

ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАКОМПАНИИ

© 2018 **Воропаева Людмила Николаевна**

кандидат экономических наук

Московский государственный технический университет гражданской авиации (МГТУ ГА)

125993, г. Москва, Кронштадтский бульвар, 20

E-mail: l.voropaeva@mstuca.aero

Функционирование и развитие авиакомпаний в условиях современной рыночной экономики требует повышения эффективности производства, формирования конкурентных преимуществ на основе внедрения эффективных форм хозяйствования и управления авиакомпанией. Поэтому в долгосрочном и в краткосрочном периоде перед авиакомпаниями стоит проблема поиска и реализации альтернативных решений, сравнительной оценки конкурирующих, альтернативных вариантов действий и выбор путей повышения эффективности деятельности авиакомпании, которые в наибольшей степени отвечают целям авиакомпании.

Ключевые слова: прибыль, эффективность, оптимизация затрат, операционный и финансовый лизинг, аренда, кредитование, экспертная оценка, прогноз, мультипликаторы.

Главной целью авиакомпании, как любого коммерческого предприятия, является получение максимальной прибыли и обеспечение оптимального функционирования организации, с одновременным поддержанием эффективной системы управления.

Для достижения главной цели компании необходима нацеленность на конкретную перспективу развития. Схематично реализацию стратегии авиакомпании можно представить в виде «дерева целей» (см. рис. 1).

Для выбора пути развития авиакомпании необходимо ввести критерии оценки.

Используем экспертные методы для определения критериев, их весов и оценок эффектов применения альтернативных действий. Будем рассматривать отдельные альтернативы на двух уровнях разветвлений.

Взвешенные оценки будем рассчитывать по следующей формуле:

$$E_k = Wk_{ij} \times e_{ij} \quad (1)$$

где E_k — эффект

Wk_{ij} — весовые значения критериев,

e_{ij} — оценка эффектов альтернативных действий

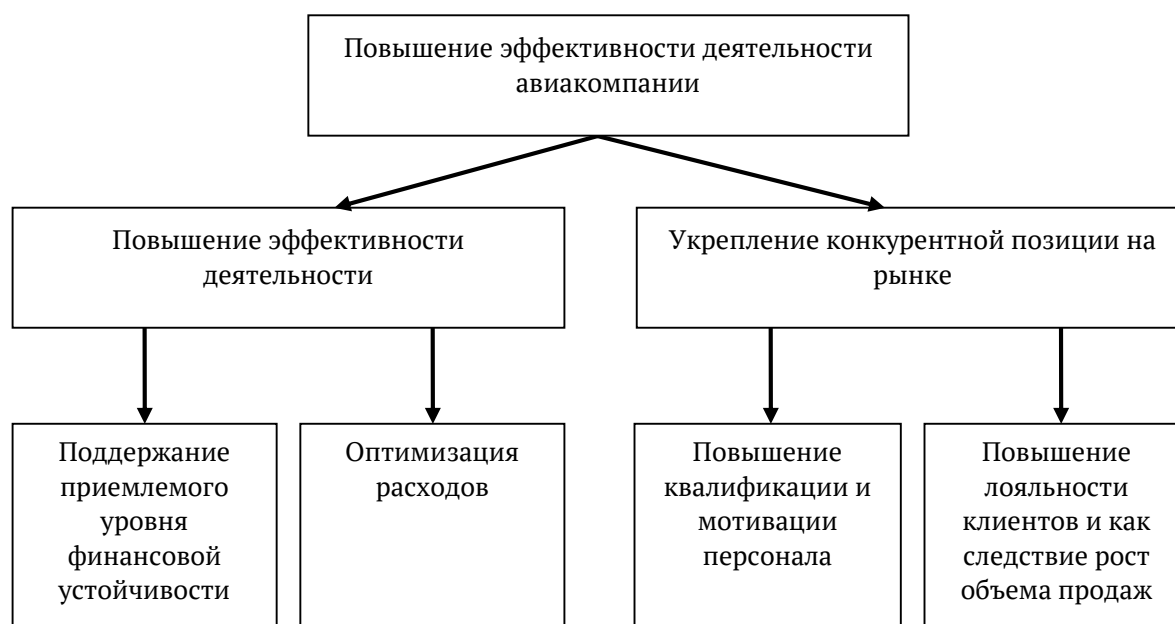


Рис. 1. Дерево целей авиакомпании

Весовые значения критериев и оценка эффектов альтернативных действий производится на основании экспертного метода.

Первый уровень выбора пути решения проблемы можно охарактеризовать следующим образом (табл. 1).

Второй уровень «Повышение эффективности деятельности» рассмотрим на основе двух критериев (табл. 2).

Третий уровень «Укрепление конкурентной позиции на рынке» можно рассматривать по критериям (табл. 3).

Теперь для оценки эффективности каждого из четырех возможных путей рассчитаем произведение последовательных эффектов:

$$E(l) = e_{k_2} * e_{k_1}, l=1,4; k=1,6$$

Получим следующие взвешенные оценки эффективности возможных стратегий решения проблемы:

$E(1) = 0,5 * 0,5 = 0,25$ единиц эффективности (е.э.), $E(2) = 0,5 * 0,5 = 0,25$ е.э., $E(3) = 0,5 * 0,5 = 0,25$ е.э., $E(4) = 0,5 * 0,5 = 0,25$ е.э.

Расчеты показали, что все выбранные цели авиакомпании имеют одинаковую эффективность. То есть необходимо разработать программу мероприятий по повышению эффективности деятельности авиакомпании, которая может удовлетворить достижение всех обозначенных целей:

- оптимизация расходов за счет программ энергоэффективности, в т.ч. путем обновления парка воздушных судов;
- снижение уровня цен с целью привлечения различных групп потребителей;
- завоевание большей доли рынка за счёт создания программ лояльности;
- повышение капитализации компании и достижение приемлемого уровня финансовой устойчивости;
- повышение мотивации и квалификации персонала.

Одним из резервов снижения себестоимости является применение программ энергоэффективности, в первую очередь, программ сниже-

Таблица 1. Выбор пути решения проблемы «Повышение эффективности деятельности авиакомпании»

Критерии	W	Подцели	
		Повышение эффективности деятельности	Укрепление конкурентной позиции на рынке
Рост объема продаж	0,5	0,6	0,4
Снижение расходов	0,5	0,5	0,5
		Эффект (значение)	
		0,5	0,5

Таблица 2. Выбор пути решения проблемы «Повышение эффективности деятельности»

Критерии	W	Действия	
		Поддержание приемлемого уровня финансовой устойчивости	Оптимизация расходов
Рентабельность	0,5	0,4	0,6
Капитал	0,5	0,7	0,3
		Эффект (значение)	
		0,5	0,5

Таблица 3. Выбор пути решения проблемы «Укрепление конкурентной позиции на рынке»

Критерии	W	Действия	
		Повышение квалификации и мотивации персонала	Повышение лояльности клиентов и как следствие рост объема продаж
Рентабельность	0,5	0,6	0,4
Доход	0,5	0,4	0,6
		Эффект (значение)	
		0,5	0,5

ния объемов используемого топлива. При этом, одним из вариантов является постоянное обновление парка воздушных судов.

Таким образом, необходимо реализовать на рынке наиболее старые из имеющегося на балансе авиакомпании парка воздушных судов и обосновать приобретение новых.

Необходимо определить какие воздушные суда и в каком количестве нужно продать. Для этого представим характеристики самолетов авиакомпании по состоянию на 31.12.2017 (табл. 4).

Из представленных данных видно, что среди воздушных судов, находящихся в собственности авиакомпании, наибольший возраст имеют самолеты Airbus 321–8 единиц в возрасте 9 лет и самолеты Boeing 737–6 единиц в возрасте 7 лет. Таким образом, их необходимо реализовать.

Рассчитаем рыночную стоимость реализуемых воздушных судов.

Оценку рыночной стоимости будем производить на основании сравнительного подхода, методом мультипликаторов. Данный метод оценки наиболее предпочтителен российскими и зарубежными экспертами.

Примерами различных мультипликаторов могут служить: Цена/Возраст, Цена/Максимальная взлетная масса, Цена/Налет часов, Цена/Срок эксплуатации.

В нынешних российских условиях, наиболее применимыми являются мультипликаторы Цена/Возраст, Цена/Налет часов. Именно они являются ключевыми для инвестора, который принимает решение о купле-продаже воздушных судов.

Параметры налета и взлетной массы могут привести к неадекватным стоимостям в российской практике, так как зачастую неинтенсивное использование воздушных судов у ряда перевозчиков напрямую не сказывается на стоимо-

Таблица 4. Характеристика самолетов авиакомпании по состоянию на 31.12.2017

Тип ВС	Наименование ВС	Кресельная емкость	Кол-во	Вид владения	Возраст, лет	Средний возраст, лет
Узкофюзеляжный (региональный)	SSJ-100	93	24	операционный лизинг	1,5	1,3
		93	6	операционный лизинг	0,5	
	DHC8–400	90	3	финансовый лизинг	1,5	1,5
Узкофюзеляжный (средне-магистральный)	B737	189	6	финансовый лизинг	0,5	2,9
		160	8		1,5	
		116	6	собственность	7	
	A320	186	8	операционный лизинг	0,5	5,2
			18	финансовый лизинг	5	
		180	21		4	
		180	24	8		
	A321	220	6	операционный лизинг	0,5	5,0
			2	финансовый лизинг	2	
		185	16		5	
		185	8	собственность	9	
	B777	440	2	операционный лизинг	0,5	3,8
3			финансовый лизинг	2		
300		10	собственность	5		
A330	296	13	финансовый лизинг	4	4,8	
	302	9	собственность	6		
Всего			193	Средний возраст парка, лет		4,1

сти при прочих равных условиях.

Для оценки рыночной стоимости самолетов Boeing 737 были выбраны три аналога, проданные на рынке в 2016 году:

Аналог 1 — самолет авиакомпании American Airlines,

Аналог 2 — самолет авиакомпании Трансаэро,

Аналог 3 — самолет авиаальянса IAG.

Расчет мультипликаторов Цена/Возраст, Цена/Налет часов по вышеперечисленным аналогам представлен в таблице 5.

Далее представлен расчет рыночной стоимости самолетов Boeing 737 для авиакомпании (табл. 6).

Проведенные расчеты показали, что рыночная стоимость самолетов Boeing 737, находящихся в собственности авиакомпании, составляют 23,06 млн. долл. за единицу.

Для оценки рыночной стоимости самолетов Airbus A321 были выбраны три аналога, проданные на рынке в 2016 году:

Аналог 1 — самолет авиакомпании Air France–KLM,

Аналог 2 — самолет авиакомпании Lufthansa,

Аналог 3 — самолет авиакомпании Трансаэро.

Расчет мультипликаторов Цена/Возраст, Цена/Налет часов по вышеперечисленным аналогам представлен ниже (табл. 7).

В табл. 8 представлен расчет рыночной стоимости самолетов Airbus A321 для авиакомпании.

Проведенные расчеты показали, что рыночная стоимость самолетов Airbus A321, находящихся в собственности авиакомпании, составляют 37,78 млн. долл. за единицу (табл. 9).

Исходя из проведенных расчетов, совокупная рыночная стоимость всех реализуемых самолетов авиакомпании составляет 440,57 долл. США.

Однако, необходимо отметить, что воздушные суда — очень специфичный и дорогой актив. Соответственно, продавать один самолет на рынке и семь одновременно — совершенно раз-

Таблица 5. Расчет мультипликаторов

Показатель	Аналог 1	Аналог 2	Аналог 3	Среднее значение
Предполагаемая цена продажи, млн. долл.	31	29	32	-
Возраст, лет	10	12	9	-
Налет часов, ч	54250	63750	45620	-
Цена / возраст	3,10	2,42	3,56	2,99
Цена / налет часов	0,00057	0,00045	0,00070	0,00058

Таблица 6. Расчет рыночной стоимости самолетов Boeing 737 для авиакомпании

Показатель	Значение
Мультипликатор цена / возраст	2,99
Мультипликатор цена / налет часов	0,00058
Возраст, лет	7
Налет часов, ч	43620
Рыночная стоимость объекта оценки по мультипликатору цена/возраст, млн. долл.	20,90
Рыночная стоимость объекта оценки по мультипликатору цена/налет часов, млн. долл.	25,22
Взвешенная рыночная стоимость, млн. долл.	23,06

Таблица 7. Расчет мультипликаторов

Показатель	Аналог 1	Аналог 2	Аналог 3	Среднее значение
Предполагаемая цена продажи, млн. долл.	51	53	42	
Возраст, лет	11	8	21	
Налет часов, ч	51620	43650	68470	
Цена / возраст	4,64	6,63	2,00	4,31
Цена / налет часов	0,00099	0,00121	0,00061	0,00091

Таблица 8. Расчет рыночной стоимости самолетов Airbus A321 для авиакомпании

Показатель	Значение
Мультипликатор цена / возраст	4,64
Мультипликатор цена / налет часов	0,00099
Возраст, лет	7
Налет часов, ч	43620
Рыночная стоимость объекта оценки по мультипликатору цена/возраст, млн. долл.	32,45
Рыночная стоимость объекта оценки по мультипликатору цена/налет часов, млн. долл.	43,10
Взвешенная стоимость, млн. долл.	37,78

Таблица 9. Рыночная стоимость всех реализуемых воздушных судов авиакомпании

Наименование ВС	Кол-во	Рыночная стоимость единицы, млн. долл.	Рыночная стоимость всего, млн. долл.
Boing 737	6	23,06	138,37
Airbus A321	8	37,78	302,20
Итого:			440,57

ные вещи. Таким образом, стоимость каждого отдельного самолета, выставленного на продажу, будет сокращаться. Определим дисконт на рыночную стоимость воздушных судов в размере 20%. В таблице 10 представлен расчет рыночной стоимости реализуемых воздушных судов в рублях (табл. 10).

Таким образом, проведенные расчеты показали, что совокупная рыночная стоимость реализуемых воздушных судов авиакомпании с учетом дисконта составляет 21378,93 млн. рублей.

За счет реализации воздушных судов авиакомпании можно покрыть полный объем краткосрочных кредитов и займов на сумму 14306,45 млн. руб. и часть кредиторской задолженности – 7072,48 млн. руб.

Далее для возмещения недостающих воздушных судов для сохранения соответствующей кресельной емкости парка самолетов авиакомпании необходимо приобретение такого же количества воздушных судов.

Необходимо отметить, что значительная часть воздушных судов приобретается на условиях финансового лизинга (см. рисунок 2).

Очень малая часть парка воздушных судов приобретена авиакомпанией на условиях операционного лизинга, хотя данный вид аренды имеет явные преимущества. Нами представлены сравнительные характеристики финансового и операционного лизинга (табл. 11).

Сущность операционного лизинга состоит в том, что воздушные суда передаются лизингополучателю на срок, существенно меньший срока амортизации воздушных судов. Операционный лизинг в основном составляет от 3 до 7 лет и имеет преимущества для лизингополучателя, связанные с ограниченным сроком владения. В связи с тем, что срок жизни воздушных судов может составить в ряде случаев 20–30 лет, данный факт позволяет эксплуатанту реагировать на изменения рыночных условий.

На практике в России сделки операционного лизинга в настоящее время осуществляются по следующей схеме. Воздушное судно передается лизингополучателю по договору аренды (с использованием налоговых льгот). После возврата воздушного судна лизингодателю, он передается другому лизингополучателю, но уже на условиях обычной аренды.

Таблица 10. Расчет рыночной стоимости реализуемых воздушных судов авиакомпании в рублях с учетом дисконта

Показатель	Значение
Общая рыночная стоимость реализуемых самолетов, млн. долл.	441
Курс доллара (на 31 декабря 2016)	60,6569
Общая рыночная стоимость реализуемых самолетов, млн. руб.	26723,66
Дисконт на рыночную стоимость	20,00%
Общая рыночная стоимость реализуемых самолетов с учетом дисконта, млн. руб.	21378,93

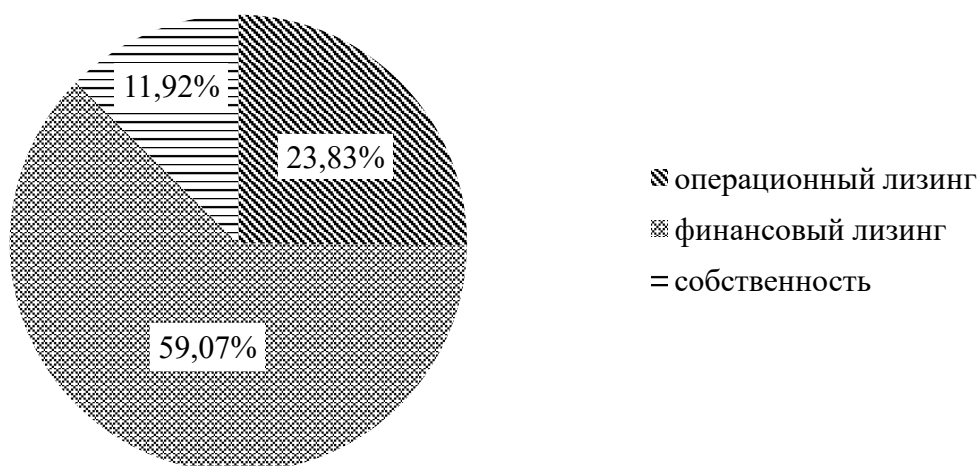


Рис. 2. Структура парка воздушных судов авиакомпании по видам владения

По мнению лизингодателей, наиболее привлекательным для авиакомпаний в операционном лизинге является возможность регулярно обновлять парк воздушных судов, не заботясь о продаже устаревших воздушных судов на вторичном рынке.

Кроме того, воздушные суда в операционном лизинге находятся за балансом, что не влияет на структуру капитала авиакомпании. Лизинговые платежи при этом у арендатора являются операционными расходами. Основные преимущества операционного лизинга для авиакомпании представлены в табл. 12.

Таким образом, основными преимуществами применения операционного лизинга в деятельности авиакомпании является отсутствие первоначального взноса по договору лизинга, отсутствие затрат по обслуживанию и содержанию воздушных судов.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что операционный лизинг представляет собой принципиально иную бизнес-модель по сравнению со сделками финансового

лизинга. Если в сделках финансового лизинга роль лизингодателя состоит в предоставлении финансирования, оценке рисков и потенциала заемщика, а также организации поставки воздушных судов, то при операционном лизинге лизингодатель сопровождает предмет лизинга в течение всего жизненного цикла последнего.

Лизингодатель обеспечивает техосмотры, ремонт и техническое обслуживание воздушных судов, собственником которых он является. Лизингополучатель избавляется также от необходимости организации реализации воздушных судов, в случае если нет потребности в его дальнейшем использовании.

Еще одним мотивом использования операционного лизинга для авиакомпании может являться и то, что этот механизм, в отличие от финансового лизинга, банки не рассматривают в качестве долговых обязательств заемщика. Следовательно, операционный лизинг позволяет привлекать дополнительное финансирование, необходимое, например, авиакомпании для развития других направлений деятельности.

Таблица 11. Сравнительные характеристики финансового и операционного лизинга

Финансовый лизинг	Операционный лизинг
длительный срок (до 15 лет эксплуатации);	срок договора (3–7 лет) значительно меньше срока полезного использования ВС (20–30 лет);
по окончании срока договора ВС переходит в собственность лизингополучателя;	по окончании договора ВС возвращается лизингодателю/договор возобновляется;
при заключении договора ВС сразу ставится на баланс получателя и амортизируется, лизингополучатель несет финансовые расходы;	расходы по лизингу относятся на себестоимость;
обязательства ставятся на баланс по дисконтированной стоимости;	обязательства по договору являются забалансовыми и приводятся в примечаниях к отчетности по недисконтированной стоимости.
при прочих равных повышает долговую нагрузку авиакомпании.	-

Таблица 12. Основные преимущества операционного лизинга для авиакомпании

№ п/п	Преимущества	Комментарии
1	Отсутствие аванса по договору лизинга	Авиакомпания, как лизингополучатель, не отвлекает средства для единовременного первоначального взноса за предмет лизинга
2	Короткий срок аренды	Авиакомпания может получить в лизинг воздушные суда на 3–5 лет в зависимости от производственной необходимости
3	Доступ к новым воздушным судам	Авиакомпания может периодически обновлять парк воздушных судов путем перезаключения договора оперативного лизинга на новый с получением новых самолетов
4	Отсутствие затрат на содержание воздушных судов	Лизингодатель берет на себя нагрузку по обслуживанию и содержанию воздушных судов
5	Лизинговые платежи полностью относят на себестоимость	Позволяет экономить на налоге на прибыль

Таким образом, обновление парка воздушных судов необходимо производить за счет применения механизмов операционного лизинга.

Для компенсации недостающих воздушных судов в целях сохранения соответствующей кресельной емкости парка самолетов авиакомпании необходимо приобретение следующих воздушных судов:

1. Airbus 321–8 единиц.
2. Boeing 737–6 единиц.

Обновление парка воздушных судов приведет к снижению объемов используемого топлива, что окажет значительное влияние на себестоимость авиаперевозок, т.к. расходы на топливо занимают ее значительную часть.

Таким образом, авиакомпания сможет снизить стоимость авиабилетов с целью привлечения различных групп потребителей, в первую очередь на внутренних направлениях.

Проведем прогнозную оценку ожидаемого результата предложенных мероприятий.

Для начала проведем сравнительный анализ механизмов приобретения воздушных судов: за счет кредитования и на условиях финансового лизинга.

Совокупная стоимость воздушных судов составит 1000 млн. долл.:

1. Airbus 321–8 единиц по цене 83 млн. долл.
2. Boeing 737–6 единиц по цене 56 млн. долл.

Курс доллара США возьмем по состоянию на 09.01.2017–60,65 руб.

Ниже представлены исходные данные для расчета затрат авиакомпании при приобретении воздушных судов в кредит и по схеме финансового лизинга (табл. 13).

Расчет лизинговых платежей по договору финансового лизинга производится по следующей формуле:

$$ЛП = АО + ПК + ЛП + ДУ + НДС \quad (2)$$

где ЛП — сумма лизинговых платежей;

АО — амортизационные отчисления лизингодателя;

ПК — стоимость использованных кредитных ресурсов;

ДУ — стоимость доп. услуг лизингодателя + лизинговая премия;

НДС — НДС, уплачиваемый лизингополучателем

Расчет амортизационных отчислений при применении линейного способа сумма амортизационных отчислений определяется по формуле:

$$АО = k \cdot m \cdot (ПС \cdot H_a) : 100 \quad (3)$$

где ПС — первоначальная стоимость предмета лизинга, руб.;

H_a — норма амортизационных отчислений, % в год.

Расчет платы за использованные кредитные ресурсы производится по следующей формуле:

$$ПК = \sum_{t=1}^n KP_t \cdot \frac{L_t}{365} \cdot \frac{СТ}{100\%} \quad (4)$$

где KP_t — кредитные ресурсы, используемые на приобретение ВС;

СТ — годовая ставка за пользование кредитом, %;

L — длительность периода (дней);

n — количество периодов; t — номер периода.

Формула для расчета лизинговой премии, выраженной в процентах от стоимости договора лизинга, имеет следующий вид:

$$ЛП = ПС \cdot p_i \quad (5)$$

где ЛП — лизинговая премия;

ПС — договорная стоимость (первоначальная стоимость ВС);

p_i — ставка вознаграждения лизингодателя (процент годовых).

Расчет суммы НДС производится по следующей формуле:

$$\text{НДС} = B \cdot C_{\text{НДС}} : 100 \quad (6)$$

где B — выручка от сделки по договору лизинга;

$C_{\text{НДС}}$ — ставка НДС, %

Произведем расчет размера лизинговых платежей для авиакомпании при их уплате равными долями внутри каждого года с периодичностью, оговоренной в договоре финансового лизинга (табл. 14).

Общая стоимость лизинговых платежей составит 89868 833 тыс. руб.

В табл. 15 представлен сравнительный расчет затрат по кредиту и финансовому лизингу.

По приведенным расчетам видно, что разли-

ца реальных расходов предприятия по схеме финансового лизинга дает экономию средств авиакомпании в размере 6530 403 тыс. руб. (9,68% по сравнению с кредитом), что составляет 10,8% от стоимости приобретаемых воздушных судов.

Таким образом, схема приобретения воздушных судов для осуществления деятельности авиакомпании на основе финансового лизинга является довольно эффективной в сравнении с банковским кредитованием.

Однако, как было сказано ранее, более выгодным является использование схем операционного лизинга (табл. 16).

Проанализировав данные табл. 16, можно сделать вывод, что при операционном лизинге у авиакомпании возникает экономия при эксплуатации воздушных судов в сумме 38723 812 тыс. руб., в том числе за счет 20% аванса — 12130 000 тыс. руб., предусмотренного в финансовом лизинге, а также работ по техническому обслуживанию и ремонту — 12130 000 тыс. руб.

Ежемесячный платеж при операционном лизинге для авиакомпании составит 1315 094 тыс.

Таблица 13. Исходные данные для расчета затрат авиакомпании при приобретении воздушных судов в кредит и по схеме финансового лизинга

Показатель	Кредит	Финансовый лизинг
Совокупная стоимость воздушных судов, тыс. руб.	60 650 000	60 650 000
Норма амортизационных отчислений	10%	10%
Срок договора	3 года	3 года
Ставка по договору	16%	12%
Периодичность платежей	1 раз в месяц	1 раз в месяц
Первоначальный взнос (авансовый платеж)	20%	20%
Коэффициент ускоренной амортизации	1	1,5
Лизинговая премия	-	5%
Стоимость дополнительных услуг лизинговой компании	-	10%
Ставка НДС	18%	18%

Таблица 14. Расчет лизинговых платежей по договору финансового лизинга, тыс. руб.

№ п/п	Показатель	Значение, тыс. руб.
1	Амортизационные отчисления	27 292 500
2	Плата за пользование кредитными ресурсами:	16 921 350
	1 год	6 732 150
	2 год	5 640 450
	3 год	4 548 750
3	Транспортный налог на воздушные суда	4 060 000
4	Размер лизинговой премии	2 426 000
5	Размер платы за дополнительные услуги	4 852 000
6	Налог на добавленную стоимость	13 089 483
7	Общая стоимость лизинговых платежей	89 868 833

руб. против 1561 493 тыс. руб. при финансовом лизинге, то есть на 15,78% меньше, что может иметь существенное значение при финансовом планировании в авиакомпании и эффективно распределять остающиеся в распоряжении авиакомпании финансовые ресурсы. По проведенным расчетам видно, что приобретение воз-

душных судов по схеме операционного лизинга приведет к экономии финансовых ресурсов авиакомпании.

Кроме того, обновление парка воздушных судов приведет к повышению энергоэффективности, путем снижения затрат на топливо, которые занимают существенную часть себестоимо-

Таблица 15. Сравнительный расчет затрат по кредиту и финансовому лизингу

№ п/п	Параметры	Кредит, тыс. руб.	Финансовый лизинг, тыс. руб.
1	Стоимость воздушных судов с НДС	60 650 000	60 650 000
2	Первоначальный взнос (собственные средства)	12 130 000	12 130 000
3	Величина кредита	48 520 000	48 520 000
4	Начисленные проценты (аннуитетный платеж)	23 289 600	41 348 833
5	Сумма платежей	71 809 600	89 868 833
6	НДС к зачету при покупке ВС	9 251 695	13 708 805
7	Налог на имущество (2,2%)	1 334 300	0
8	Начисленная амортизация за исследуемый срок	18 195 000	27 292 500
9	Сумма уменьшения налогооблагаемой базы по налогу на прибыль	42 818 900	76 160 028
10	Экономия по налогу на прибыль	8 563 780	15 232 006
11	Сумма, уменьшающая расходы предприятия по налогам	17 815 475	28 940 811
12	Итого: Затраты предприятия	67 458 425	60 928 022
13	Экономия при схеме лизинга, тыс. руб.		6 530 403
	Экономия при схеме лизинга в%		9,68%

Таблица 16. Сравнительный расчет затрат по финансовому и операционному лизингу

Показатель	Финансовый лизинг, тыс. руб.	Операционный лизинг, тыс. руб.
Стоимость транспортных средств	60 650 000	60 650 000
Авансовый платеж	12 130 000	0
Сумма кредитования по договору лизинга	48 520 000	60 650 000
Амортизационные отчисления	24 260 000	0
Ставка по договору лизинга	12%	16%
Плата за использованные кредитные ресурсы	44 159 265	48 520 000
Лизинговая премия	5%	5%
Стоимость дополнительных услуг лизинговой компании	10%	10%
Лизинговая премия	2 426 000	3 032 500
Оплата дополнительных услуг	4 852 000	6 065 000
Налог на добавленную стоимость	17 992 308	21 288 150
Общая сумма лизинговых платежей	93 689 573	78 905 650
НДС к зачету	17 992 308	21 288 150
Сумма уменьшения налогооблагаемой базы по налогу на прибыль	75 697 265	57 617 500
Экономия по налогу на прибыль	15 39 453	11 523 500
Сумма, уменьшающая расходы предприятия по налогам	33 31 761	32 811 650
Техническое обслуживание ТС	12 30 000	0
Затраты предприятия при схеме лизинга итого	84 817 812	46 094 000
Экономия предприятия при использовании операционного лизинга	-	38 723 812
Экономия в% от стоимости ТС	-	63,85%

сти реализации (18,4%).

Необходимо отметить, что новое воздушное судно расходует, как правило, на 25–30% меньше топлива, чем более старые воздушные суда. Следовательно, обновление парка воздушных судов на 14 единиц приведет к совокупному снижению затрат на топливо на 5%.

Снижение затрат на топливо позволит снизить цены на авиабилеты по некоторым направлениям, что приведет к увеличению пассажиропотока в среднем на 10%.

Таким образом, выручка от реализации авиакомпании вырастет на 10% или на 32836 588 тыс. руб. Экономия при эксплуатации воздушных судов по схеме операционного лизинга

за первый год составит: $(38723\ 812 + 6530\ 403) / 5 = 9050\ 843$ тыс. руб. Снижение затрат на топливо составит: 302097 тыс. руб.

То есть совокупный доход вырастет на 42189 528 тыс. руб.

Совокупные расходы по программе мероприятий составят 15781 130 тыс. руб. (затраты по операционному лизингу за 1 год).

Экономический эффект составит: 26408 398 тыс. руб.

Экономическая эффективность составит: 62,59%.

Следовательно, можно сделать вывод о целесообразности предложенных мероприятий.

Библиографический список

1. Артамонов Б.В. Стратегия управления авиапредприятием / Б.В. Артамонов. Новгород: Талаам, 2012. — 111 с.
2. Гражданская авиация в России. Статистический ежегодник / Москва. 2016. — 88 с.
3. Костромина Е.В. Экономика авиакомпании / Е.В. Костромина. Москва, 2015. С. 199.
4. Курочкин Е.П. Системные проблемы измерения финансовых показателей авиаперевозок. Москва. 2012. С. 45
5. Петрунин С.В., Воропаева Л.Н. Организационные и логистические методы повышения эффективности производственной деятельности авиакомпании / Москва. 2006
6. Оценка внутрироссийского рынка операционного лизинга и возможности авиационного финансирования: Форум Авиационное финансирование и лизинг в России и СНГ [Электронный ресурс] / Авиатранспортное обозрение. 2016, <http://www.ato.ru>.
7. Последние тенденции на рынке авиационного финансирования: Форум Авиационное финансирование и лизинг в России и СНГ [Электронный ресурс] / Авиатранспортное обозрение. 2016, <http://www.ato.ru>.
8. Экономика российских авиакомпаний: основные тенденции [Электронный ресурс] / А.А. Фридлянд / Авиатранспортное обозрение. — 2013, <http://www.ato.ru/>.

Поступила в редакцию 26.02.2018 г.