

1. Фролов Д. Анализ теневой экономики: институциональный подход // Экономист. 2010. № 9. С. 26-27;
2. Федеральная служба государственной статистики // Режим доступа: [www.gks.ru](http://www.gks.ru) Источник: Росстат, ЦИРЭ;
3. В Минфине заверяют, что налоговая нагрузка на компании расти не будет [Электронный ресурс] / Информационное агентство Росбалт Калининград, 17.03.2014. URL: <http://www.rosbalt.ru/business/2014/03/17/1244861.html> (дата обращения: 8.05.2014);
4. Ермакова Е. А. Российская практика противодействия уклонению от уплаты налогов: борьба с однодневками [Электронный ресурс] / Налоги и финансы, 2012. URL: <http://www.cnfp.ru/publish/journal/2013/2013-12.php> (дата обращения: 21.04.2014);
5. Налоговая оптимизация. Налоговое планирование. Оптимизация налогообложения [Электронный ресурс] / Юридическая компания «Приоритет», 2011. URL: <http://www.uk-prioritet.ru/services/legal/nalogoviy-konsalting/240/> (дата обращения: 04.04.2014);
6. Чаплыгин, М. А. Механизм предотвращения уклонения от налогов во внешнеэкономической деятельности: дис. канд. экон. наук, М., 2011. С. 212;
7. Перспективы налоговой политики на 2014 год и период 2015 и 2016 годов [Электронный ресурс] / Клерк, 09.09.2013. URL: <http://www.klerk.ru/print/333431> (дата обращения: 4.06.2014).

## **ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВНЕДРЕНИЯ НОВОГО ТИПА ВОЗДУШНОГО СУДНА В ООО «АВИАКОМПАНИЯ «ТОМСКАВИА»**

***Пахомова Н. А.***

*Томский политехнический университет, г. Томск*

*Научный руководитель: Варлачева Н. В., к.э.н., доцент кафедры  
экономики*

Транспорт - важнейшая составная часть производственной инфраструктуры России. Его устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики, обеспечения целостности, национальной безопасности и

обороноспособности страны, улучшения условий и уровня жизни населения.

Цель работы – оценить экономическую эффективность внедрения нового типа воздушного судна в ООО «Авиакомпания «ТомскАвиа».

Особое место среди различных видов транспорта занимает авиационный транспорт. Он является скоростным, а, следовательно, учитывая, что Российская Федерация является самой крупной страной в мире, то авиационный транспорт в России занимает ведущее место по объемам перевозок грузов и пассажиров на большие расстояния [1].

Но, к сожалению, парк самолетов гражданской авиации морально и физически устарел. Только 10% магистральных и региональных пассажирских самолетов России можно отнести к современным. Техничко-экономические характеристики эксплуатируемых воздушных судов предыдущего поколения не соответствуют современным мировым требованиям. До 70% провозной мощности регионального и магистрального пассажирского парка воздушного транспорта РФ обеспечивают воздушные суда, не соответствующие международным нормативам по уровню выброса загрязняющих веществ.

Однако приобретение высокоэффективных самолетов - это дорогое удовольствие и ни одна региональная авиакомпания не может себе это позволить без государственной поддержки.

Благодаря усилиям государства в развитии и стимулировании региональных перевозок за последний год стало возможным для небольших авиаперевозчиков приобретение новых самолетов, что станет положительным аспектом в оживлении перевозок на местных воздушных линиях[3]. Тому пример проект по внедрению нового типа воздушного судна CRJ-200 в ООО «Авиакомпания «ТомскАвиа».

Авиакомпания "ТомскАвиа" является старейшим авиаперевозчиком на территории Томской области. Пассажирские и грузовые перевозки обеспечивает на самолетах Cessna (Сесна) 208В Grand Caravan, Ан-24 и Ан-26, вертолетах Ми-8. География регулярных полетов авиакомпании включает такие города как Томск, Стрежевой, Нижневартовск, Сургут, Омск и Новосибирск. Головной филиал авиакомпании находится в Томске, еще два филиала – в городах Томской области – Колпашево и Стрежевом.

Данный проект по модернизации и переоснащения Авиакомпании включает в себя несколько направлений:

- Закупка и введение в эксплуатацию новых типов более экономичных и быстрых реактивных самолётов.
- Создание более развёрнутой маршрутной сети Авиакомпании.
- Улучшение обслуживания пассажиров и увеличение их безопасности во время полёта.
- Обновление парка воздушных судов.
- Выход на рынок международных авиаперевозок. И как следствие всего вышесказанного - модернизация Авиакомпании в крупного Авиаперевозчика по региональным направлениям на территории Сибири.
- Переобучение части персонала Авиакомпании на управление и обслуживание нового типа воздушных судов.
- Создание полноценной инженерно-технической базы для наземного ремонта и обслуживания самолётов нового для Авиакомпании типа.

При выборе воздушного судна для Авиакомпании изучался рынок авиаперевозок по местным региональным авиалиниям. Мной были рассмотрены несколько типов воздушных судов, предложенных на рынке на сегодняшний момент. Рассматривались воздушные судна как отечественных, так и зарубежных производителей (АН-140, CRJ-200, АН-148 (158)).

Основными характеристиками, повлиявшими на выбор CRJ-200, стали:

- Экономичность;
- Первоначальная цена;
- Практический опыт эксплуатации в РФ;
- Низкие ставки по договору Лизинга;
- Отсутствие на данный тип воздушного судна таможенной пошлины.

CRJ-200 - среднемагистральный пассажирский самолет для местных авиалиний, разработанный канадской фирмой Bombardier Regional Aircraft. Самолет является усовершенствованной моделью пассажирского самолета CRJ-100. На Самолете установлены новые турбовентиляторные двигатели с уменьшенным расходом топлива.

Данный вид воздушного судна широко используется в мировой региональной авиации. Всего было выпущено около одной тысячи воздушных судов данного класса. Самолёт интенсивно использовался

на территории Канады со схожими погодно-климатическими условиями Сибири.

Конкурентным преимуществом Авиакомпании перед конкурентами будет возможность более быстрой доставке пассажиров между конечными пунктами маршрута, в связи с большей скоростью CRJ-200, а так же более комфортабельными условиями полёта.

В рамках принятого инвестиционного плана Авиакомпания предполагает закупить 3 воздушных судна CRJ - 200.

Источниками финансирования по проекту будут являться[2]:

- Собственные средства предприятия;
- Заемные средства;
- Субсидирование.

Показатели эффективности проекта представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Показатели эффективности проекта

Ставка дисконтирования	12%
Эффективность полных инвестиционных затрат	8,7
Простой срок окупаемости NPV	235 000 000
Дисконтированный срок окупаемости PBP	10
Внутренняя норма доходности IRR	41%
Примечание: таблица составлена автором	

NPV эффективного денежного потока Инвестиционной программы к 2020 году с момента начала инвестирования достигает значение, равное 235 млн. рублей, при этом IRR (внутренняя ставка доходности) принимает значение равное 41%. Срок окупаемости - 10 лет. Полученные результаты иллюстрируют экономическую эффективность реализации Инвестиционной программы для ООО «Авиакомпания «ТомскАвиа».

Срок реализации инвестиционного проекта рассчитан на 6 календарных лет. Начало проекта 2014 г. окончание проекта - 2020 г. После окончания данного инвестиционного проекта

эксплуатация воздушных судов CRJ-200 Авиакомпанией будет продолжена.

### **Список информационных источников**

1. Экономика гражданской авиации: Учебное пособие / Под ред. Большедворской Л.Г. М: Экономика, 2002. -140с.

2. Инвестиционные проекты и их оценка [Электронный ресурс] / Альт-инвест URL: <http://www.alt-invest.ru/index.php/ru/biblioteka/tematicheskie-stati/analiz-investitsionnykh-proektov/investitsionnye-proekty-i-ikh-otsenka> (Дата обращения 03.09.14)

3. Стратегия развития Томской области до 2020 года (с прогнозом до 2025 года) [Электронный ресурс] / Официальный информационный интернет-портал Администрации Томской области URL: <http://tomsk.gov.ru/ru/regionalnoe-razvitie/regionalnoe-strategicheskoe-planirovanie/strategiya-razvitiya-tomskoy-oblasti/> (Дата обращения 02.09.14)

## **СТАНДАРТИЗАЦИЯ РАБОЧИХ МЕСТ, КАК СПОСОБ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВА**

*Полынская М.М., Полынский И.В.*

*Иркутский университет путей сообщения, г. Иркутск  
ИАЗ -филиал корпорации "Иркут", г. Иркутск*

Иркутский авиационный завод (ИАЗ) в течение многих лет внедряет современные методы организации труда, способствующие росту производительности и повышения эффективности производства. Одним из таких методов является стандартизация рабочих мест.

Рабочее место — это зона нахождения работника и средств приложения его труда, которая определяется на основе технических и эргономических нормативов и оснащается техническими и прочими средствами, необходимыми для исполнения работником поставленной перед ним конкретной задачи. Неудовлетворительные условия труда приводят к скоплению запасов и порождают потери.

Стандартизация рабочих мест способствует достижению таких целей, как:

- сокращение продолжительности операций, устранение ненужных перемещений персонала и тем самым увеличение производительность труда;