидаемыми результатами мероприятия являются: модернизация основных фондов предприятия; снижение уровня физического износа отдельных объектов основных фондов; снижение расходов на содержание подвижных составов предприятия; сокращение расходов на внеплановые ремонты локомотивов; снижение количества поломок локомотивов; рост прибыли предприятия

за счет сокращения расходов; улучшение финансового состояния и повышение уровня экономической безопасности предприятия.

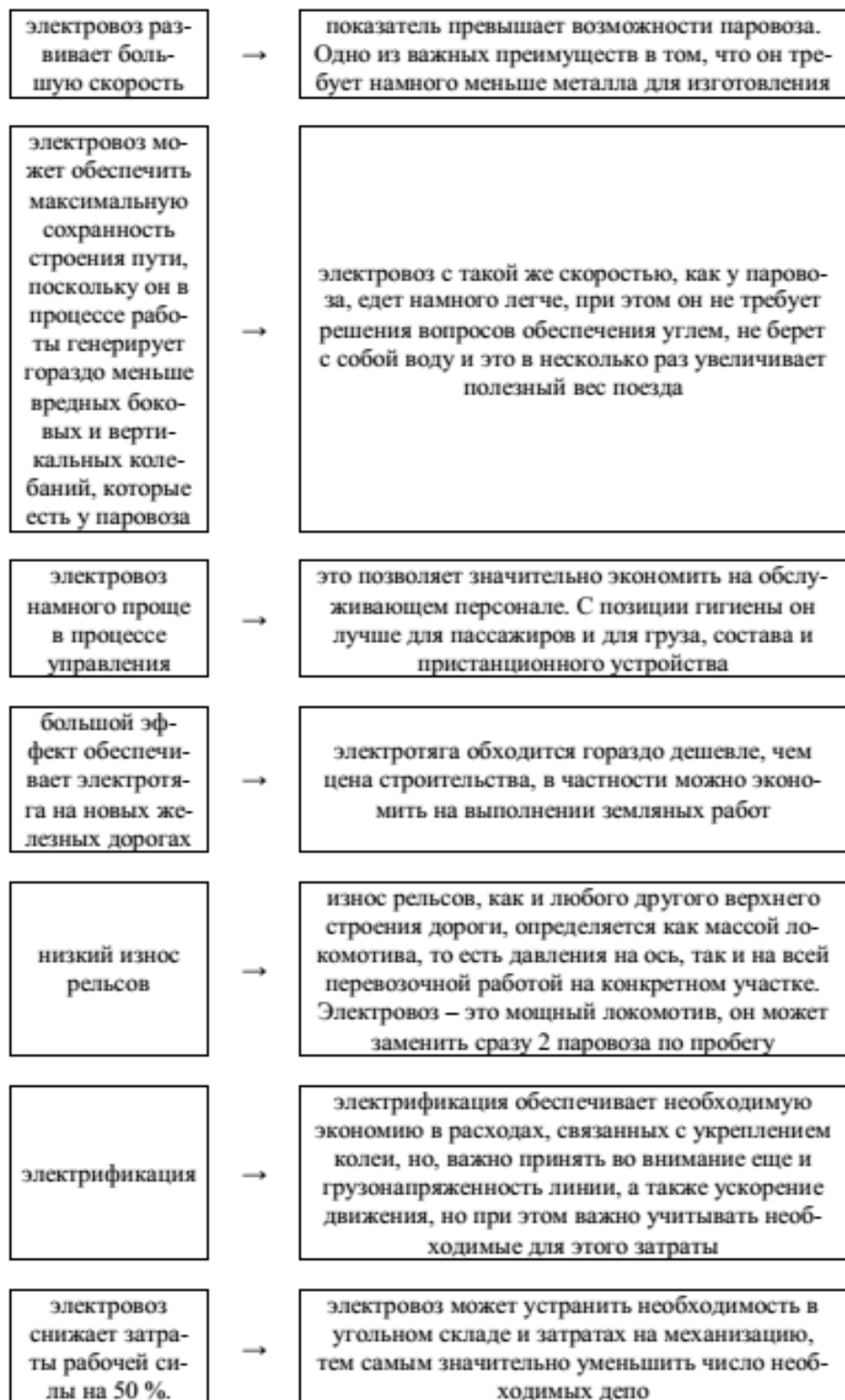


Рисунок 8 –Преимущества электровозов

Характеристика мероприятия представлена в таблице 17.

Таблица 17 – Характеристика мероприятия по замене 28 тепловозов АО «АК «Железные дороги Якутии» на электровозы

Мероприятие	Описание мероприятия	Влияние на экономические показатели	Влияние на угрозы экономической безопасности
Замена отдельных тепловозов на электровозы	Мероприятие предполагает осуществить замену отдельных тепловозов предприятия на электровозы. К замене предполагаются 28 тепловозов, имеющих высокий уровень физического износа, а также такие тепловозы предназначены к замене в рамках стратегии развития АО «АК «Железные дороги Якутии» до 2030 года. Количество тепловозов, в отношении которых предлагается осуществить замену, составляет 28 единиц. Бюджет мероприятия: 770 млн. руб. (стоимость одного электровоза – 27,5 млн. руб.).	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) сокращение расходов на внеплановые ремонты локомотивов;</li> <li>2) сокращение расходов на содержание локомотивов;</li> <li>3) снижение себестоимости продаж;</li> <li>4) рост показателей прибыли;</li> <li>5) повышение рентабельности деятельности предприятия;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) угроза снижения интенсивности и эффективности использования основных фондов;</li> <li>2) угроза снижения прибыли предприятия;</li> <li>3) угроза низкого качества обслуживания;</li> </ol>

Представленные сведения позволяют судить о том, что предложенное мероприятие призвано положительным образом отразиться на экономических показателях деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии», что приведет к снижению угроз экономической безопасности исследуемого хозяйствующего субъекта. Помимо этого, предложенное мероприятие является достаточно актуальным, ввиду усиления роли электровозов на рынке железнодорожных услуг, а также соответствует стратегии развития АО «АК «Железные дороги Якутии».

### 3.2 Прогноз экономической результативности разработанных мер и оценка их влияния на экономическую безопасность предприятия

#### 1.2 Прогноз экономической результативности разработанных мер и оценка их влияния на экономическую безопасность предприятия

Основное влияние предложенного мероприятия на экономические показатели деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии», заключается в снижении расходов на содержание локомотивов. По оценкам специалистов, расходы на содержание электровозов, в среднем на 45 % меньше, чем на содержание локомотивов. Исходя из сказанного, в таблице 18 представлен расчет изменения расходов на содержание локомотивов АО «АК «Железные дороги Якутии» после внедрения мероприятия.

Таблица 18 - Расчет изменения расходов на содержание локомотивов АО «АК «Железные дороги Якутии» после внедрения мероприятия

Показатель	2023 г.	После реализации мероприятия	Абсолютный прирост	Темп прироста, процент
Расходы на содержание локомотивов, млн. руб.	8153,14	4488,72	-3664,42	-45,00
в том числе в расчете один локомотив	34,55	19,02	-15,53	-45,00
в расчете на 28 локомотивов	967,32	532,56	-434,76	-45,00
Себестоимость продаж, млн. руб.	10918,18	7253,78	-3664,42	-33,56
Валовая прибыль (убыток), млн. руб.	-727,42	2937	3664,42	в 6,04 раза

Представленные сведения позволяют определить сокращение расходов на содержание локомотивов на 45 % или на 3664,42 млн. руб., что отразится на снижении себестоимости продаж (на 33,56 %) и приведет к формированию валовой прибыли в размере 2 937 млн. руб., которая увеличится на 3 664,42 млн. руб. Указанные изменения положительным образом отразятся на экономиче-

ском положении АО «АК «Железные дороги Якутии» и показателях, участвующих в формировании прибыли (финансовых результатах), что подтверждается сведениями, представленными в таблице 19.

Таблица 19 – Влияние мероприятия на финансовые результаты АО «АК «Железные дороги Якутии»

Показатель	2023 г.	После реализации мероприятия	Абсолютный прирост	Темп прироста, процент
Выручка, млн. руб.	10190,76	10190,76	-	-
Себестоимость продаж, млн. руб.	10918,18	7253,78	-3664,42	-33,56
Валовая прибыль (убыток), млн. руб.	-727,42	2937	3664,42	в 6,04 раза
Управленческие расходы, млн. руб.	486,73	486,73	-	-
Прибыль (убыток) от продаж, млн. руб.	-1214,15	2450,27	3664,42	в 4,02 раза
Прочие доходы, млн. руб.	3765,16	3765,16	-	-
Прочие расходы, млн. руб.	1608,73	1608,73	-	-
Чистая прибыль, млн. руб.	439,58	3371,12	2931,54	в 7,67 раза

Представленные в таблице 19 результаты влияния предложенного мероприятия на финансовые результаты АО «АК «Железные дороги Якутии», позволили определить ожидаемый рост валовой прибыли на 3 664,42 млн. руб. (или в 6,04 раза), что определяет рост результатов предприятия от основной деятельности. Также ожидается увеличение прибыли от продаж, что определяет рост результатов хозяйственной деятельности предприятия. Помимо этого, ожидается увеличение чистой прибыли АО «АК «Железные дороги Якутии» на 2 931,54 млн. руб. (или в 7,67 раза), что определяет ожидаемое повышение результативности деятельности хозяйствующего субъекта в целом.

Предложенное мероприятие положительным образом отразится на индикаторах экономической безопасности АО «АК «Железные дороги Якутии», что



подтверждается сведениями, представленными в таблице 20.

Таблица 20 – Влияние мероприятия на индикаторы экономической безопасности АО «АК «Железные дороги Якутии»

Группы индикаторов экономической безопасности	Индикаторы экономической безопасности	Значения индикаторов		Пороговые значения	Изменения
		2023 г.	после реализации мероприятия		
Производственные индикаторы	Среднегодовая стоимость основных средств, млн. руб.	20893,23	21278,23	Оценивается в динамике	385
	Фондовооруженность, млн. руб./чел.	18,51	18,85		0,34
Имущественные индикаторы	Среднегодовая стоимость активов, млн. руб.	27449,79	27834,79	Оценивается в динамике	385
Финансовые индикаторы	Себестоимость продаж, млн. руб.	10918,18	7253,78	Оценивается в динамике	-3664,42
	Прибыль от продаж, млн. руб.	-1214,15	2450,27		3664,42
	Чистая прибыль (чистый убыток), млн. руб.	439,58	3371,12		2931,54
	Соотношение себестоимости продаж и выручки, руб./руб.	1,07	0,71		-0,36
	Рентабельность (убыточность) продаж, процент	-11,91	24,04		35,95
	Рентабельность (убыточность) основной деятельности, процент	-6,66	40,49		47,15

По результатам анализа представленных показателей, наблюдается повышение индикаторов экономической безопасности АО «АК «Железные дороги Якутии».

В частности, наблюдается рост фондовооруженности предприятия, что определяет повышение обеспеченности персонала хозяйствующего субъекта основными средствами. Также наблюдается рост среднегодовой стоимости основных фондов и имущества предприятия, что определяет повышение производственного и имущественного потенциала АО «АК «Железные дороги Якутии». Помимо этого, отмечен рост прибыли от продаж и чистой прибыли, что определяет повышение результативности деятельности предприятия. Следует отметить повышение показателей рентабельности, что определяет рост эффективности деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии».

Помимо этого, отмечен рост прибыли от продаж и чистой прибыли, что определяет повышение результативности деятельности предприятия. Следует отметить повышение показателей рентабельности, что определяет рост эффективности деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии».

В целях наилучшего понимания результатов внедрения предложенного мероприятия, на рисунке 9 представлена радиальная диаграмма. Для построения диаграммы использованы только относительные показатели, чтобы привести полученные результаты в общей системе оценивания.

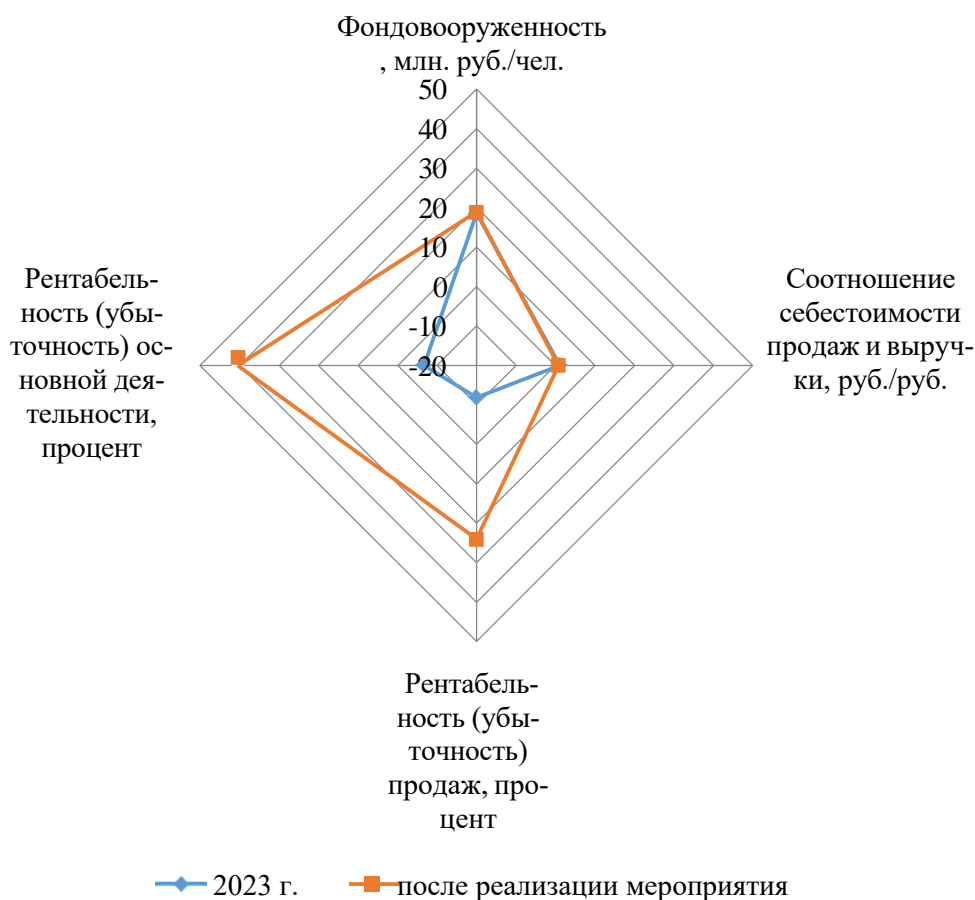


Рисунок 9 – Радиальная диаграмма, отражающая состояние экономической безопасности АО «АК «Железные дороги Якутии» до и после мероприятий

Таким образом, после внедрения мероприятия по технической модернизации и повышения технического состояния основных фондов АО «АК «Железные дороги Якутии», ожидается снижение угроз экономической безопасности предприятия.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В целях выпускной квалификационной работы, проведен анализ основных экономических результатов деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии», который позволил определить расширение масштабов деятельности и рост финансового потенциала предприятия при одновременном сокращении эффективности деятельности предприятия. Указанный вывод определяет формирование новых угроз экономической безопасности предприятия, среди которых: ухудшение финансового положения, сокращение производительности труда, снижение эффективности деятельности предприятия.

Текущее состояние развития АО «АК «Железные дороги Якутии» складывается под влиянием факторов внешней и внутренней среды. В частности, существенное влияние оказывает Стратегия развития Якутского транспортно-логистического узла Республики Саха (Якутия) до 2032 года. Особенностью внешней среды предприятия является отсутствие конкурентов у предприятия, так как «Железные дороги Якутии» является монополистом в своей отрасли.

Проведенный анализ факторы внешней и внутренней среды АО «АК «Железные дороги Якутии» позволил определить их существенное влияние на индикаторы экономической безопасности предприятия. В результате анализа индикаторов, определено, что деятельности предприятия присущи в большей степени кадровые и финансовые угрозы, способные негативным образом отразиться на экономических показателях деятельности предприятия, а также на ее дальнейшем развитии.

Основные фонды АО «АК «Железные дороги Якутии» представлены транспортными средствами, сооружениями, зданиями, машинами и оборудованием, а также другими видами основных средств. Проведенный анализ движения основных средств предприятия позволил определить снижение новых основных средств предприятия в составе исследуемого актива, что не позволит наращивать объемы оказания железнодорожных услуг. Также определено, что в анализируемом периоде проводилась замена отдельных объектов основных средств.

Проведенный анализ технического состояния основных средств позволил определить, что основные средства предприятия обладают сравнительно невысоким физическим износом, при этом показатель сокращается в результате приобретения новых объектов основных средств в анализируемом периоде. Наибольший физический износ характерен для производственного и хозяйственного инвентаря и оборудования. Наибольший коэффициент годности наблюдается у земельных участков.

По результатам дальнейшего анализа определено, что техническое состояние отдельных объектов основных средств предприятия является достаточно низким, что приводит к увеличению расходов на ремонт основных средств предприятия, в результате поломок и выхода из строя отдельного оборудования. Строгий контроль за обновлением и ремонтом основных средств предприятия позволит решить выявленные проблемы. Также важно осуществить замену отдельных основных средств, имеющих чрезмерно высокий физический износ. Представленные меры позволяют повысить экономические результаты деятельности предприятия и минимизировать производственные и финансовые угрозы экономической безопасности.

Таким образом, проведенный анализ позволил определить существенное значение высокого технического состояния основных фондов, а также их технических и качественных характеристик для экономического состояния и экономической безопасности АО «АК «Железные дороги Якутии». Помимо этого, сделан вывод о высокой доле расходов предприятия на содержание локомотивов и передвижных составов, а также на их ремонты, в том числе внеплановые. Основная причина указанной проблемы заключается в использовании локомотивов, в роли которых выступают тепловозы, работающие на дизельном топливе, что формирует высокие затраты основной деятельности. При этом часть тепловозов АО «АК «Железные дороги Якутии» имеет сравнительно высокий физический износ, что приводит к их частым поломкам и внеплановым ремонтам, приносящим предприятию дополнительные финансовые расходы.

Представленные недостатки использования тепловозов на железнодоро-

рожном транспорте приводят к снижению уровня обслуживания. При этом стратегией развития АО «АК «Железные дороги Якутии» до 2030 года предусмотрена частичная замена имеющихся тепловозов на новые, бюджет мероприятия составляет 770 млн. руб. (предполагается произвести замену 28 единиц локомотивов). Сказанное позволило определить необходимость осуществить замену отдельных тепловозов АО «АК «Железные дороги Якутии», имеющих высокий физический износ (замена которых предполагается в рамках стратегии развития АО «АК «Железные дороги Якутии» до 2030 года) на электровозы.

Основное влияние предложенного мероприятия на экономические показатели деятельности АО «АК «Железные дороги Якутии», заключается в снижении расходов на содержание локомотивов. По оценкам специалистов, расходы на содержание электровозов, в среднем на 45 % меньше, чем на содержание тепловозов. Так, ожидается сокращение расходов на содержание локомотивов на 3664,42 млн. руб., что отразится на снижении себестоимости продаж (на 33,56 %) и приведет к формированию валовой прибыли в размере 2 937 млн. руб., которая увеличится на 3 664,42 млн. руб. Указанные изменения положительным образом отразятся на экономическом положении АО «АК «Железные дороги Якутии» и показателях, участвующих в формировании прибыли (финансовых результатах). Так, ожидается рост валовой прибыли на 3 664,42 млн. руб. (или в 6,04 раза), что определяет рост результатов предприятия от основной деятельности. Помимо этого, ожидается увеличение чистой прибыли АО «АК «Железные дороги Якутии» на 2 931,54 млн. руб. (или в 7,67 раза), что определяет ожидаемое повышение результативности деятельности хозяйствующего субъекта в целом. Также предложенное мероприятие положительным образом отразится на индикаторах экономической безопасности АО «АК «Железные дороги Якутии». По результатам анализа представленных показателей, наблюдается повышение индикаторов экономической безопасности АО «АК «Железные дороги Якутии».

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Багдасарян, М.В. Анализ эффективности использования основных средств / М.В. Багдасарян // Молодой ученый. – 2023. - № 7. – С. 98 – 112.
- 2 Безверхая, Е.И. Экономическая безопасность предприятия: сущность и факторы / Е.И. Безверхая, И.И. Губа, К.А. Ковалева // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. – 2020. - № 4. – С. 101 – 112.
- 3 Бердникова, Л.Ф. О вопросах методики анализа основных средств организации / Л.Ф. Бердникова // Вектор науки ТГУ. – 2019. - № 3 (21). – 119 – 124.
- 4 Буркальцева, Д.Д. Экономическая безопасность: модель взаимодействия векторов развития и угроз / Буркальцева Д.Д. // Вестник Екатеринбургского института. - 2019. - № 2. – С. 21 - 27.
- 5 Быкова, К.В. Роль основных средств в обеспечении экономической безопасности предприятия / К.В. Быкова, В.С. Звягинцев // Государство и бизнес. Современные проблемы в экономике. – 2019. – № 1. – С. 68 - 72.
- 6 Веревкина, М.О. Влияние состояния основных фондов на обеспечение экономической безопасности (на материалах ООО «Мана» Абанского района) / М.О. Веревкина // Студенческая наука – взгляд в будущее. - 2022. - № 1. - С. 128 - 131.
- 7 Воротынская, А.М. Особенности оценки уровня экономической безопасности на современном предприятии / А.М. Воротынская // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. - 2021. - № 2 (80). – С. 98 - 100.
- 8 Герасимова, В.В. Экономическое содержание основных средств / В.В. Герасимова // Молодой ученый. – 2023. – № 2. – С. 451 – 459.
- 9 Гладских, Я.Ю. Нормативно-правовое регулирование учета основных средств в РФ / Я.Ю. Гладских // Заметки ученого. – 2023. - № 2. – С. 30–33.
- 10 Грунин, О.А. Экономическая безопасность организации: учебное пособие / О.А. Грунин, С.О. Грунин. - СПб.: Питер, 2021. - 160 с.

11 Даниловских, Т.Е. Оценка эффективности использования основных производственных средств предприятия / Т.Е. Даниловских // Молодой ученый. – 2021. – № 12 (32). – С. 48 – 54.

12 Дзюбанчук, А.А. Оценка влияния основных средств на экономическую безопасность предприятия / А.А. Дзюбанчук // Символ науки. – 2019. - № 8. – С. 92 – 94.

13 Дмитрук, Е.Ф. Методика оценки технического состояния основных средств / Е.Ф. Дмитрук // Экономический анализ: теория и практика. – 2021. - № 4. – С. 156 - 164.

14 Дремина, О.П. Подходы к определению понятия «основные средства», их классификация и методики анализа эффективности использования / О.П. Дремина // Молодой ученый. – 2021. - № 20. – С. 245 – 248.

15 Желтова, Ю.А. Проблемы анализа основных средств предприятия / Ю.А. Желтова, И.М. Морозова // Приволжский научный вестник. – 2020. - № 6 (48). – С. 25 – 31.

16 Забираев, М.В. Экономическая безопасность / М.В. Забираев. – М.: Юрайт, 2021. – 190 с.

17 Зубок, М.И. Экономическая безопасность субъектов предпринимательства: учебное пособие / М.И. Зубок, В.С. Рубцов, С.М. Яременко. – М.: Юрайт, 2022. – 226 с.

18 Иванюта, Т.Н. Основные подходы к формированию системы экономической безопасности на предприятиях / Т.Н. Иванюта // Молодой ученый. - 2021. - № 4 (51). - С. 215 - 223.

19 Кавун, С.В. Информационная безопасность в бизнесе / С.В. Кавун. – М.: Юрайт, 2020. – 408 с.

20 Кавун, С.В. Подходы к обеспечению экономической безопасности предприятия / С.В. Кавун, Ю.А. Синенко // Молодой ученый. – 2020. - № 3. – С. 172 – 173.

21 Киселева, И.А. Экономическая безопасность предприятия: особенности, виды, критерии оценки / И.А. Киселева, Е.Н. Симновович, И.С. Косенко //

Вестник Воронежского государственного университета инженерных технологий. – 2020. - № 2. – С. 415 – 423.

22 Климова, К.В. Оценка технического состояния основных средств и производственных мощностей предприятия / К.В. Климова // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2021. - № 15. – С. 156 – 160.

23 Клиновицкая, Т.Г. Анализ эффективности использования основных средств / Т.Г. Клиновицкая // Вопросы экономики. – 2020. - № 8. – С. 54 – 59.

24 Козаченко, А.В. Экономическая безопасность предприятия: сущность и механизм обеспечения / А.В. Козаченко, В.П. Пономарев, А.Н. Ляшенко. – Киев: Либра, 2023. – 280 с.

25 Колочков, А.Б. Угрозы экономической безопасности предприятия / А.Б. Колочков // Научный журнал. - 2019. - № 5. - С. 67 – 68.

26 Коренкова, С.И. Высокая степень износа основных средств как угроза экономической безопасности хозяйствующих субъектов / С.И. Коренкова, Е.А. Шуранова // Наука сегодня: теоретические и практические аспекты. – 2019. - № 3. – С. 51 – 53.

27 Коробчинский, А.Л. Методика формирования системы экономической безопасности предприятия / А.Л. Коробчинский // Актуальные проблемы экономики. – 2019. – № 4 (94). – С. 41 – 45.

28 Куркин, Н.В. Управление экономической безопасностью развития предприятия / Н.В. Куркин. – Днепропетровск: АРТ-ПРЕСС, 2021. – 452 с.

29 Лоханова, В.Н. Мониторинг экономической безопасности организации / Лоханова В.Н. // Вестник Университета (Государственный университет управления). - 2023. - № 2. – С. 70 - 75.

30 Мак-Мак, В.П. Служба безопасности предприятия / В.П. Мак-Мак. – М.: Инфра-М, 2019. – 80 с.

31 Маслова, Т.С. Анализ основных средств / Т.С. Маслова // Практическая бухгалтерия. - 2020. - № 7 (175). – С. 106 – 116.

32 Мельникова, Т.В. Методика проведения анализа основных средств организации / Т.В. Мельникова // Молодой ученый. – 2020. - № 8. – С. 570 – 573.



33 Моисеева, А.А. Особенности анализа эффективности использования основных средств / А.А. Моисеева // Экономический анализ: теория и практика. – 2020. - № 4. – С. 242 – 247.

34 Мукминов, Э.И. Анализ эффективности использования основных средств / Э.И. Мукминов, З.Т. Насретдинова // Международный студенческий научный вестник. – 2022. - № 5. – С. 133 – 141.

35 Никишина, И.Ю. Оценка эффективности использования основных средств предприятия / И.Ю. Никишина, О.С. Воскобоева // Экономический анализ: теория и практика. – 2021. - № 7. – С. 82 – 88.

36 Новиков, В.Ф. Философия экономической безопасности коммерческого предприятия / В.Ф. Новиков // Фундаментальные исследования. – 2019. - № 1. – С. 14 – 18.

37 Об утверждении Федеральных стандартов бухгалтерского учета ФСБУ 6/2020 «Основные средства» и ФСБУ 26/2020 «Капитальные вложения» [Электронный ресурс] : приказ Минфина России от 17.09.2020 г. № 204н. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

38 Общероссийский классификатор основных средств. ОК 013-2014 (СНС 2008) [Электронный ресурс] : приказ Росстандарта от 12.12.2014 г. № 2023-ст. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

39 О классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы [Электронный ресурс] : постановление Правительства Российской Федерации от 01.01.2002 г. № 1. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

40 О классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы [Электронный ресурс] : постановление правительства РФ от 01.01.2002 г. № 1. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

41 Олейников, Е.А. Экономическая и национальная безопасность: учебник для вузов / Е.А. Олейников. – М.: Экзамен, 2019. – 340 с.

42 Павлов, А.Ю. Экономическая безопасность бизнес-процессов в условиях реализации концепции устойчивого развития / А.Ю. Павлов, В.Н. Батова //

Российское предпринимательство. – 2022. – № 23 (269). – С. 113 – 119.

43 Пестис, М.В. Анализ состояния и эффективности использования основных средств / М.В. Пестис, Л.В. Дидюля // Российский бухгалтер. – 2020. - № 4. – С. 119 – 124.

44 Рогуленко, Т.М. Сущность основных средств / Рогуленко, Т.М. Сущность основных средств как объекта бухгалтерского учета // Финансовый менеджмент. - 2020. - № 1. - С. 129 - 134.

45 Сенчак, Е.А. Современные подходы к определению сути экономической безопасности предприятия / Е.А. Сенчак // Экономика: реалии времени. – 2021. - № 6. – С. 34 – 40.

46 Соловьева, Н.А. Анализ основных средств и эффективности их использования / Н.А. Соловьева, Е.А. Медведева. – Красноярск: Издательство КГТЭИ. – 2020. – 54 с.

47 Фомина М.В. Проблемы экономически безопасного развития предприятий: теория и практика / М.В. Фомина. – М.: ИНФРА-М, 2020. – 140 с.

48 Хазмина, О.И. Влияние эффективности использования основных средств на экономическую безопасность предприятия / О.И. Хазмина, Е.В. Банникова, А.А. Навасардян // Фундаментальные исследования. – 2020. - № 1. – С. 354 – 361.

49 Ховрина, Д.Р. О вопросах методике анализа основных средств предприятия / Д.Р. Ховрина // Молодой ученый. – 2019. - № 10.–С. 924 – 927.

50 Хорошков, С.И. Проблемы определения экономической сущности основных средств / С.И. Хорошков, В.И. Букия // Вопросы современной науки и практики. – 2020. - № 11. – С. 236 – 242.

51 Чунаев, С.Ю. Проблемы обеспечения экономической безопасности / С.Ю. Чунаев, И.А. Сергеева // Наука России. – 2023. - № 3. – С. 32 – 35.

52 Шанин, И.И. Эффективность использования основных средств в коммерческих организациях / И.И. Шанин, Д.А. Полупанова // Молодой ученый. – 2020. - № 13 (147). – С. 92 – 95.

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

Методика анализа основных фондов предприятий Таблица А.1 - Методика анализа основных фондов предприятий

Направление анализа	Показатель	Формула	Методика расчета
1	2	3	4
Наличие основных фондов	Среднегодовая стоимость основных фондов	$\overline{OC} = (OC_{н} + OC_{к}) : 2$	OC <sub>н</sub> – наличие основных средств на начало года; OC <sub>к</sub> – наличие основных средств на конец года.
		$OC_{ср} = OC_{нач} + ((OC_{пост} \times T_i) : 12) - ((OC_{выб.} \times T_j) : 12)$	T <sub>i</sub> и T <sub>j</sub> – периоды функционирования введенных средств, и период в течение которого они функционировать не будут соответственно; OC <sub>нач.</sub> – стоимость основных производственных средств на начало года; OC <sub>кон.</sub> – стоимость основных производственных средств на конец года.
Движение основных фондов	Коэффициент поступления	$K_{пост} = OC_{пост} : OC_{кон.}$	OC <sub>пост</sub> – стоимость поступивших основных производственных средств; OC <sub>кон.</sub> – стоимость основных производственных средств на конец года;
	Коэффициент выбытия	$K_{выб} = OC_{выб.} : OC_{нач.}$	OC <sub>выб.</sub> – стоимость выбывших основных производственных средств; OC <sub>нач.</sub> – стоимость основных производственных средств на начало года.
	Коэффициент обновления основных фондов	$K_o = OC_{вв.} : OC_{к.}$	OC <sub>вв.</sub> – стоимость объектов основных средств, введенных в эксплуатацию за отчетный период; OC <sub>к.</sub> – стоимость объектов основных средств организации на конец отчетного периода.
	Коэффициент поступления объектов основных средств (КП)	$КП = OC_{п} / ОСК$	OC <sub>п</sub> – стоимость объектов основных средств, поступивших в организацию за отчетный период.
	Коэффициент интенсивности обновления основных фондов	$K_{и} = OC_{н} : OC_{вв.}$	OC <sub>пр</sub> – сумма прироста объектов основных средств за отчетный период, которая рассчитывается как разница между введенными и выбывшими ОС за этот отчетный период
	Коэффициент прироста основных средств	$K_{пр} = OC_{пр} : OC_{к.}$	

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А  
 Методика анализа основных фондов предприятий  
 Продолжение таблицы  
 А.1

1	2	3	4
Интенсивность использования основных фондов	Фондоотдача	$FO = B : \overline{OC}$	B – выручка от продаж; $\overline{OC}_m$ – среднегодовая стоимость машин и оборудования.
	Фондоотдача активной части (ФОа)	$FO_a = B : \overline{OC}_m$	
	Фондоёмкость	$FE = \overline{OC} : B$	
Эффективность использования основных фондов	Фондовооруженность	$Fвоор = OC : Ч$	Э – количество энергетических мощностей; Ч – среднесписочная численность работников.
	Степень обеспеченности основными средствами	Обесп = $(OC(Э)факт) : OC(Э)потр \times 100$	OC(Э)факт – фактическое наличие основных средств или энергетических мощностей; OC(Э)потр – потребность в основных средствах или энергетических мощностях для производства данного объема продукции (работ, услуг).
Техническое состояние основных фондов	Коэффициент износа	$K_{изн} = A : OC_{нач(кон)} \times 100$ %	A – сумма начисленной амортизации основных средств за год; ПС – первоначальная стоимость основных фондов; OC <sub>нач(кон)}</sub> – стоимость основных средств на начало и конец периода соответственно.
	Коэффициент годности	$K_{годн} = ПС : OC_{нач(кон)} \times 100$ %	

## ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Полный перечень услуг, оказываемых АО «АК «Железные дороги Якутии»

Перечень услуг предприятия	→	Сфера перевозки грузов и пассажиров	<p>Перевозка пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования.</p> <p>Оказание услуг по предоставлению локомотивной тяги.</p> <p>Транспортировка грузов по железнодорожным путям общего и необщего пользования.</p> <p>Погрузо-разгрузочные работы на железнодорожных путях общего и необщего пользования.</p> <p>Сопровождение и охрана грузов в пути следования.</p> <p>Оказание услуг по предоставлению локомотивной тяги.</p> <p>Оказание услуг по хранению грузов.</p> <p>Транспортно-экспедиционная деятельность.</p> <p>Перевозка грузов и пассажиров.</p> <p>Организация и эксплуатация логистических центров.</p>
	→	Сфера производства, ремонта и строительства	<p>Производство, текущее содержание и эксплуатация железнодорожного подвижного состава.</p> <p>Оказание услуг по проведению планового и текущего ремонта, технического обслуживания вагонов.</p> <p>Выполнение работ по предупреждению и ликвидации аварийных и чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте.</p> <p>Хранение и применение взрывчатых материалов промышленного назначения.</p>
	→	Сфера обслуживания инфраструктуры железнодорожного транспорта	<p>Оказание услуг по предоставлению инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.</p> <p>Выполнение работ по эксплуатации, содержанию и ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащих обществу.</p>
	→	Сфера проектирования и конструкторской деятельности	<p>Ведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских, проектных, изыскательских, строительных, строительного-монтажных и ремонтно-строительных работ.</p> <p>Производство маркшейдерских работ.</p> <p>Оказание инжиниринговых услуг.</p>
	→	Сфера внешнеэкономической деятельности	<p>Внеэкономическая деятельность, в том числе оказание услуг на железнодорожном транспорте общего пользования в международном сообщении, осуществление сотрудничества с иностранными организациями железнодорожного транспорта, привлечение в установленном порядке к сооружению объектов железнодорожного транспорта иностранных организаций.</p>

Рисунок Б.1 – Полный перечень услуг АО «АК «Железные дороги Якутии»

**ПРИЛОЖЕНИЕ В**  
**Финансовая (бухгалтерская) отчетность АО «АК «Железные дороги Якутии»**  
**за 2021 – 2023 гг.**

**Бухгалтерский баланс**  
**на 31 декабря 2023 г.**

		Форма по ОКУД	<b>Коды</b>		
		Дата (число, месяц, год)	<b>0710001</b>		
			<b>31</b>	<b>12</b>	<b>2023</b>
Организация	<b>Акционерное общество "Акционерная компания "Железные дороги Якутии"</b>	по ОКПО	<b>40822893</b>		
Идентификационный номер налогоплательщика		ИНН	<b>1435073060</b>		
Вид экономической деятельности	<b>Деятельность железнодорожного транспорта: грузовые перевозки</b>	по ОКВЭД 2	<b>49.2</b>		
Организационно-правовая форма / форма собственности	<b>Смешанная Российская собственность с долями Федеральной собственности и собственности Субъектов РФ</b>	по ОКФС / ОКФС	<b>12267</b>	<b>43</b>	
Непубличные Акционерные общества		по ОКЕИ	<b>384</b>		
Единица измерения:	в тыс. рублей				
Местонахождение (адрес)	<b>578900, Саха /Якутия/ Респ, Алданский у, Алдан г, Маяковского ул, дом № 14</b>				
Бухгалтерская отчетность подлежит обязательному аудиту	<input checked="" type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ				
Наименование аудиторской организации/фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального аудитора	<b>Акционерное Общество «Иркутскаудит»</b>				
Идентификационный номер налогоплательщика аудиторской организации/индивидуального аудитора		ИНН	<b>3807000149</b>		
Основной государственный регистрационный номер аудиторской организации/индивидуального аудитора		ОГРН/ОГРНИП	<b>1023801017712</b>		

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2023 г.	На 31 декабря 2022 г.	На 31 декабря 2021 г.
	<b>АКТИВ</b>				
	<b>I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>				
	Нематериальные активы	1110	-	-	-
	Результаты исследований и разработок	1120	28 438	28 438	20 105
	Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-
	Материальные поисковые активы	1140	-	-	-
	Основные средства	1150	22 379 800	19 406 662	31 805 483
	в том числе:				
	Основные средства в организации	11501	15 830 617	14 417 525	3 804 060
	Оборудование к установке	11502	183 869	183 869	-
	Строительство объектов основных средств	11503	5 849 028	4 279 384	3 614 402
	Приобретение объектов основных средств	11504	408 203	336 631	259 379
	Авансы выданные	11505	108 083	189 253	49 824
	Незавершенное строительство ж/д линии "Беркажит-Томмот-Якутск"	11506	-	-	21 472 935
	Незавершенное строительство Пускового комплекса	11507	-	-	2 604 883
	Доходные вложения в материальные ценности	1160	-	-	-
	Финансовые вложения	1170	1 517	1 517	1 517
	Отложенные налоговые активы	1180	1 101 834	849 970	661 853
	Прочие внеоборотные активы	1190	274 021	473 252	391 771
	в том числе:				
	ППА		274 021	473 252	391 771
	Итого по разделу I	1100	23 785 610	20 759 839	32 880 729

**ПРИЛОЖЕНИЕ**  
к аудиторскому заключению

Рисунок В.1 – Бухгалтерский баланс АО «АК «Железные дороги Якутии»  
на 31.12.2023 г. Актив

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ В  
 Финансовая (бухгалтерская) отчетность АО «АК «Железные дороги Якутии»  
 за 2021 – 2023 гг.

II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ					
Запасы	1210	2 369 398	1 701 422	1 311 303	
в том числе:					
Материалы	12101	1 035 010	1 092 068	680 286	
Товары	12102	20	24 525	15 219	
Готовая продукция	12103	1 058 060	270 470	352 376	
Основное производство	12104	276 308	314 359	263 422	
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	-	5 278	385	
в том числе:					
НДС по приобретенным материально-производственным запасам	12201	-	5 170	-	
НДС по приобретенным услугам	12202	-	108	385	
НДС, уплаченный при ввозе товаров на территорию РФ	12203	-	-	-	
Дебиторская задолженность	1230	2 418 484	2 586 379	2 836 541	
в том числе:					
Расчеты с поставщиками и подрядчиками	12301	414 784	286 543	1 009 273	
Расчеты по налогам и сборам	12302	147 573	1 880	12 832	
Расчеты с разными дебиторами и кредиторами	12303	1 576 869	1 873 410	1 307 664	
Расчеты с покупателями и заказчиками (кроме ж/д)	12304	263 410	413 654	499 985	
Расчеты с покупателями и заказчиками (ж/д)	12305	15 848	10 892	6 787	
		-	-	-	
Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	250 000	-	-	
в том числе:					
Депозитные счета	12401	250 000	-	-	
Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	5 771	348 971	11 876	
в том числе:					
Расчетные счета	12501	4 986	348 389	11 156	
Прочие оборотные активы	1260	333 117	335 302	330 360	
в том числе:					
НДС по авансам полученным	1261	333 117	335 302	33 036	
Итого по разделу II	1200	5 376 770	4 977 352	4 490 465	
<b>БАЛАНС</b>	<b>1600</b>	<b>29 162 380</b>	<b>25 737 191</b>	<b>37 371 194</b>	

Рисунок В.2 – Бухгалтерский баланс АО «АК «Железные дороги Якутии»  
 на 31.12.2023 г. Актив

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ В  
 Финансовая (бухгалтерская) отчетность АО «АК «Железные дороги Якутии»  
 за 2021 – 2023 гг.

Форма 0710001 с.2

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2023 г.	На 31 декабря 2022 г.	На 31 декабря 2021 г.
	<b>ПАССИВ</b>				
	<b>III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ</b>				
	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	8 627 571	8 627 571	8 627 571
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	-	-	-
	Переоценка внеоборотных активов	1340	-	-	-
	Добавочный капитал (без переоценки)	1350	8 925 521	6 051 273	15 706 418
	в том числе:				
	Средства полученные на увеличение УК	1351	4 848 526	2 103 723	1 814 823
	Резервный капитал	1360	55 097	43 459	32 108
	в том числе:				
	1361		-	-	-
	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	905 962	594 397	485 366
	в том числе:				
	Нераспределенная прибыль отчетного периода	1371	439 580	-	-
	<b>Итого по разделу III</b>	<b>1300</b>	<b>18 514 151</b>	<b>15 316 700</b>	<b>24 851 463</b>
	<b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>				
	Заемные средства	1410	1 069 171	1 545 256	944 021
	в том числе:				
	Долгосрочные кредиты	14101	1 069 171	1 545 256	944 021
	Отложенные налоговые обязательства	1420	1 500 018	1 573 638	4 245 758
	в том числе:				
	переоценка внеоборотных активов (ПБУ18/02)		1 172 195	1 301 639	3 787 651
	Оценочные обязательства	1430	2 196 591	1 149 900	1 212 983
	Прочие обязательства	1450	125 105	375 329	353 761
	в том числе:				
	Аренда, лизинговые обязательства	1451	125 105	375 329	353 761
	<b>Итого по разделу IV</b>	<b>1400</b>	<b>4 890 885</b>	<b>4 644 123</b>	<b>6 756 523</b>
	<b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>				
	Заемные средства	1510	450 097	755 182	1 301 000
	в том числе:				
	Краткосрочные кредиты	15101	450 000	755 000	1 301 000
	Проценты по краткосрочным кредитам	15102	-	78	-
	Проценты по долгосрочным кредитам	15103	97	104	-
	Кредиторская задолженность	1520	3 595 273	3 378 916	3 092 754
	в том числе:				
	Расчеты с поставщиками и подрядчиками	15201	1 239 531	403 363	790 360
	Расчеты с покупателями и заказчиками	15202	2 011 676	2 024 700	1 994 895
	Расчеты по налогам и сборам	15203	149 631	398 879	174 311
	Расчеты с персоналом по оплате труда	15204	94 842	80 961	63 039
	Задолженность участникам (учредителям) по выплате доходов	15205	1 062	936	556
	Расчеты с разными дебиторами и кредиторами	15206	98 531	470 076	69 593
	Доходы будущих периодов	1530	-	-	-
	Оценочные обязательства	1540	1 526 085	1 397 001	1 075 422
	Прочие обязательства	1550	185 889	245 269	294 032
	в том числе:				
	НДС по авансам выданным	1551	86 953	86 048	146 426
	Аренда ФСБУ 25/2018	1552	98 936	159 221	147 606
	<b>Итого по разделу V</b>	<b>1500</b>	<b>5 757 344</b>	<b>5 776 368</b>	<b>5 763 208</b>
	<b>БАЛАНС</b>	<b>1700</b>	<b>29 162 380</b>	<b>25 737 191</b>	<b>37 371 194</b>

ПРИЛОЖЕНИЕ  
к аудиторскому заключению  
АО «Иркутскэнергосбыт»  
Дата: 10.01.2024

Рисунок В.3 – Бухгалтерский баланс АО «АК «Железные дороги Якутии»  
на 31.12.2023 г. Пассив



Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ В  
 Финансовая (бухгалтерская) отчетность АО «АК «Железные дороги Якутии»  
 за 2021 – 2023 гг.

Отчет о финансовых результатах за Январь - Декабрь 2022 г.		Дата (число, месяц, год)	Коды		
		Форма по ОКУД	0710002		
		Дата (число, месяц, год)	31	12	2022
Организация	Акционерное общество "Акционерная компания "Железные дороги Якутии"	по ОКПО	40822893		
Идентификационный номер налогоплательщика		ИНН	1435073060		
Вид экономической деятельности	Деятельность железнодорожного транспорта: грузовые перевозки	по ОКВЭД 2	49.20		
Организационно-правовая форма / форма собственности	Смешанная российская собственность с долями федеральной собственности и собственности субъектов Российской Федерации	по ОКОПФ / ОКФС			
Непубличные акционерные общества		по ОКЕИ	384		
Единица измерения:	в тыс. рублей				

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2022 г.	За Январь - Декабрь 2021 г.
	Выручка	2110	9 541 435	8 146 930
6.	Себестоимость продаж	2120	(9 266 715)	(7 984 584)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	274 720	162 346
	Коммерческие расходы	2210	-	-
6.	Управленческие расходы	2220	(437 178)	(394 566)
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	(162 458)	(232 220)
	Доходы от участия в других организациях	2310	3	2
	Проценты к получению	2320	16 473	1 137
	Проценты к уплате	2330	(109 517)	(68 712)
	Прочие доходы	2340	2 631 198	2 610 905
6.	Прочие расходы	2350	(1 994 374)	(1 967 616)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	381 325	343 496
	Налог на прибыль	2410	(148 570)	(149 339)
	в том числе:			
	текущий налог на прибыль	2411	(522 796)	(227 864)
	отложенный налог на прибыль	2412	374 226	78 525
	Прочее	2460	-	32 862
	Чистая прибыль (убыток)	2400	232 755	227 019

Рисунок В.4 – Отчет о финансовых результатах АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2022 г.

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ В  
 Финансовая (бухгалтерская) отчетность АО «АК «Железные дороги Якутии»  
 за 2021 – 2023 гг.

Отчет о финансовых результатах за Январь - Декабрь 2023 г.			Коды		
			0710002		
			31	12	2023
Организация	Акционерное общество "Акционерная компания "Железные дороги Якутии"	по ОКПО	40822893		
Идентификационный номер налогоплательщика		ИНН	1435073060		
Вид экономической деятельности	Деятельность железнодорожного транспорта: грузовые перевозки	по ОКВЭД 2	49.2		
Организационно-правовая форма / форма собственности	Смешанная Российская собственность с долями Федеральной собственности и собственности Субъектов РФ	по ОКОПФ / ОКФС	12267	43	
Непубличные Акционерные общества					
Единица измерения:	в тыс. рублей	по ОКЕИ	384		

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2023 г.	За Январь - Декабрь 2022 г.
	Выручка	2110	10 190 759	9 541 435
	Себестоимость продаж	2120	(10 918 176)	(9 266 715)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	(727 417)	274 720
	Коммерческие расходы	2210	-	-
	Управленческие расходы	2220	(486 733)	(437 178)
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	(1 214 150)	(162 458)
	Доходы от участия в других организациях	2310	3	3
	Проценты к получению	2320	37 915	16 473
	Проценты к уплате	2330	(20 435)	(109 517)
	Прочие доходы	2340	3 765 158	2 631 198
	Прочие расходы	2350	(1 608 728)	(1 994 374)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	959 763	381 325
	Налог на прибыль	2410	(395 769)	(148 570)
	в том числе:			
	текущий налог на прибыль	2411	(591 809)	(522 796)
	отложенный налог на прибыль	2412	196 040	374 226
	Прочее	2460	(124 414)	-
	в том числе:			
	Оценочное обязательство по налогу на сверхприбыль		(124 414)	-
	Чистая прибыль (убыток)	2400	439 580	232 755

Рисунок В.5 – Отчет о финансовых результатах АО «АК «Железные дороги Якутии» за 2023 г.

**Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ В**  
**Финансовая (бухгалтерская) отчетность АО «АК «Железные дороги Якутии»**  
**за 2021 – 2023 гг.**

**2. Основные средства**  
**2.1. Наличие и движение основных средств**

Наименование показателя	Код	Период	На начало года		Поступило	Изменения за период				На конец периода		
			первоначальная стоимость	накопленная амортизация и убытки от обесценения		Выбыло объектов		Переоценка		первоначальная стоимость	накопленная амортизация и убытки от обесценения	
						первоначальная стоимость	накопленная амортизация и убытки от обесценения	начислено амортизации	убыток от обесценения			Первоначальная стоимость
Основные средства (без учета доходных вложений в материальные ценности) - всего	5200	за 2023г.	18 420 450	(3 529 672)	2 717 468	(261 100)	97 015	(1 339 524)	-	-	20 876 816	(4 772 181)
в том числе:	5210	за 2022г.	6 824 219	(2 610 353)	25 596 310	(62 132)	38 657	957 976	(12 430 056)	(1 507 891)	18 420 450	(3 529 672)
Транспортные средства	5201	за 2023г.	3 807 640	(1 767 570)	665 072	-	-	(255 938)	-	-	4 472 712	(2 023 508)
	5211	за 2022г.	3 137 787	(1 524 460)	682 755	(12 902)	2 802	(245 912)	-	-	3 807 640	(1 767 570)
Производственный и хозяйственный инвентарь	5202	за 2023г.	14 959	(8 245)	2 955	-	-	(2 631)	-	-	17 914	(10 876)
	5212	за 2022г.	22 932	(10 109)	2 678	(10 651)	5 976	(4 112)	-	-	14 959	(8 245)
Сооружения	5203	за 2023г.	10 792 382	(533 066)	2 059 225	(270)	124	(724 289)	-	-	12 851 337	(1 257 231)
	5213	за 2022г.	590 254	(131 829)	24 140 284	(209)	144	(401 381)	(12 430 056)	(1 507 891)	10 792 382	(533 066)
Здания	5204	за 2023г.	1 550 549	(325 664)	1 904	(257 006)	95 633	(79 010)	-	-	1 295 447	(309 041)
	5214	за 2022г.	1 428 508	(281 224)	123 780	(1 739)	1 443	(45 883)	-	-	1 550 549	(325 664)
Офисное оборудование	5205	за 2023г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	5215	за 2022г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Машины и оборудование	5206	за 2023г.	1 499 922	(665 224)	69 235	(3 821)	1 255	(182 476)	-	-	1 565 336	(846 445)
	5216	за 2022г.	1 110 385	(557 576)	424 299	(34 762)	26 535	(134 183)	-	-	(1 499 922)	(665 224)
Земельные участки	5207	за 2023г.	51 843	-	23 128	-	-	-	-	-	74 971	-
	5217	за 2022г.	37 427	-	14 416	-	-	-	-	-	51 843	-
ПГА	5208	за 2023г.	703 155	(229 903)	(104 051)	(3)	3	(95 180)	-	-	599 101	(325 080)
	5218	за 2022г.	496 926	(105 155)	208 098	(1 869)	1 757	(126 505)	-	-	703 155	(229 903)
Учтено в составе доходных вложений в материальные ценности - всего	5220	за 2023г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
в том числе:	5230	за 2022г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	5221	за 2023г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	5231	за 2022г.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Рисунок В.6 – Раздел 2.1 «Наличие и движение основных средств» пояснений к бухгалтерскому балансу АО «АК «Железные дороги Якутии» на 31.12.2023 г.

## ПРИЛОЖЕНИЕ Г

### Характеристика факторов внешней среды, влияющих на деятельность АО «АК «Железные дороги Якутии»

Таблица Г.1 – Характеристика факторов внешней среды, влияющих на деятельность АО «АК «Железные дороги Якутии»

Фактор 1	Проявление 2	Возможные ответные меры 3
<b>Политические факторы</b>		
Изменение тарифов на железнодорожные перевозки	Уровень тарифов на железнодорожные перевозки устанавливается Федеральной антимонопольной службой РФ (ФАС РФ). Установление тарифов выше норматива влечет за собой административную ответственность. При этом изменение тарифов на железнодорожные перевозки, нередко ведет к изменению стоимости услуг, устанавливаемых исследуемым предприятием.	В качестве возможных ответных мер, целесообразно предложить внедрить в деятельность АО «АК «Железные дороги Якутии» строгий контроль над действующими тарифами, в целях обеспечения финансовой стабильности и экономической безопасности предприятия.
Изменение объемов государственной финансовой поддержки, предназначенной для целей развития предприятий сферы железнодорожного транспорта	Сокращение объема государственной финансовой поддержки предприятий сферы железнодорожного транспорта, способно привести к сокращению объемов финансирования деятельности предприятий рассматриваемой сферы, и, как следствие, к ухудшению их финансового положения и снижению экономической безопасности.	В качестве возможных ответных мер на негативное влияние рассматриваемого фактора, следует предложить осуществление вложенных свободных денежных средств предприятий сферы железнодорожного транспорта в развитие прибыльных хозяйствующих субъектов, в целях получения дополнительного дохода и увеличения объемов собственного финансирования.
Направления стратегии развития Якутского транспортно-логистического узла Республики Саха (Якутия)	Основные направления развития предприятий сферы железнодорожного транспорта, отражаются в Стратегии социально-экономического развития регионов. При существенном изменении направлений стратегического развития сферы железнодорожного транспорта России, внедряемые изменения на государственном уровне, способны существенным образом отразиться на результатах деятельности предприятий рассматриваемой сферы, вплоть до сокращения масштабов их деятельности (в случае развития альтернативных видов транспорта). Следует отметить, что в анализируемом периоде АО «АК «Железные дороги Якутии» не получало средств государственной поддерж-	Сохранение имеющейся базы потребителей (чтобы население и предприятия не переходили на альтернативные виды транспорта), с помощью удержания тарифов на железнодорожные перевозки.

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Г

Характеристика факторов внешней среды, влияющих на деятельность АО «АК  
«Железные дороги Якутии»

Продолжение таблицы Г.1

1	2	3
	ки.	
Усиление мер контроля над деятельностью предприятий сферы железнодорожного транспорта со стороны государства	Снижение финансовых результатов, в результате увеличения размера штрафов и прочих аналогичных платежей, за нарушение норм и положений законодательства, регламентирующих деятельность предприятий сферы железнодорожного транспорта.	Внедрение системы строго контроля, в части соблюдения норм и положений законодательства, регламентирующих деятельность предприятий сферы железнодорожного транспорта.
<b>Экономические факторы</b>		
Изменение курсов иностранной валюты, в частности, доллара США	Рассматриваемый фактор способен привести к росту расходов на приобретение иностранных товаров, продукции, работ или услуг. Следует отметить, что в 2023 г. средний курсов доллара США по отношению к рублю составлял 84,66 руб./долл., к 2024 г. наблюдается увеличение показателя до 93,5 руб./долл. Таким образом, наблюдается рост курса доллара США, что негативно сказывается на расходах предприятий, приобретающих иностранные товары и продукцию.	Пересмотр и изменение перечня поставщиков товаров, продукции, работ или услуг на отечественных производителей.
Снижение платежеспособности потребителей железнодорожных услуг, как населения, так и предприятий и индивидуальных предпринимателей	Увеличение дебиторской задолженности потребителей за реализованные железнодорожные перевозки, что, в результате, способно привести к снижению оборачиваемости дебиторской задолженности, а также ухудшению финансового положения и снижению уровня экономической безопасности предприятий сферы железнодорожного транспорта. Следует отметить, что не смотря на увеличение среднего уровня заработной платы за 2021 – 2023 гг. на 25,62 % (до 65,86 млн. руб.), наблюдается ухудшение уровня жизни населения, на что влияет реальный уровень инфляции (с учетом розничных цен).	Внедрение более совершенных мер по взысканию дебиторской задолженности, в рамках досудебного урегулирования.

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Г

Характеристика факторов внешней среды, влияющих на деятельность АО «АК  
«Железные дороги Якутии»

Продолжение таблицы Г.1

1	2	3
Сокращение потребительского спроса на железнодорожные услуги, в результате развития альтернативных видов транспорта	Сокращение объема железнодорожных услуг в результате высокого уровня развития других видов транспорта, что в результате, способно привести к ухудшению финансового положения и снижению уровня экономической безопасности предприятий сферы железнодорожного транспорта.	Совершенствование тарифов на железнодорожные перевозки, с учетом негативного влияния факторов внешней среды.
<b>Социально-демографические</b>		
Изменение численности потребителей железнодорожных услуг	Учитывая снижение численности населения Российской Федерации, логично сделать вывод о проявлении указанного фактора через сокращение объема приобретаемых железнодорожных услуг, что способно привести к снижению доходов предприятий сферы железнодорожного транспорта.	Разработка и внедрение мер, направленных на совершенствование системы тарифов на железнодорожные перевозки, в целях обеспечения стабильного уровня доходов. Также целесообразно предложить пересмотреть текущие расходы предприятий железнодорожного транспорта, в целях снижения их совокупного уровня.
Невозможность перехода на альтернативные виды транспорта в отдельных регионах республики Саха (Якутия)	Достижение стабильности объема оказываемых услуг железнодорожных перевозок.	Пропаганда использования железнодорожного транспорта в средствах массовой информации.
Изменение уровня эффективности использования топливных ресурсов предприятий сферы железнодорожного транспорта	Увеличение расходов предприятий сферы железнодорожного транспорта, что способно привести к ухудшению финансового положения и сокращению уровня экономической безопасности.	Определение возможности замены используемых в современных условиях ресурсов предприятий сферы железнодорожного транспорта.
<b>Технико-технологические</b>		
Уровень развития используемых технологических средств при оказании железнодорожных услуг	Рост физического и морального износа производственных мощностей, что может привести к перебоям в работе предприятий сферы железнодорожного транспорта, а также возникновению колоссальных убытков и даже гибели людей.	Организация эффективного контроля над техническим состоянием производственных фондов предприятий сферы железнодорожного транспорта. Своевременная замена устаревших производственных фондов. Контроль над техническим состоянием основных средств, их своевременная замена и модернизация.
Рост расходов на приобретение запасных частей для подвижного состава локомотивов	Увеличение расходной части бюджета предприятий железнодорожного транспорта, что в результате, способно привести к снижению	Пересмотр и изменение перечня поставщиков запасных частей для производственного оборудования на отечественных производителей.

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Г

Характеристика факторов внешней среды, влияющих на деятельность АО «АК  
«Железные дороги Якутии»

Продолжение таблицы Г.1

1	2	3
тивов, поставляемых иностранными поставщиками, в результате курса иностранной валюты	финансовых результатов хозяйствующих субъектов.	
Развитие современных, менее затратных и более экологичным видов транспорта	Сокращение объемов оказания услуг железнодорожных перевозок, что в результате, способно привести к снижению доходов предприятий сферы железнодорожного транспорта.	Пропаганда использования железнодорожного транспорта в средствах массовой информации.
Выход из строя передвигного состава локомотивов, в результате высокого уровня физического и морального износа.	Существенный рост расходной части бюджетов предприятий сферы железнодорожного транспорта, в результате необходимости срочной замены оборудования, вышедшего из строя.	Контроль над техническим состоянием основных средств, их своевременная замена и модернизация.