

ВПЛИВ ФОРМИ НАДХОДЖЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА ДО ПАРКУ АВІАКОМПАНІЙ ТА СЦЕНАРІЮ РОЗВИТКУ КОН'ЮНКТУРИ РИНКУ НА ВИБІР МЕТОДУ НАРАХУВАННЯ АМОРТИЗАЦІЇ

Стаття присвячена дослідженню методики вибору методу нарахування амортизації повітряного судна в залежності від форми його надходження до парку авіакомпанії та сценарію розвитку кон'юнктури ринку. Ключові слова: облік, повітряне судно, амортизація.

Статья посвящена исследованию методики выбора метода начисления амортизации воздушного судна в зависимости от формы его поступления к парку авиакомпании и сценария развития конъюнктуры рынка. Ключевые слова: учет, воздушное судно, амортизация.

The main objective of this work is to research the methodology of choice of an aircraft depreciation method depending upon its form of acquisition and market conditions. Keywords: account, air ship, depreciation.

Постановка проблеми. На сьогоднішній день вибір оптимального методу амортизації повітряного судна є одним з інструментів підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності авіакомпаній, відтак потребує детального дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вплив амортизаційної політики на розвиток лізингових відносин в Україні, лізинг як засіб залучення інвестицій та роль лізингу в створенні ринкової інфраструктури досліджував Колісником М.В. [129 - 131].

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Вибір методу нарахування амортизації з врахуванням форми надходження повітряного судна до парку авіакомпанії та сценарію розвитку кон'юнктури ринку.

Мета статті. Дослідити методику вибору методу нарахування амортизації повітряного судна в залежності від форми його надходження до парку авіакомпанії та сценарію розвитку кон'юнктури ринку.

Вклад основного матеріалу. Дослідити вибір методу нарахування амортизації повітряного судна в залежності від форми його надходження до парку авіакомпанії та сценарію розвитку кон'юнктури ринку доцільно на умовних прикладах.

Приклад 1. Придбання повітряного судна на первинному ринку за твердим контрактом. Припустимо, що авіакомпанія придбала пасажирське повітряне судно Boeing 737 вартістю 75 млн. доларів США на первинному ринку за твердим контрактом, термін корисного використання повітряного судна становить 15 років, ліквідаційна вартість - 1 млн. доларів США. Розрахуємо нарахування амортизації такими методами: прямолінійним, методом зменшення залишкової вартості, методом прискореного зменшення залишкової вартості, кумулятивним. Розглянемо три сценарії розвитку

кон'юнктури ринку (оптимістичний, реалістичний та песимістичний). Порівняння амортизаційних відрахувань та доходів від експлуатації повітряного судна дасть можливість обрати оптимальний метод нарахування амортизації: Розрахунок амортизаційних відрахувань за прямолінійним методом та доходи від експлуатації повітряного судна за оптимістичним, реалістичним і песимістичним сценаріями наведено в табл. 1. В подальшому методика розрахунку амортизаційних відрахувань залишається подібною та відповідає методу нарахування амортизації; доходи від експлуатації повітряного судна за відповідними сценаріями залишаються незмінними.

Таблиця 1

Амортизаційні відрахування і доходи від експлуатації повітряного судна

| Рік | ПВ | ЛВ | Т | На | АВ | Сума АВ | БВ | Дохід від експлуатації повітряного судна за сценаріями | | |
|-----|----------|---------|----|-------------|-------------|-------------|-------------|--|---------|----------|
| | | | | | | | | Опт. | Реал. | Песим. |
| 1 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 4933333,333 | 70066666,67 | 6500000 | 8500000 | 10000000 |
| 2 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 9866666,667 | 65133333,33 | 6750000 | 8500000 | 9750000 |
| 3 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 14800000 | 60200000 | 7000000 | 8500000 | 9500000 |
| 4 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 19733333,33 | 55266666,67 | 7250000 | 8500000 | 9250000 |
| 5 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 24666666,67 | 50333333,33 | 7500000 | 8500000 | 9000000 |
| 6 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 29600000 | 45400000 | 7750000 | 8500000 | 8750000 |
| 7 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 34533333,33 | 40466666,67 | 8000000 | 8500000 | 8500000 |
| 8 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 39466666,67 | 35533333,33 | 8250000 | 8500000 | 8250000 |
| 9 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 44400000 | 30600000 | 8500000 | 8500000 | 8000000 |
| 10 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 49333333,33 | 25666666,67 | 8750000 | 8500000 | 7750000 |
| 11 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 54266666,67 | 20733333,33 | 9000000 | 8500000 | 7500000 |
| 12 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 59200000 | 15800000 | 9250000 | 8500000 | 7250000 |
| 13 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 64133333,33 | 10866666,67 | 9500000 | 8500000 | 7000000 |
| 14 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 69066666,67 | 5933333,333 | 9750000 | 8500000 | 6750000 |
| 15 | 75000000 | 1000000 | 15 | 6,666666667 | 4933333,333 | 74000000 | 1000000 | 1000000 | 8500000 | 6500000 |

Амортизаційні відрахування за різними методами нарахування амортизації та доходи від експлуатації повітряного судна за різними сценаріями наведено на рис. 1, рис. 2., рис. 3., рис. 4.



Рис. 1 Амортизаційні відрахування і доходи від експлуатації повітряного судна за різними сценаріями (прямолінійний метод)

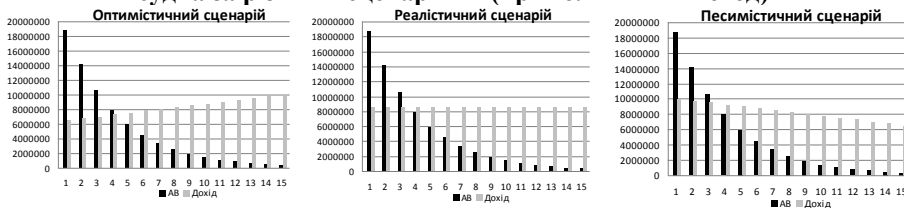


Рис. 2 Амортизаційні відрахування і доходи від експлуатації повітряного судна за різними сценаріями (метод зменшення залишкової вартості)

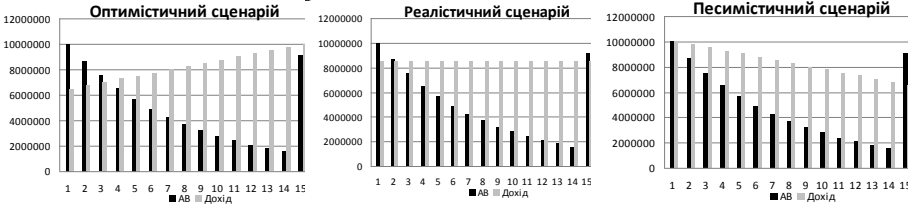


Рис. 3 Амортизаційні відрахування і доходи від експлуатації повітряного судна за різними сценаріями (метод прискореного зменшення залишкової вартості)

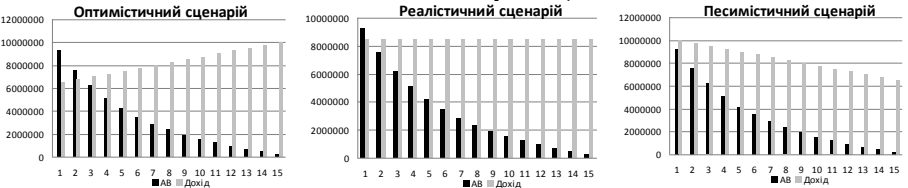


Рис. 4 Амортизаційні відрахування і доходи від експлуатації повітряного судна за різними сценаріями (кумулятивний метод)

Приклад 2. Придбання повітряного судна на вторинному ринку.

Припустимо, що авіакомпанія придбала пасажирське повітряне судно Boeing 737 вартістю 64 млн. доларів США на вторинному ринку, термін корисного використання повітряного судна становить 12 років, ліквідаційна вартість - 1 млн. доларів США. Аналогічно з попереднім прикладом розрахуємо нарахування амортизації різними методами. Порівняння амортизаційних відрахувань та доходів від експлуатації повітряного судна дасть можливість обрати оптимальний метод нарахування амортизації (рис. 5, рис. 6, рис. 7, рис. 8).

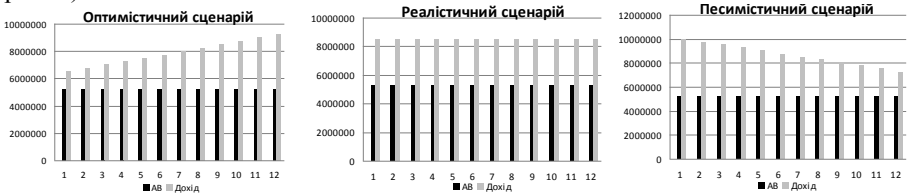


Рис. 5 Амортизаційні відрахування і доходи від експлуатації повітряного судна за різними сценаріями (прямолінійний метод)

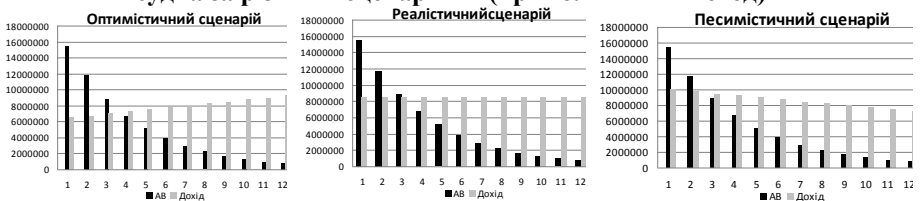


Рис. 6 Амортизаційні відрахування і доходи від експлуатації повітряного судна за різними сценаріями (метод зменшення залишкової вартості)

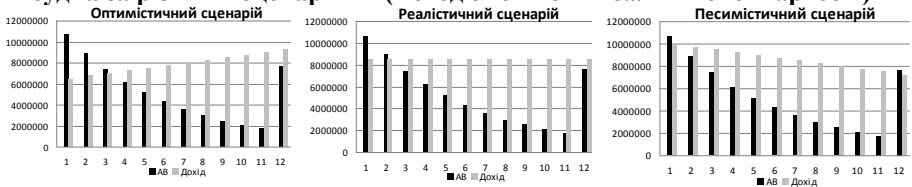


Рис. 7 Амортизаційні відрахування і доходи від експлуатації повітряного судна за різними сценаріями (метод прискореного зменшення залишкової вартості)



Рис. 8 Амортизаційні відрахування і доходи від експлуатації повітряного судна за різними сценаріями (кумулятивний метод)

Приклад 3. Придбання повітряного судна за опціонним контрактом.

Припустимо, що авіакомпанія придбала пасажирське повітряне судно Boeing 737 вартістю 78 млн. доларів США за опціонним контрактом американського типу, термін корисного використання повітряного судна становить 15 років, ліквідаційна вартість - 1 млн. доларів США. Аналогічно з попереднім прикладом розраховуємо нарахування амортизації різними методами і порівнюємо амортизаційні відрахування та доходів від експлуатації повітряного судна (рис. 9, рис. 10, рис. 11, рис. 12).

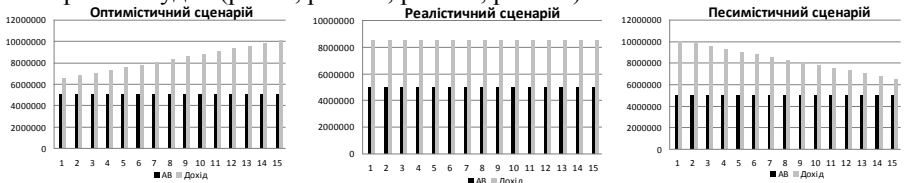


Рис. 9 Амортизаційні відрахування і доходи від експлуатації повітряного судна за різними сценаріями (прямолінійний метод)



Рис. 10 Амортизаційні відрахування і доходи від експлуатації повітряного судна за різними сценаріями (метод зменшення залишкової вартості)



Рис. 11 Амортизаційні відрахування і доходи від експлуатації повітряного судна за різними сценаріями (метод прискореного зменшення залишкової вартості)



Рис. 12 Амортизаційні відрахування і доходи від експлуатації повітряного судна за різними сценаріями (кумулятивний метод)

Висновки. В випадку оптимістичного сценарію розвитку кон'юнктури ринку найдоцільнішим є прямолінійний метод амортизації за будь-якої форми придбання повітряного судна, оскільки амортизаційні витрати розподіляються рівномірно за всіма роками його експлуатації та повністю покриваються доходами від експлуатації. Це сприяє стабільності фінансового стану авіакомпанії, а також дозволяє проводити ремонти повітряного судна та придбати нове повітряне судно наприкінці закінчення терміну експлуатації першого повітряного судна за рахунок акумуляції більших доходів в останні роки його експлуатації. У випадку реалістичного сценарію розвитку кон'юнктури ринку найоптимальнішим також є прямолінійний метод нарахування амортизації. Решта методів перекладають основний тягар амортизаційних відрахувань на перші роки експлуатації повітряного судна (особливо це стосується методу зменшення залишкової вартості), однак дозволяють акумулювати доходи протягом останніх років експлуатації повітряного судна. В разі песимістичного сценарію розвитку кон'юнктури ринку найоптимальнішим знову ж таки виявляється прямолінійний метод нарахування амортизації. В разі використання методу зменшення залишкової вартості доходи від експлуатації повітряного судна в перші роки не покривають амортизаційні відрахування. Знову ж таки метод зменшення залишкової вартості, метод прискореного зменшення залишкової вартості та кумулятивний метод дозволяють акумулювати доходи протягом останніх років експлуатації повітряного судна. Дані висновки актуальні для випадку, коли норма рентабельності повітряного судна достатньо висока і можуть коригуватися в разі зміни вихідних умов сценаріїв розвитку кон'юнктури ринку.

Переваги прямолінійного методу: простота розрахунку, прогнозованість накопиченої амортизації, рівномірне нарахування

амортизації в кожному звітному періоді, що зручно для порівняння собівартості послуги та доходів від її надання; недоліки: не враховується моральний знос і збільшення витрат на ремонт повітряного судна зі збільшенням терміну експлуатації. Переваги методу зменшення залишкової вартості: швидке накопичення амортизаційних відрахувань протягом перших років експлуатації повітряного судна; недоліки: порівняно складні математичні розрахунки, не нульова ліквідаційна вартість повітряного судна. Переваги методу прискореного зменшення залишкової вартості: враховується моральний знос; недоліки: нерівномірний розподіл сум амортизації між періодами експлуатації. Переваги кумулятивного методу: прогнозованість і плановість накопичення амортизаційних відрахувань; недоліки: складність практичного використання, неузгодженість суми зносу ані з фактичною експлуатацією повітряного судна, ані з обсягом виробленої продукції.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Колесник М.В. Влияние амортизационной политики на развитие лизинговых отношений в Украине [Текст] / М.В. Колесник // Проблемы информатизации и управления. – 1999. - № 4. - С. 40-43.
2. Колесник М.В. Лізинг як засіб залучення інвестицій [Текст] / М.В. Колесник // Проблемы системного подхода в экономике. - 2001. - № 5. – С. 161-164.
3. Колесник М.В. Роль лизинга в создании рыночной инфраструктуры на примере гражданской авиации [Текст] / М.В. Колесник // Проблемы системного подхода в экономике. - 2000. - № 4. - С. 175-179