

УДК 339.187.62

## МЕТОД АНКЕТИРОВАНИЯ В ИССЛЕДОВАНИИ МЕХАНИЗМА ОБНОВЛЕНИЯ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

© 2012

*П.В. Заржевский*, аспирант, старший преподаватель  
Сахалинский государственный университет, Южно-Сахалинск (Россия)

**Ключевые слова:** лизинг, платежеспособность, рентабельность.

**Аннотация:** В статье представлены результаты анкетного исследования проведенного с целью изучения механизма обновления основных фондов на примере лизинга железнодорожного транспорта.

В настоящее время железнодорожная техника входит в самые долгосрочные группы основных средств, согласно государственному классификатору, по сроку амортизации приравненная к недвижимости. В большинстве своем грузовые и пассажирские вагоны, локомотивы включены в группы, определяющие срок амортизации от 20 до 25 лет. При приобретении подвижного состава в финансовую аренду применяется коэффициент ускоренной амортизации равный 3. Вследствие данной операции срок амортизации, а соответственно и перенесения стоимости имущества на расходы компании, составляет в среднем 7-8 лет. От срока осуществления лизинговой сделки напрямую зависит процент удорожания итоговой стоимости предмета лизинга. Это, в свою очередь, является сдерживающим фактором применения такого общепринятого во всем мире инструмента обновления основных фондов, как лизинг.

Для обоснования данного тезиса было проведено анкетное исследование лизингодателей и лизингополучателей рынка лизинговых услуг железнодорожного подвижного состава. Опыт, понимание сущности проблемы, чувство перспективы и интуиция помогают эксперту ориентироваться в ситуации, выдвигать обоснованные суждения в отношении возможности осуществления альтернатив, предполагать более рациональный путь развития процесса.

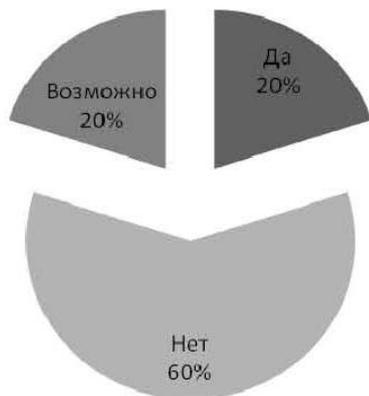
Были опрошены эксперты, мнение которых наиболее компетентно в вопросах лизинга подвижного состава. В качестве таких экспертов выступили специалисты лизинговых компаний и компаний операторов и собственников подвижного состава.

Респондентами являются эксперты лизинговых компаний (8 коммерческих организаций) и транспортных организаций – операторов подвижного состава (6 коммерческих организаций).

Были составлены анкеты с вопросами, анализ ответов на которые выявил негативные факторы использования лизинга подвижного состава.

Для получения обобщающих данных, рассмотрим ответы респондентов по каждому пункту в отдельности. Помимо однозначных ответов, предложенных в анкете, были сгруппированы комментарии, представленные респондентами.

Вопрос 1: Намерена ли компания участвовать в тендерах на предоставление в лизинг подвижного состава железнодорожного транспорта?



*Рис.1. Ответы специалистов лизинговых организаций*

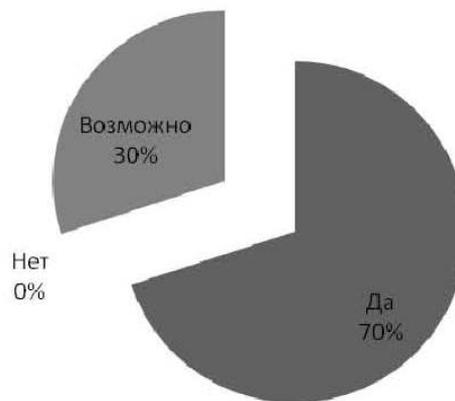
Большинство респондентов (60% из опрошенных) ответили отрицательно (рис.1). Специалисты независимых лизинговых компаний связывают это с несколькими факторами. Во – первых, независимая лизинговая компания заведомо проигрывает

государственной по стоимости привлеченного ресурса на осуществление лизинговой сделки, что приходится компенсировать за счет комиссии. Во – вторых, тендеры на предоставление в лизинг подвижного состава сильно бюрократизированы. Сформированные условия осуществления сделок изначально подходят заранее согласованным государственным лизинговым организациям, а время, отведенное независимому лизингодателю на формирование пакета документов (паспорта сделки) является потерянным конкурентным преимуществом.

Данные мнения распространяются на проведение тендеров государственного заказа, имевших место в период осуществления инвестиционных программ ОАО «РЖД» на приобретение в лизинг подвижного состава. С 2009 года на смену государственным тендерам пришли коммерческие аукционы компаний «Первая грузовая компания», «Вторая грузовая компания» и прочими дочерними обществами ОАО «РЖД». Но от перемены названий и форм, по мнению экспертов, ситуация не изменилась к лучшему. Подобные проблемы возникают и с лизингом подвижного состава частным транспортным компаниям. Частных операторов в первую очередь интересует стоимость и сроки лизинговой сделки. Наиболее капиталоемкий сегмент – подвижной состав требует отвлечения большей доли собственных средств лизинговой компании, либо привлечения кредитных ресурсов, что снижает конкурентное преимущество частного лизингового бизнеса.

Специалисты, ответившие положительно на данный вопрос ориентируются на ранее заключенные лизинговые сделки. Не смотря на более высокую стоимость, объясняя свои ожидания партнерскими отношениями и качеством исполнения услуги. Именно качество исполнения услуги и клиентоориентированность является особым преимуществом малого и среднего лизингового бизнеса по сравнению с государственными и кэптивными лизинговыми компаниями.

Вопрос 2: Существуют ли проблемы привлечения долгосрочного финансирования для проведения лизинговых сделок со стороны кредиторов?



*Рис.2. Ответы специалистов лизинговых организаций*

Вопрос о привлечении «длинных» денег является, своего рода, одним из индикаторов экономической ситуации в стране. 70% респондентов ответили положительно,

и проявили озабоченность в отношении перспектив развития лизингового бизнеса в России при несоизмеримых ставках кредитного ресурса по сравнению со ставками финансовых рынков стран с развитой экономикой (рис.2).

В большинстве случаев, при сопоставимых условиях кредитной сделки, стоимость заемных средств в России

на порядок выше, чем в Евросоюзе, США, Японии, Китае.

По мнению респондентов, в таких условиях финансовый лизинг, срок которого соответствует сроку полезного использования имущества с поправкой на коэффициент ускоренной амортизации равный 3 (трем), объективно не может конкурировать с кредитом коммерческого банка. Так как при досрочном гашении кредита, клиент выигрывает в процентах. В свою очередь при досрочном гашении сделки финансового лизинга, клиент теряет налоговые льготы – основное преимущество лизинга, а в некоторых случаях сделка вообще не признается лизинговой налоговыми органами и рассматривается как приобретение с отсрочкой платежа.

Фактор долгосрочности кредитного ресурса без учета его стоимости, так же является тормозом для финансового лизинга. Респонденты обращают особое внимание на невозможность получения кредита на срок более семи лет, под предлогом низкого уровня ликвидности лизинговых компаний. Данный вопрос спорен, рассматривается кредитными учреждениями в рамках теории классического финансового анализа. Расчеты ликвидности производятся без учета отраслевой принадлежности компании – заемщика. Без учета специфики отрасли ликвидность считается одними методами для машиностроительного завода и для лизинговой компании – источником ресурсов которой, чаще всего, являются исключительно привлеченные средства.

Респонденты, ответившие отрицательно (30%), в своих комментариях указали на наличие долгосрочных финансовых программ, заключенных с кредитными учреждениями в докризисных 2006, 2007 годах на льготных условиях. Ставки по данным резервам значительно ниже рыночных, предлагаемых в настоящее время, но сроки соглашений заканчиваются до 2015 года.

Вопрос 3: Увеличивает использование дополнительного коэффициента ускоренной амортизации, равного 2 эффективность финансового лизинга для основных средств 7-9 амортизационных групп?



Рис. 3. Ответы специалистов лизинговых организаций

Мнения экспертов разделились. Со стороны экспертов лизинговых компаний, ответивших положительно (60% из опрошенных) предложенная модель нашла одобрение в свете сокращения сроков

сделки финансового лизинга для основных средств 7-9 амортизационных групп (рис.3). Специалисты выразили мнение об удешевлении лизинга с использованием данной методики расчетов лизинговых платежей. Рентабельность транспортной отрасли позволяет в более короткие сроки рассчитаться по лизинговым платежам, что приведет к более быстрым темпам обновления основных фондов, а именно дорогостоящего подвижного транспорта.

Использование новых возможностей, посредством применения дополнительного коэффициента ускоренной амортизации равного 2 (двум), положительно повлияет на возникновение конкурентных преимуществ частного лизингового бизнеса по сравнению с государственным и экзотивным. Стоимость лизинга со стороны экзотивных и госкомпаний является дискретной (льготной) величиной: бюджетное субсидирование государственных лизинговых компаний и использование антиконкурентных преимуществ экзотивного бизнеса. В дискретных условиях формирование стоимости квазикommerческими организациями

не связано с реальной конъюнктурой на финансовом рынке, вследствие этого коммерческие лизинговые компании, представляющие малый и средний бизнес воспользуются возможностью привлечения в свои активы сделок с участием подвижного состава железнодорожного транспорта.

По мнению экспертов, ответивших отрицательно (10% из опрошенных) и экспертов, мнение которых не достаточно определено (30% их опрошенных) – одним из наиболее важных вопросов исследования является вопрос о вероятности удорожания транспортной услуги ввиду увеличения себестоимости при использовании дополнительного временного коэффициента ускоренной амортизации.

По нашему мнению, бухгалтерское увеличение себестоимости не приведет к удорожанию, так как реальное перераспределение финансовых ресурсов в обороте компании зависит от эффективности работы. То есть, представленный в настоящем исследовании механизм возможен к применению только в условиях реальной возможности лизингополучателя досрочно расплатиться по своим обязательствам. В практике встречаются случаи, в которых коммерческие компании – лизингополучатели, имея низкую долю определенности будущего инвестиционного проекта пользовались финансовым лизингом с использованием коэффициента ускоренной амортизации, равного 2 (двум) вместо максимально возможного 3 (три). Так же, как отмечают специалисты лизинговых компаний – использование современного оборудования, произведенного с применением инновационных технологий значительно снижает долю текущих и эксплуатационных затрат.

В рамках мероприятий по использованию коэффициента ускоренной амортизации равного 3 (трем) экспертами Северо-Западной лизинговой ассоциации была составлена резолюция обосновывающая необходимость применения поправок в налоговый кодекс. Текст резолюции был отправлен в Министерство финансов Российской Федерации, Министерство экономического развития Российской Федерации, Федеральное Собрание Российской Федерации, Государственная Дума, Комитет Госдумы по бюджету и налогам. Обоснование резолюции следующее:

«Как неоднократно отмечалось в Бюджетном послании Президента РФ и Налоговой политике, амортизационная политика государства должна быть направлена на создание экономических стимулов для увеличения инвестиций и капитальных вложений в основные средства российских компаний. В свою очередь наличие стимула в виде ускоренного списания на расходы, учитываемые для целей налога на прибыль, стоимости приобретенного основного средства, ведет к более быстрому техническому переоснащению «морально» устаревших основных средств налогоплательщиков и вводу в эксплуатацию нового и высокотехнологичного оборудования в экономических условиях, когда денежные средства на финансирование новых приобретений привлекаются на короткий срок.» [5, с. 1]

Аналогичным методом необходимо воспользоваться для внедрения дополнительного коэффициента ускоренной амортизации, равного 2 (двум) для подвижного состава железнодорожного транспорта. В рамках проекта сохранения принципа ускоренной амортизации при использовании лизинга.

Анкетирование специалистов железнодорожной и лизинговой отраслей позволило сформировать общее видение проблем, связанных с использованием лизинга, как инструмента обновления основных фондов. На основании полученных данных опроса, мы приходим к выводу о целесообразности применения дополнительного коэффициента ускоренной амортизации с целью сокращения срока лизинга для железнодорожного транспорта.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Горемыкин В.А. Основы технологии лизинговых операций [Текст]/ В.А. Горемыкин. Учебное пособие. Москва. 2000. - 397 с.
2. Газман В.Д. Лизинг: теория, практика, комментарии

[Текст]/ В.Д. Газман. ГУ ВШЭ. Москва. 1997. - 254 с.

3. Орехов А.М. Методы экономических исследований: Учеб. Пособие. – М.: ИНФРА – М, 2009. – 392 с. – (Учебники РУДН).

4. Сатклифф М., Доннеллан М., Эффективная финан-

совая деятельность: секреты финансовых директоров. М. Сатклифф, М. Доннеллан, изд. Вершина. Москва. 2009.

5. Резолюция Северо-Западной лизинговой ассоциации. URL: [http://assocleasing.ru/files/File/Documents/MINFIN\\_accelerated\\_depreciation.pdf](http://assocleasing.ru/files/File/Documents/MINFIN_accelerated_depreciation.pdf)

## QUESTIONING METHOD IN RESEARCH OF THE MECHANISM OF UPDATING OF FIXED CAPITAL RAILWAY'S TRANSPORT

© 2012

*P.V. Zarzhevskiy*, post-graduate student, senior teacher  
*Sakhalin State University, Yuzhno-Sakhalinsk (Russia)*

*Keywords:* leasing, solvency, profitability.

*Annotation:* In article are presented results of the questionnaire study called on for the reason discovery defect use the mechanism of the renovation of the main fund on example of the leasing of the rail-way transport.

УДК 331.546: 37

## АНАЛИТИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ : ОЦЕНКА УРОВНЯ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

© 2012

*A.A. Korostelev*, доктор педагогических наук, профессор кафедры «Экономическая и управленческая подготовка»

*Тольяттинский государственный университет, Тольятти (Россия)*

*Ключевые слова:* информатизация; информация; управление; функции управления; анализ; аналитическая деятельность; технология анализа; уровни информационного обеспечения аналитической деятельности; методика оценки уровня информационного обеспечения.

*Аннотация:* Рассмотрены вопросы информационного обеспечения аналитической деятельности управления и представлена методика оценки уровня информационного обеспечения в технологи анализа результатов работы образовательной системы (ТАРРОС «Landrail»).

Одним из приоритетных направлений информатизации образования - обеспечение образовательной системы методологией и практикой разработки и использования новых информационных технологий, способствующих совершенствованию информационному обеспечению управленческой и образовательной деятельности. Отношения, сравнения, анализ и синтез составляют основу информационного подхода исследований всех без исключения социальных процессов.

Информационный подход базируется на исследовании и изучении конкретного объекта с его взаимоотношениями и взаимосвязями с внешними объектами и внутренними средами. Информационный подход имеет важное значение, ибо в основе его лежит одна из главных целей любого исследования - получение конечных результатов, имеющих практическое приложение.

Информация обладает в управлении определенными специфическими качествами как носитель содержания. Управление, являясь видом деятельности, представляет собой опыт реализации системообразующей функции в социальных организациях.

В этом контексте информация для управления не только значима, но и представляет жизненную основу, т.к. управление само есть процесс движения и определенной переработки информации.

Так как повышение эффективности управления образовательной системы связано с уровнем информационного обеспечения, и руководители должны иметь обязательный объем информации о состоянии и развитии всех процессов в системе, то первое, с чего должен он начать свою деятельность, – постоянная, повседневная работа с информацией.

Любое управление можно условно разделить на две подсистемы: управляющую и управляемую, а сам факт системности объекта указывает на взаимодействие его подсистем, которое представляется в виде обмена информацией между ними, при этом от управляющей подсистемы идет «командная информация», в обратном направлении - информация о функционировании управляемой подси-

стемы [1-6].

Образовательная система, являясь частью социальной, осуществляет постоянный информационный обмен с окружающей социальной средой, оказывая взаимовоздействие друг на друга.

Процесс управления образовательной системой, как и любой управленческий процесс, имеет замкнутый циклический характер, включая множество различных по времени, объектам, целям управленческих циклов.

Управляемая подсистема, получая информацию о деятельности управляемой, анализирует, перерабатывает ее и выдает управленческое решение, используя различные способы, управляемой подсистеме, которая корректирует свою деятельность, и вся информация об изменениях вновь поступает управляющей подсистеме, и т.д. по новому кругу, при этом каждый новый цикл должен быть направлен не только на обеспечение функционирования, но и обязательно на развитие всей образовательной системы, то есть на ее перевод в новое качественное состояние.

Это обеспечивает дальнейшее совершенствование образовательной системы, при этом главное противоречие между функционированием, т.е. обеспечением привычной деятельности, и развитием, которое, совершенствуя, разрушает ее, при этом соблюдается паритет сил, обеспечивая поступательное, преемственное развитие образовательной системы в виде спирали, где витки (управленческие циклы) постоянно повторяются, но на более высоком уровне, предотвращая их заикливание в замкнутый круг.

В качестве основы разделения на функции выбираются объекты управления, виды деятельности, способы взаимодействия с подчиненными и так далее. Не исключая принципиальной возможности таких подходов, отметим, что именно информационная основа декомпозиции управления в наибольшей степени отвечает природе этого объекта, одним из которых является членение на [7]:

- анализ;
- целеполагание;
- планирование;
- организация;