

АНАЛИЗ ОСОБЕННОСТЕЙ ФОРМИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ

*Работа представлена кафедрой экономики и финансов
Санкт-Петербургского государственного университета аэрокосмического приборостроения.
Научный руководитель - доктор экономических наук, профессор Э. И. Крылов*

Статья посвящена формированию себестоимости авиаперевозок в РФ. В работе проведен анализ методик, используемых для расчета себестоимости авиарейсов. По результатам анализа даны рекомендации по совершенствованию используемых методик на основе современных подходов к учету и анализу затрат, в целях определения целесообразности эксплуатации маршрутов и обоснования системы тарифов на авиаперевозки.

The article describes the methods of air transportation's prime cost forming. The author analyses methods used for calculation of air passages' prime cost. According to the results of the analysis the recommendations on methods' improving are worked out on the basis of the modern approaches to calculation and analysis of expenditures.

В настоящее время Россия, преодолев длительный спад производства, вошла в десятку крупнейших экономик мира. Ус-

тойчивое развитие ее экономики опирается на развитие отраслей высоких технологий. Одними из приоритетных проектов,

отмеченных президентом в последнем обращении, были названы: устранение инфраструктурных ограничений роста, модернизация и развитие высокотехнологичных промышленных производств. Составляющим элементом инфраструктуры будущего роста российской экономики является эффективная транспортная система. Развитие магистральных видов транспорта, в том числе гражданской авиации, становится стратегической задачей.

Современное состояние гражданской авиации не соответствует ее роли и значению в обеспечении национальной безопасности, удовлетворении транспортных потребностей народного хозяйства и населения. Произведенные структурные изменения в отрасли пока не привели к ожидаемым результатам, гражданская авиация продолжает переживать кризисное состояние, что ведет к снижению конкурентоспособности большинства предприятий. Одним из направлений повышения конкурентоспособности является акцентирование руководства на вопросах управления затратами, связанных с функционированием авиапредприятий.

Каждое предприятие в результате коммерческой деятельности несет определенные затраты. Основным показателем для экономической оценки целесообразности эксплуатации воздушных судов (ВС) на авиалиниях, приобретения новых самолетов, а также обоснования тарифов на авиационные перевозки является себестоимость. В условиях развития рыночных отношений практический интерес к данному показателю и методикам ее расчета значительно возрос. Решению проблемы определения себестоимости авиаперевозок посвящены ряд методик и рекомендаций, утвержденных руководящими органами гражданской авиации России:

1. Методика оптимизации налета часов, определения себестоимости и цены самолето-часа от 07.02.1991 № 102/У.

2. Методические рекомендации по определению себестоимости рейсов воз-

душных судов гражданской авиации от 19.10.1993 г. № ДВ15.1-178.

3. Методические рекомендации по определению себестоимости внутренних и международных рейсов для российских авиакомпаний от 15.07.1999 г. № ФСВТ 7.7-188.

В первой методике разработана модель формирования расходов для определения себестоимости, приведенных затрат и цены самолето-часа в целом по парку самолетов данного типа в разрезе процессов использования самолетов (полет, стоянка, обеспечение рейса, простой, техническое обслуживание, ремонт). Сущность определения затрат по состояниям процесса использования самолето-вертолетного парка (СВП) заключается в отнесении расходов на каждое состояние и последующем их разделении на затраты, зависящие и независящие от объема производства.

Формирование расходов ведется по калькуляционным статьям в разрезе укрупненных объектов - самолето-вертолетный парк, авиационно-техническая база (АТБ) и аэропорт. Расходы СВП относятся на статьи «Авиа ГСМ», «Амортизация СВП», «Зарплата лётно-подъемного состава (ЛПС)», «Прочие производственные расходы». Расходы АТБ относятся на статьи «Текущий ремонт», «Зарплата инженерно-авиационного состава (НАС)», «Общепроизводственные расходы». Оставшиеся затраты составляют затраты аэропорта.

Эта методика могла иметь место и смысл, когда воздушные перевозки осуществлялись единым авиапредприятием «Аэрофлот», включающим в себя систему эксплуатационных предприятий, особенностью которых являлось единство летного и аэропортового комплексов и отсутствие взаимных платежей за оказанные услуги по наземному и аэронавигационному обслуживанию СВП друг друга.

Вторая методика ориентирована на определение затрат от эксплуатации воздушных судов. Она была введена в действие в период активного реформирования отрас-

ли, приватизации авиапредприятий с одновременным разделением на две структуры - авиакомпанию и аэропорт. Общий подход к определению себестоимости рейса сводится к определению: летно-технических характеристик ВС; основных направлений перевозок и формированию предполагаемых рейсов на рассматриваемых типах ВС; определению эксплуатационных расходов, зависящих от характеристик рейса и условий аэропортов посадок; определению расходов, зависящих от технических характеристик ВС, стоимости авиатехники, экономических условий авиакомпании; прочих производственных и общехозяйственных (накладных) расходов, отчислений агентству.

Третья методика «Методические рекомендации по определению себестоимости внутренних и международных рейсов для российских авиакомпаний» от 15.07.1999 г. № ФСВТ 7.7-188 была опубликована в 1999 г. Этот документ является новой редакцией методики от 1993 г. В этих рекомендациях предложен принцип определения расходов по статьям затрат по типам воздушных судов и их отнесения на себестоимость рейса и летного часа, этот подход еще называют подход к расчету себестоимости рейса по расходам на взлет-посадку и летный час. Расчет себестоимости рейсов воздушных судов в соответствии с методикой производится по двум группам затрат, которые могут быть прямо включены в себестоимость рейсов, но различающихся способами расчета.

К первой группе прямых затрат относятся затраты, непосредственно связанные с условиями конкретной авиалинии: расходы на аэропортовое обслуживание ВС, пассажиров, почты и груза, расходы на авиаГСМ, расходы на аэронавигационное обслуживание в районе аэродрома и по воздушной трассе, расходы за метеобеспечение, затраты на питание пассажиров и экипажа, расходы на страхование пассажиров, отчисления агентам.

Методической особенностью определения затрат по этим статьям является использование сети маршрутов авиакомпании в качестве условий расчета, что позволяет наиболее точно учесть реальные условия эксплуатации - технико-экономические показатели ВС на авиалиниях, прогноз спроса на перевозки пассажиров и груза, конкретные ставки сборов и тариф за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, стоимость топлива и другие затраты.

Ко второй группе прямых затрат относятся статьи, зависящие от налета часов по типам ВС: амортизация ВС и двигателей, затраты, связанные с лизингом ВС, расходы на периодическое техническое обслуживание ВС, расходы на капитальный ремонт ВС и двигателей, расходы на заработную плату летного состава и бортпроводников, отчисления в фонды обязательного страхования, расходы на страхование ВС и прочие виды страхования.

Расходы по данным статьям определяются по типам ВС за плановый или отчетный период в целом. Затем определяются удельные расходы по статьям в расчете на летный час. Для учета в себестоимости рейсов удельные расходы умножаются на продолжительность парного рейса.

Прочие производственные и общехозяйственные расходы распределяются по авиалиниям пропорционально сумме прямых эксплуатационных расходов или пропорционально объемам перевозок.

Методика 1999 г. носит рекомендательный характер, поскольку позволяет более точно определять себестоимость авиаперевозок, хотя при расчетах по ней остается довольно большой удельный вес общепроизводственных затрат, распределенных крайне грубо, по объектам калькуляции, что создает трудности при принятии решения о реструктуризации перевозок.

В практике большинства российских авиакомпаний применяется методика расчета себестоимости рейса по расходам на

взлет-посадку и летный час. Методики расчета себестоимости авиарейсов применяются для определения себестоимости внутренних и международных рейсов, регулярных и нерегулярных, выполняемых различными типами воздушных судов, и в том числе для оценки средней себестоимости летного часа эксплуатируемых ВС.

Используемые в настоящее время методики не в полной степени отвечают современным требованиям определения себестоимости авиаперевозок. Они ориентированы на определение полной себестоимости, что не позволяет принимать соответствующие оперативные решения по вопросу эксплуатации конкретных маршрутов. Таким образом, возникает необходимость совершенствования используемых методик на основе современных подходов к учету и анализу затрат.

Современная теория финансового менеджмента предлагает другой подход к формированию себестоимости - по суммам покрытия (метод маржинального дохода), который ориентирован на принятие решений по промежуточным результатам анализа.

Эта методика нашла свое применение в ведущих зарубежных (Lufthansa) и некоторых российских авиакомпаниях. Она имеет более аналитический характер и позволяет принимать обоснованные решения о целесообразности эксплуатации конкретного маршрута, а также управлять затратами авиакомпании. Данная методика основана на разделении затрат на прямые и косвенные, постоянные и переменные.

Прямые эксплуатационные расходы, как и доходы, зависят от объемов перевозок, но эта зависимость не прямо пропорциональная, так как разные группы расходов по-разному реагируют или не реаги-

руют вообще на колебания объемных показателей. Поэтому прямые расходы авиакомпании по принципу их зависимости подразделяются на две составляющие: прямые переменные расходы и прямые постоянные расходы.

Специфика перевозочной деятельности на воздушном транспорте заключается в том, что, помимо вышеуказанной классификации, выполнение коммерческого рейса разделяется на две явно выраженных функции: осуществление непосредственного полета самолета и обслуживание пассажиров. В связи с этим прямые переменные расходы подразделяются на: «расходы, связанные с пассажирами» - включают расходы по предоставлению сервиса пассажирам как на земле (предполетного), так и на борту, и «расходы, связанные с полетом» - включают расходы по обслуживанию ВС перед рейсом и во время полета.

Предложенная структура себестоимости авиаперевозок позволяет поэтапно определять финансовый результат работы предприятия и принимать соответствующие решения. В экономике авиакомпании обязательным условием выполнения рейса является покрытие доходами прямых переменных затрат, т. е. положительное значение показателя «Доход - прямые переменные расходы». Использование предлагаемого метода маржинального дохода может быть применено при анализе и планировании затрат по каждому конкретному рейсу для определения целесообразности эксплуатации выбранных маршрутов и обосновании системы тарифов авиаперевозок.

Авиакомпании исходя из своих конкретных потребностей могут выбирать различные подходы и методики к калькулированию себестоимости авиаперевозок.