

ФОРМУВАННЯ АМОРТИЗАЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ АВІАКОМПАНІЇ ВІДПОВІДНО ДО ЖИТТЕВОГО ЦИКЛУ ОБЛАДНАННЯ

Авторами розглянуто питання формування амортизаційної політики авіапідприємства. Запропоновано в рамках стимулювання здійснення технічного переоснащення, впровадити зміну методу нарахування амортизації відповідно до стадії життєвого циклу авіаційного обладнання. Здійснено оцінку запропонованої методики, що показала збільшення чистого потоку грошових коштів авіакомпанії.

Ключові слова: авіакомпанія, амортизація, амортизаційна політика, життєвий цикл авіаційного обладнання, життєвий цикл авіакомпанії, стимулювання, технічне переоснащення, чистий потік грошових коштів.

Рис. 4. Літ. 15.

Постановка проблеми. В умовах когнітивної економіки, швидкого розвитку технічного прогресу, загострення конкурентної боротьби та посилення впливу факторів зовнішнього середовища на фоні процесів глобалізації питання відтворення основного капіталу стає дедалі гострішим. Оскільки основним джерелом власних ресурсів при здійсненні як простого так і розширеного відтворення капіталу є амортизація, то стратегія її нарахування автоматично стає одним з найважливіших інструментів стимулювання розвитку кожного підприємства.

Звернувшись до статистичних даних, можна зрозуміти, що обсяг амортизаційних відрахувань в Україні знаходиться на досить низькому рівні. Так, Держкомстат підрахував, що в структурі собівартості продукції українських компаній за останній рік знизилася частка оплати праці та амортизації, тоді як частка матеріальних витрат, навпаки, зросла. Порівнюючи частку амортизації в структурі операційних витрат з реалізованої продукції, робіт, послуг, слід зазначити, що за перше півріччя 2008 року вона склала 2,6 %, а за аналогічний період 2007 року вона становила 3,0 %. Якщо говорити про діяльність транспорту та зв'язку, то в зазначеній галузі амортизація в структурі операційних витрат становила за перше півріччя 2008 року – 10,9% та за відповідний період 2007 – 12,1 % [1]. Зазначеній тенденції можна завдячувати не тільки скороченням витрат на амортизаційні відрахування а перш за все збільшенням обсягу матеріальних витрат в загальній структурі на фоні інфляційних процесів. Зазначену тенденцію підтримує також проблема не врегульованості процесів індексації, та переоцінки об'єктів основних засобів та нематеріальних активів. При цьому, облік амортизаційних відрахувань, який ведеться традиційними методами, також не враховує такого важливого елемента, як розвиток внутрішнього середовища підприємства в цілому, його етапи та стадії. На даному етапі розвитку нормативно – правової бази України є підстави вважати, що амортизація недооцінена, а ресурси капіталовкладень не ідентифіковані належним чином.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблеми амортизаційної політики, її роль у процесі відтворення основного капіталу активно досліджувалась провідними

FORMATION OF AMORTISATION STRATEGY OF AIRLINE ACCORDING TO LIFE CYCLE OF THE REEQUIPMENT

Authors is considered a question of formation of amortisation policy of an aviation enterprise. It is offered to introduce within the limits of stimulation of realization of technical reequipment change of a method of charge of amortization in conformity with a stage of life cycle of the aviation equipment. The estimation of the offered technique which has shown increase in a pure stream of money resources of airline is carried out.

Keywords: airline, amortization, the amortisation policy, life cycle of the aviation equipment, life cycle of airline, stimulation, technical reequipment, a pure stream of money resources.

вітчизняними економістами: І.А. Бланком [2], Н.Д. Бакаєм В.Й. [3], Евтушенко С.М. [4], Кузнецова Л.М. [5], та інші науковці.

Питання амортизації, як одного з джерел формування основного капіталу суб'єктів авіаційної галузі в своїх роботах підіймали такі вчені – економісти, як: Овсак О.П. [6], Панченко В.Н. [7]. Бухгалтерський аспект амортизації, вивчала російський вчений – економіст Султанова Е.Ф. [8] та ін. Вплив факторів зовнішнього середовища на діяльність авіакомпанії вивчав Чубуков О.П. [9].

На нашу думку питання формування амортизаційної стратегії підприємства не можливо розглядати абстраговано, не враховуючи стадії та етапи розвитку підприємства та його взаємодію із зовнішнім середовищем, розвитку якого присвячені роботи таких видатних вчених, як Н.Д. Кондратьєв [10], Й.Шумпетер [11], І.Ансофф [12] та інші. Особливості внутрішньої та зовнішнього менеджменту в залежності від стадій життєвого циклу підприємства вивчали: Е.В.Глухова [13], І.В. Івашковська, Д.О. Янгель [14], та інші автори.

Мета статті. Сформувати амортизаційну політику відповідно до багатомірного та полідинамічного середовища підприємства.

Невирішені частини проблеми. Мало вивченим залишається процес формування основного капіталу підприємства на різних стадіях його життєвого циклу. А проблема залежності амортизаційної політики від етапів розвитку авіаційного підприємства авторами підіймається вперше.

Виклад основного матеріалу. Характерною рисою основних фондів (засобів) є їх тривала участь у виробничому процесі із збереженням основних особливостей і первісної форми. Однак протягом терміну експлуатації основні фонди втрачають свої споживчі і фізичні якості і в остаточному підсумку стають непридатними до експлуатації, тобто вони зношуються. Матеріальне зношування основних фондів (засобів) носить назву фізичного зносу. Воно відбувається як у процесі використання основних фондів (засобів), так і при їх бездіяльності. Фізичний знос можливо частково відновити, якщо здійснити ремонт, реконструкцію і модернізацію основних засобів, але з часом витрати на ремонт не окупаються, що призводить до недоцільності їх експлуатації. Основні засоби зношуються не тільки фізично, поява більш досконалих зразків устаткування веде до морального зносу діючих основних засобів і зниження продуктивності праці.

Втрачаючи первісні якості, основні фонди переносять свою вартість на готову продукцію (роботи, послуги). За період експлуатації первісна вартість основних фондів (засобів) повинна бути повністю перенесена на готову продукцію. Цей перенос вартості забезпечується щорічними відрахуваннями, що називаються *амортизаційними відрахуваннями*. Таким чином, *амортизація* — це процес перенесення вартості основних фондів (засобів) на зроблену продукцію (роботи, послуги). З іншого боку, амортизація — це грошове вираження зносу, що здійснюється з метою відновлення вартості основних засобів у процесі виробництва.

З вступом у силу ще 1 липня 1997 року Закону України про оподаткування прибутку підприємств [15] для цілей оподаткування підприємства почали амортизувати витрати, пов'язані з придбанням (виготовленням) основних фондів. У бухгалтерському обліку відбивався знос відповідно до пункту 11 Інструкції з основних фондів.

Положення (стандарт) бухгалтерського обліку П(С)БО 7 "Основні засоби", що набрало сили з 1 липня 2000 року, скасувало трирічну заборону на амортизацію в бухгалтерському обліку. Відповідно до пункту 22 цього Положення всі основні засоби, крім землі, є об'єктом амортизації.

Таким чином, для обліку і звітності визнаються дві амортизації - амортизація основних фондів у податковому обліку й амортизація основних засобів у бухгалтерському обліку. Метою нарахування амортизації за одним з п'яти методів, запропонованих П(С)БО 7, є створення реального джерела відновлення основних засобів. Не вдаючись до нормативно – правових особливостей здійснення даного процесу сконцентруємось на амортизації як на одному з джерел здійснення технічного переоснащення основних фондів авіапідприємств

України. Отже, на етапі виробництва товарів, надання послуг відбувається трансформація вартості необоротних активів в оборотні, а сума амортизації стає складовою собівартості готової продукції. В процесі обміну перенесена вартість основних засобів у сумі амортизації через ціну продукції компенсується виручкою, яка надходить на підприємство після реалізації продукції. Саме в цей момент амортизаційний фонд набуває реального змісту, тобто підприємство отримує кошти, які є джерелом інвестицій. Після закінчення процесу обміну кошти амортизаційного фонду беруть участь в процесі відтворення основних засобів. На цій стадії обігові кошти трансформуються у необоротні активи [4]. Таким чином, саме через механізм амортизації забезпечується нагромадження коштів цільового призначення для простого а іноді і розширеного відтворення основних засобів.

За національними стандартами бухгалтерського обліку на всі основні засоби незалежно від їх участі в процесі виробництва нараховується амортизація. Однак на відміну від основних засобів виробничого призначення, амортизація яких відноситься на собівартість продукції, втрачена вартість основних засобів невиробничого призначення збільшує збитки, оскільки за їх допомогою ніяка продукція не виробляється, а джерелом відтворення є прибуток. Тому на ці активи не може нараховуватися амортизація. Зменшення вартості основних засобів невиробничого призначення повною мірою відповідає категорії зносу [4]. Надалі в роботі мова ітиме про відтворення основних засобів виробничого призначення та відповідно про амортизацію, як одне з основних його джерел.

Порядок нарахування амортизації регламентований пунктами 22—30 П(С)БО 7, відповідно до цього положення. Метод нарахування амортизації вибирається підприємством самостійно з урахуванням очікуваного способу одержання економічних вигод від його використання. Якщо очікуваний спосіб одержання економічних вигод міняється, може бути обраний інший метод нарахування амортизації.

Відповідно до п. 26 П(С)БО 7 та Закону України «Про оподаткування прибутку підприємств» для амортизації основних засобів (крім інших необоротних активів) застосовуються наступні методи (Рис. 1):

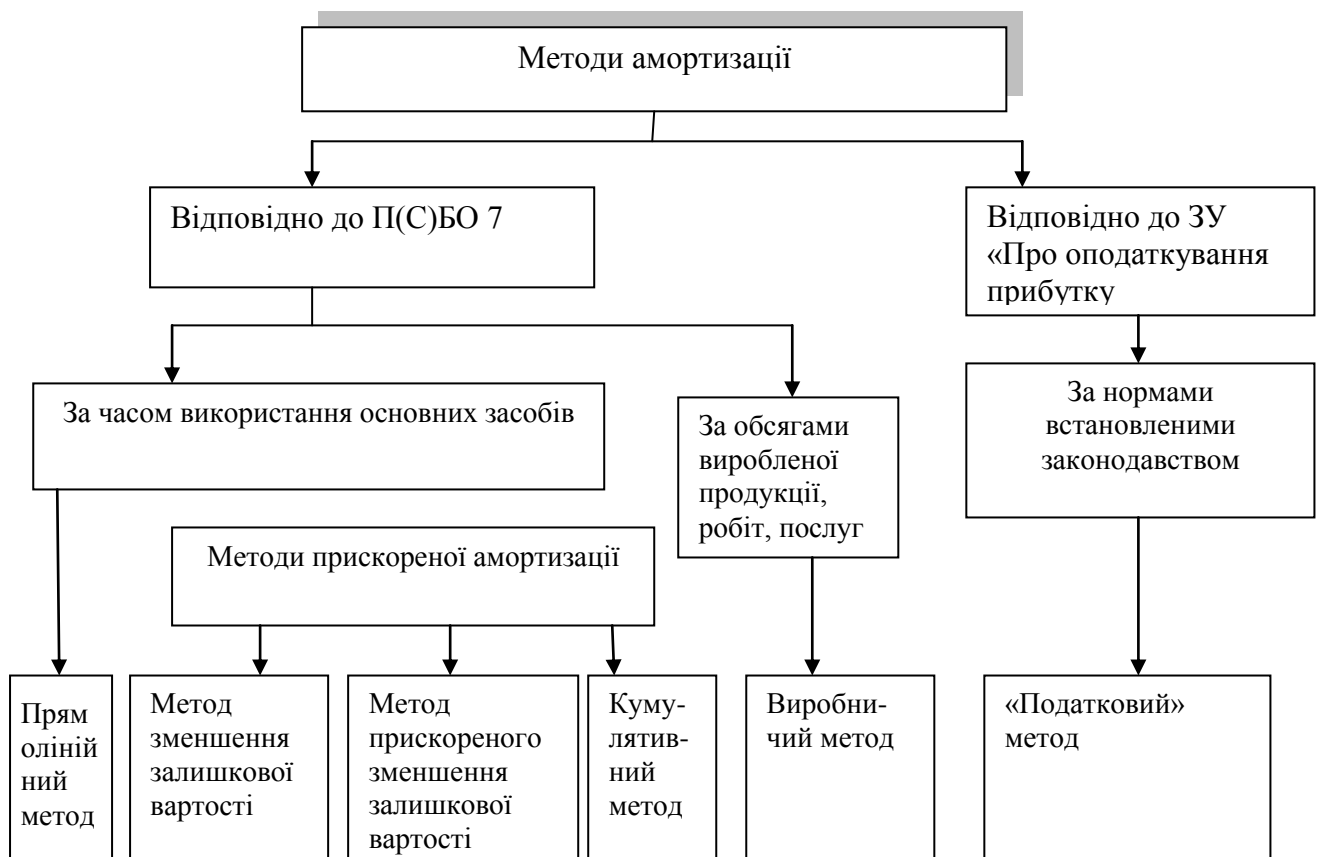


Рис 1. Методи нарахування амортизації, відповідно до нормативно - правової бази України.

Як видно з малюнку, методи нарахування амортизації можна умовно розбити на два види:

- методи амортизації, що базуються на часі використання основних засобів. До них належать прямолінійний метод, метод зменшення залишкової вартості, метод прискореного зменшення залишкової вартості, кумулятивний метод;

- метод амортизації, що базується на кількості одиниць, отриманих від використання об'єкта основних засобів. До нього належить виробничий метод нарахування амортизації основних засобів.

Крім того, підприємство має право застосовувати норми і методи нарахування амортизації основних засобів, передбачені податковим законодавством, - ці методи можна назвати умовно "податковими".

У бухгалтерському обліку передбачене щомісячне нарахування амортизації. І оскільки при застосуванні всіх методів, крім виробничого, спочатку визначається річна сума амортизації, то місячна сума розраховується розподілом річної суми на 12 (місяців). Виключення складають тільки підприємства із сезонним характером виробництва, що теж нараховують річну суму амортизації, але розподіляють її на період роботи в звітному році, тобто поділяють її не на 12, а на кількість місяців фактичної роботи.

Втрати від зменшення корисності об'єкта основних засобів підприємства включаються до складу витрат звітного періоду, накопичуються протягом терміну корисного використання цих об'єктів і відображаються в балансі в складі зносу основних засобів.

Для цілей оподаткування прибутку амортизація визначається як поступове віднесення витрат на придбання, чи виготовлення поліпшення основних фондів, на зменшення скоригованого прибутку платника податку в межах норм амортизаційних відрахувань, установлених пп. 8.6.1 п. 8.6. ст. 8 Закону про оподаткування прибутку (п. 8.1).

Амортизація основних фондів, таким чином, не вважається валовими витратами, але прибуток, який оподатковується нараховані суми амортизації зменшують.

Слід зазначити, що хоча норми "податкової" амортизації встановлені у відсотках до балансової, вартості груп основних фондів, на нашу думку, для цілей бухгалтерського обліку їх варто застосовувати до окремих об'єктів, що входять у ту чи іншу групу, особливо, якщо це стосується основних засобів, що застосовуються в цивільній авіації.

"Податковий" метод амортизації - не панацея, що позбавить підприємства від необхідності нарахування подвійної амортизації. Наприклад, досить поліпшити об'єкт (просто відремонтувати), і його балансова вартість у податковому обліку практично ніколи не збіжиться з залишковою вартістю об'єкта, обумовленої в бухгалтерському обліку. Такі розбіжності варто скасувати для створення умов вільного вибору амортизаційної політики кожним підприємством в залежності від специфіки умов його роботи.

На сьогодні відсутні чіткі правила (рекомендації) щодо вибору методу амортизації, який був би найкращим для підприємств різних організаційно – правових форм та галузей, об'єктів основних засобів та способів їх використання. Усі методи можна вважати рівноцінними, вони переслідують одну мету, але кожен із них для відповідних періодів корисного використання визначає різні суми амортизації. На нашу думку доцільно було б використовувати різні методи амортизації на відповідних стадіях розвитку авіаційного підприємства, обґрунтувати дане твердження можна на основі аналізу життєвого циклу об'єкту амортизації, у випадку авіакомпанії це частіше за все літак. Провівши розрахунки грошових потоків від амортизації за методами, що викладені в П(С)БО 7 та за так званим «податковим» методом відповідно до повітряного судна (ПС) Ан – 140, було отримано результати, зображені на малюнку 2.

Вкориставши графічний метод можна співставити результати розрахунків амортизаційних відрахувань та життєвий цикл повітряного судна (ПС) тоді стає очевидним,

що на стадії росту та розвитку так званому етапі зародження доцільним було б використання податкового методу, оскільки він застосовується без врахування ліквідаційної вартості літака, що зазвичай є значною. За проведеними розрахунками даний метод забезпечує максимальний потік амортизаційних відрахувань протягом п'яти років. Потім можна запропонувати кумулятивний метод, за даних умов він буде найбільш ефективним рік. На стадіях розквіту та стабільності необхідно використовувати виробничий метод. І тільки в кінці з падінням обсягів авіаційних перевезень, здійснених за допомогою даного ПС, найбільш ефективним стане прямолінійний метод нарахування амортизації. Слід зауважити, що при використанні наведеної методики нарахування амортизації повна вартість обладнання відшкодовується значно раніше ніж при застосування традиційної методики, що може використовуватись як додатковий стимул для авіакомпаній для здійснення технічного переоснащення, впровадження нових техніки та технологій.

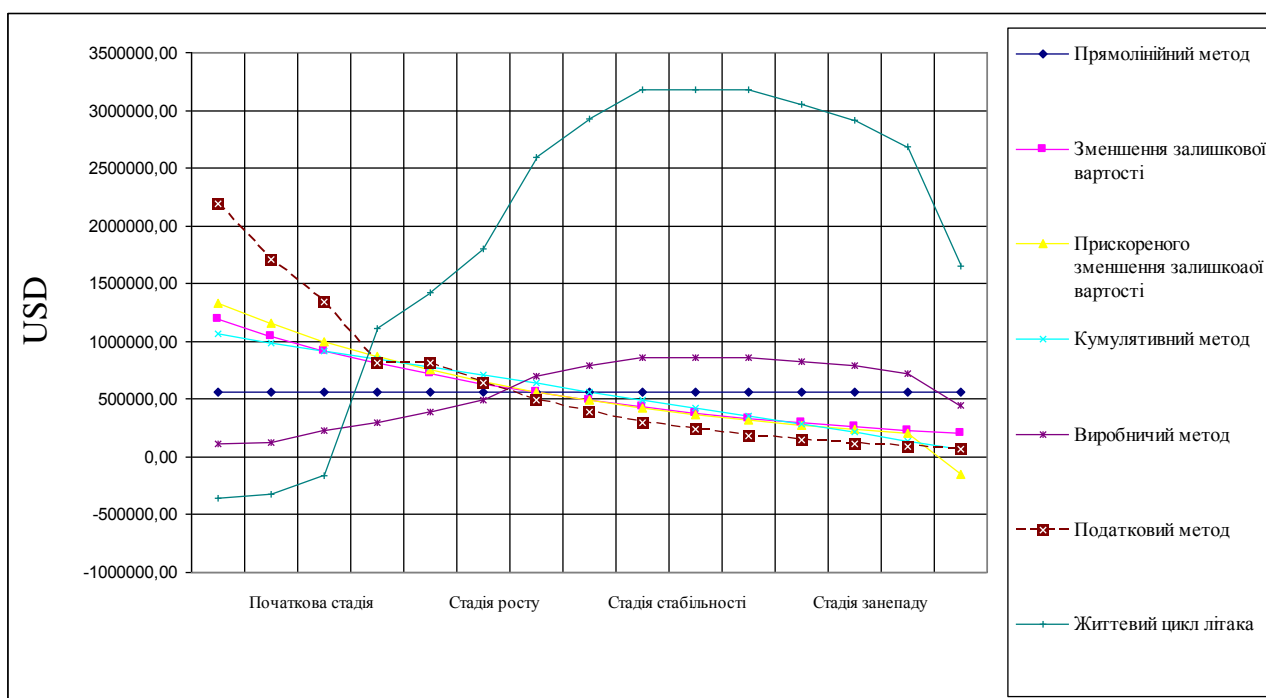


Рис. 2. Порівняння річної амортизації основних засобів за різними методами (за даними прикладу)

Результати застосування вказаної методики призведе до надходжень, зображених на малюнку 3. Зазначені дані свідчать про максимальний потік від амортизаційних відрахувань на початку експлуатації ПС, таку можливість надає саме податковий метод, оскільки при нарахуванні амортизації даним методом не враховується ліквідаційна вартість авіаційного обладнання, а вона зазвичай є високою. Поступовий перехід на виробничий метод надає можливість максимізувати амортизаційні відрахування в період максимального нальоту годин на ПС. Запропонована методика дозволить відновити більш ніж 90 % від початкової вартості літака вже на стадії стабільності в його життєвому циклі, цей факт надасть можливість для авіакомпанії придбати у лізинг чи за кредитною угодою новий, удосконалений літак.

Життєвий цикл обладнання необхідно співвіднести з життєвим циклом організації. Беручи до уваги циклічність економічних процесів та явищ, доведена ще Кондратьєвим, можна зробити висновок про необхідність вивчення закономірностей в процесі експлуатації обладнання на фоні розвитку підприємства, що його експлуатує а також дослідження характеру технічного переоснащення та джерел його здійснення на різних стадіях життєвого циклу як підприємства, так і обладнання, що експлуатується.

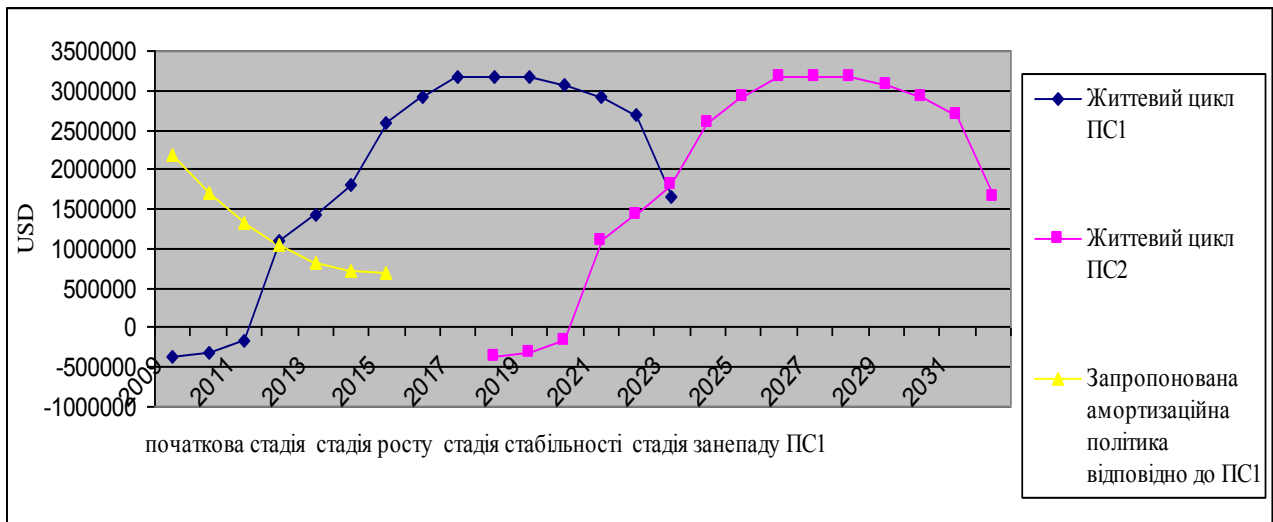


Рис 3. Запропонована методика нарахування амортизації відносно життєвого циклу АК.

Відповідно до концепції життєвого циклу І.Адизеса [Adizes I., 1988, Adizea,1999] траєкторія життєвого циклу проходить декілька критичних точок. Проблеми компанії автором стандартизовані і поділяються на «хвороби росту» та «організаційні патології», які на відміну від попередніх підприємство не здатне вирішити самостійно [14]. Кожній стадії притаманні свої інструменти для вирішення кризових ситуацій. Зазначену концепцію життєвого циклу підприємства автори Івашківська та Янгель [15] корегують з урахуванням трьох типів потоків грошових коштів: потік від основної діяльності, від інвестиційної діяльності та потік від фінансування. Сума всіх трьох складових – чистий потік грошових коштів. Цей показник надає можливість оцінити спроможність підприємства до генерації потоку грошових коштів, або виявити не ефективність існуючої структури і її направленість виключно на витрачання інвестиційних ресурсів.

З урахуванням даної концепції початкова стадія життєвого циклу авіакомпанії характеризується значними вливаннями в інвестиційній діяльності при не значних надходженнях від операційної та фінансової діяльності. На стадії росту інвестиційні вливання дещо зменшуються, однак потік від них лишається від'ємним, ростуть потоки від операційної та фінансової діяльності. Стадія стабільності починає приносити прибутки від здійснення інвестиційної діяльності при зменшенні потоків від операційної та фінансової діяльності. На стадії занепаду – прибутки від операційної та інвестиційної діяльності падають а фінансова діяльність стає збитковою. Процес технічного переоснащення відбувається в рамках інвестиційного потоку і потребує більш детального вивчення з огляду на джерела його здійснення.

Так, наприклад, найпоширенішим варіантом для авіакомпанії є отримання літака в фінансовий лізинг чи в кредит. При цьому потік від здійснення інвестиційної діяльності на перших роках життєвого циклу ПС буде від'ємним, можливість пом'якшити його вплив на чистий потік грошових коштів АП надасть вдало обрана амортизаційна політика. Результати співвідношення інвестиційних витрат авіапідприємства у вигляді платежів за лізингом та кредитом, а також амортизаційних відрахувань можна відобразити графічно, попередньо продисконтувавши відповідні суми (рис.4).

При здійснення технічного переоснащення також варто враховувати, що, на початковій стадії розвитку авіакомпанії, що потребує значних фінансових вливань та не приносить прибутків було б доволі легковажно купувати нову модель літака, що раніше не використовувалась на даних маршрутах з цілим комплексом так званих «дитячих хвороб», на нашу думку, за даних умов основу парку на цьому етапі повинні складати перевірені літаки з попереднім строком експлуатації 5-7 років. Їх технічне переоснащення матиме частковий

характер. Літаки, що надійдуть на баланс авіапідприємства будуть переоснащені тільки у разі крайньої потреби в зміні відповідних вузлів та механізмів.

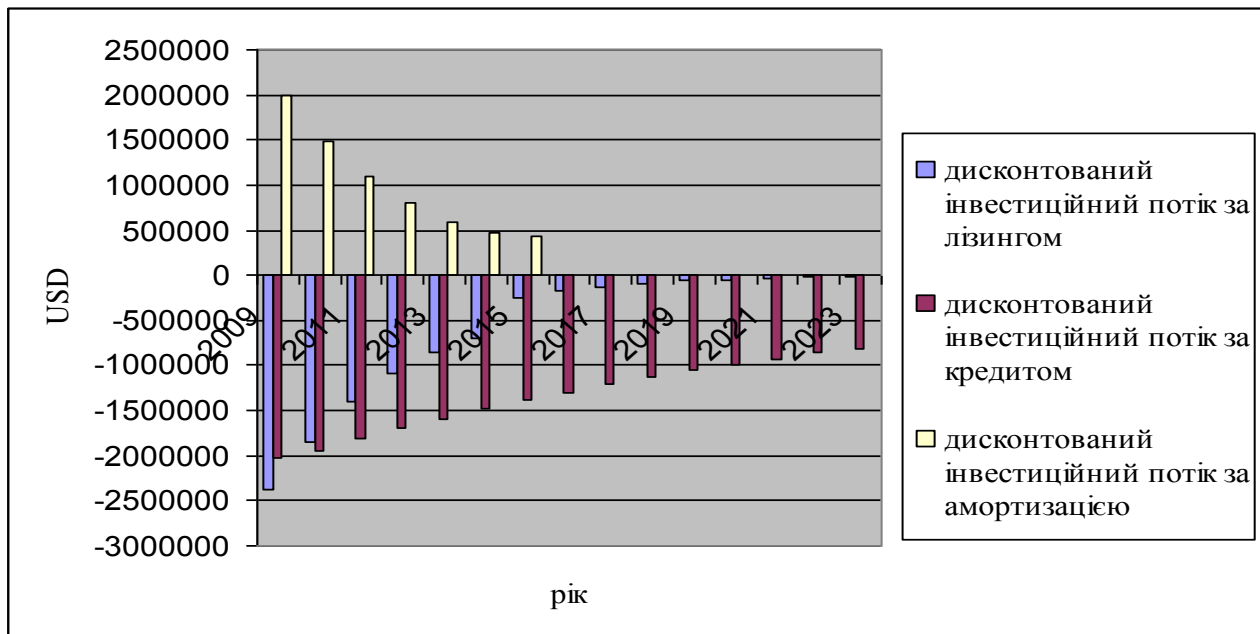


Рис 4 Співвідношення майбутніх грошових потоків від інвестицій у придбання ПС та його амортизації.

Авіакомпанія, що знаходиться на стадії росту чи стабільності може замислитись про значні фінансові витрати з метою отримання у майбутньому конкурентної переваги та розширення присутності на ринку. Стадія занепаду – потребує особливого підходу заснованого на ретельній стратегії підбору техніки а також методів її удосконалення, які нададуть можливість авіакомпанії збільшити обсяги перевезень та повернутись до попередньої стадії розвитку. При формування довгострокової стратегії здійснення технічного переоснащення авіакомпанії слід пам'ятати також про циклічність економіки в цілому, на рівні галузі, держави та на рівні світової економіки.

Висновки. Амортизаційна політика є важливою складовою облікової політики і взагалі господарсько – фінансової діяльності кожного підприємства. Вона дає змогу альтернативно підійти до визначення розмірів амортизаційних відрахувань, здійснювати управління витратами і фінансовими результатами, раціонально використовувати їх на потреби відтворення основних засобів тощо.

З огляду на кризовий стан та особливості діяльності авіатранспортної галузі, а саме: сезонність, традиційно низька рентабельність та ліквідність, традиційно високі ризики, застосування значної кількості основних засобів з їх високою балансовою вартістю та низькою ліквідністю таких активів та ін. На нашу думку, в рамках підтримки української авіації, доцільно було б дозволити використання різних методів нарахування амортизації на різних стадіях життєвого циклу авіаційного обладнання. Запропонована методика надасть можливість зробити більш рівномірними потоки від інвестиційної діяльності авіакомпанії, що позитивно вплине на чистий потік грошових коштів авіакомпанії особливо на початковій стадії життєвого циклу її обладнання.

Таким чином, проведений аналіз свідчить про доцільність використання різних методів нарахування амортизації на відповідних стадіях життєвого циклу обладнання. А наведені в роботі рекомендації, при відповідному нормативно – правовому обґрунтуванні нададуть можливість авіакомпаніям підвищити свою конкурентоспроможність за рахунок ефективного використання амортизаційної політики, збільшити чистий потік грошових

коштів, що позитивно вплине на її операційну і фінансову діяльність, та покращити інвестиційну стратегію за рахунок здійснення технічного переоснащення.

1. <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. *Бланк И.А.* Управление формированием капитала. – К.: Ника – Центр, Сльга, 2002. – 512 с.
3. *Бакай В.Й.* амортизаційна політика та оновлення основних фондів на промислових підприємствах: Автореферат дис. канд. економічних наук: 08.06.01/ «Хмельницький національний університет». – Хмельницький, 2006.
4. *Евтушенко С.М.* Амортизація основних засобів в системі бухгалтерського обліку: Автореферат дис. канд. економічних наук: 08.06.04/ “Інститут аграрної економіки” Української академії аграрних наук. – К., 2004.
5. *Кузнецова Л.М.* Формирование экономического механизма самофинансирования инвестиций хозяйствующих субъектов Автореферат дис. канд. экономических наук: 08.00.01/ «Орловский государственный институт экономики и торговли». - М., 2007.
6. *Овсак О.П.* Організаційно – економічне забезпечення лізингових операцій на авіаційному транспорті: Автореферат дис. канд. економічних наук: 08.07.04/ «Національний авіаційний університет». – К. 2003.
7. *Панченко В.Н.* Механізм відтворення та підвищення віддачі основного капіталу авіапідприємств. – К: Фенікс, 2002 – 364 с.
8. *Султанова Э.Ф.* Управленческий учет, контроль и анализ эксплуатационных затрат в авиакомпаниях: Автореферат дис. канд. экономических наук: 08.00.12/ «Казанский государственный финансово – экономический институт». – Казань, 2006.
9. *Чубуков А.П.* Оценка инвестиционных ресурсов авиатранспортного бизнеса при формировании экономической политики обеспечения роста авиоперевозок: Автореферат дис. канд. экономических наук: 08.00.05/ «Московский государственный технический университет гражданской авиации». – М. 2007.
10. *Н.Д Кондратьев* Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения. Авторский сборник. – М., Экономика, 2002 – 768 с.
11. Шумпетер Й. Теория экономического развития Исследование предпринимательской прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры/ Пер. с нем. В.С. Автономова и др.; Общ ред А.Г. Милейковского – Прогрес, - 1982. – с.385-436.
12. *И Ансофф* Стратегическое управление: Сокр.пер. с англ./ Науч.ред и авт. Предисл. Л.И.Евенко. – М.: Экономика, 1989. -519 с.
13. *Е.В.Глухова.* Концепция жизненных циклов: необходимо ли ее понимание и применение финансистами на российском рынке? // Корпоративные финансы. 2007. № 4. С. 111-117.
14. *Adizes, Ichak.* Управление жизненным циклом корпорации / Ицхак К. Адизес ; [перевод с английского под научной редакцией А. Г. Сеферяна]. - Санкт-Петербург : Питер, 2007. - 383 с.
15. *Жизненный цикл организации и агрегированный показатель роста.* / Ивашковская И.В., Янгель Д.О.// Корпоративные финансы. – 2007. - №4. – С. 97-110.
16. Закон України “Про оподаткування прибутку підприємств ”, від 38.12.94 р. №334/94-ВР.