

2. Анализ маркетинговой устойчивости — оценка возможности инвестиций в связи с переходом от одной технологии к другой;

3. Производственный период — оценка оборотного капитала как транзитивных денежных средств при аутсорсинге (формирование конгломерата малых предприятий): гармонизация распределения прибыли: оценка рисков и определение запаса финансовой прочности и др.

Литература

1. Лопатников И.С. Экономико-математический словарь. М. : 1987. С. 428.
2. Система национальных счетов: СНС ООН 1993 года. М. : Издание ООН, 1998. (На русском языке).
3. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: www.globalreporting.org.
4. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: www.rcpp.pф.

S. E. Egorova

SYSTEMATIZATION AND ANALYSIS STEADY DEVELOPMENT INDEXES OF ORGANIZATION

Steady development annual reports and indexes are stipulated by the modern world processes. By basic directions of drafting reports and forming of analytical indexes are along with a financial constituent ecological and social.

Keywords: steady development annual reports financial stability, ecological stability, social stability.

Егорова Светлана Евгеньевна — профессор кафедры «Бухгалтерский учёт и аудит» ФГБОУ ВПО ПсковГУ, д-р экон. наук, профессор, es1403@bk.ru.

УДК 339.187.62

Т. В. Звягинцева, В. В. Нотченко

ЛИЗИНГ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ

На основании проведённого исследования в статье изложен порядок обоснования таких параметров сделки по лизингу транспортных средств, как сроки и суммы лизинговых выплат.

Ключевые слова: лизинг, кредит, норма амортизации, срок лизинга, лизинговые платежи.

Своевременное обновление основных средств является одним из обязательных условий эффективной деятельности каждого предприятия. Это условие приобретает особую важность для транспортных предприятий, где наряду с

эффективностью необходимо обеспечение безопасности перевозок. Однако, зачастую российские транспортные предприятия страдают от дефицита финансовых ресурсов и обновление основных средств становится для них серьезной проблемой. В такой ситуации предприятия вынуждены рассматривать варианты использования кредитных средств либо лизинга, причем *лизинг в большинстве случаев имеет значительные преимущества*. Так, принято выделять следующие «плюсы» лизинга:

- лизинг предполагает, как правило, 100-процентное финансирование лизингодателем лизингополучателя и не требует немедленного начала платежей, что позволяет лизингополучателю без резкого финансового напряжения обновлять производственные фонды, приобретая дорогостоящее имущество;
- предприятию проще получить имущество по договору лизинга, чем ссуду на его приобретение, поскольку имущество, передаваемое в лизинг, по самой сути сделки уже выступает в качестве залога;
- лизинговое соглашение более гибко, чем ссуда, т. к. предоставляет возможность участникам сделки выработать для них наиболее удобную схему выплат;
- лизинговая сделка может быть заключена на более длительный срок, чем кредитный договор. В связи с этим величина периодических лизинговых платежей будет меньше, снижаются расходы лизингополучателя по уплате этих платежей и возрастает надёжность исполнения лизингового договора;
- если иное не предусмотрено договором лизинга, то лизинговое имущество учитывается на балансе лизингодателя, что не увеличивает активы лизингополучателя и освобождает его от уплаты налога на это имущество;
- лизинговые платежи относятся на себестоимость продукции (работ, услуг) лизингополучателя и, соответственно, снижают налогооблагаемую прибыль;
- лизингодатель и лизингополучатель имеют право по взаимному соглашению применять ускоренную амортизацию предмета лизинга с повышающим коэффициентом вплоть до 3 [1].

При рассмотрении вариантов возможных лизинговых сделок для предприятия необходимо оценивать ряд экономических показателей, среди которых важное значение имеют лизинговые платежи. *В рамках настоящей статьи представлены некоторые аспекты, принимаемые в расчёт (в частности, авиатранспортным предприятием) при определении размера и длительности лизинговых платежей.*

Согласно ст. 28 действующей редакции Федерального закона «О лизинге» под лизинговыми платежами понимается общая сумма платежей по договору лизинга за весь срок действия договора лизинга, в которую входит возмещение затрат лизингодателя, связанных с приобретением и передачей предмета лизинга лизингополучателю, возмещение затрат, связанных с оказанием других предусмотренных договором лизинга услуг, а также доход лизингодателя. Та-

ким образом, лизинговые платежи лизингополучателя должны обеспечить возврат лизингодателем вложенных в сделку собственных средств и привлеченных займов (кредитов), включая проценты, компенсацию затрат на содержание лизинговой компании, привлечение гарантий и поручительств третьих лиц, а также обеспечить приемлемый уровень рентабельности лизинговой компании, включая доход на вложенный в лизинговую сделку собственный капитал компании-лизингодателя. В лизинговые платежи может быть включена также стоимость выкупа предмета лизинга, а также стоимость дополнительных (сопутствующих) услуг лизинговой компании.

В соответствии со сложившейся деловой практикой транспортных предприятий лизинговые платежи рассчитываются как сумма амортизации предмета лизинга и вознаграждения лизинговой компании (лизингодателя), которое определено в минимально необходимом размере [2].

Страхование транспортного средства, передаваемого в лизинг, оплачивается лизингополучателем дополнительно.

Таким образом, *в состав вознаграждения лизингодателя включаются:*

- проценты по займам (кредитам), привлеченным лизингодателем для финансирования лизинговой сделки;
- компенсация затрат лизинговой компании на привлечение гарантий и поручительств третьих лиц;
- компенсация затрат лизинговой компании на содержание персонала и офиса пропорционально доле сделки в общем объеме операций лизинговой компании;
- командировочные расходы на инспекционные поездки на завод-производитель в период производства и в компанию-эксплуатант в период эксплуатации транспортного средства;
- платежи по налогу на имущество за весь период нахождения предмета лизинга на балансе лизингодателя;
- платежи по налогу на прибыль, возникающие у лизингодателя в связи с обслуживанием лизинговой сделки.

При этом базовая часть лизинговых платежей в объеме амортизационных начислений обеспечивает возврат привлеченных займов (тела кредита) и собственных средств лизингодателя, вложенных в сделку.

Поскольку базовая часть лизинговых платежей напрямую зависит от размера амортизационных начислений, заслуживает внимания расчёт полного срока и ежемесячной (ежегодной) нормы амортизации.

С учётом срока полезного использования авиатранспортных средств (от 10 до 15 лет) и возможности применения повышающего коэффициента (вплоть до 3), норма амортизационных начислений для воздушных судов может быть установлена в широких пределах — от 6,7 % до 30 % в год, что соответствует сроку полной амортизации от 15 лет до 3,33 года.

Применение высоких норм ускоренной амортизации приводит к сокращению срока полной амортизации имущества, находящегося в лизинге, что, в свою очередь, приводит к сокращению суммарных выплат по налогу на имуще-

ство [3]. Таким образом, одним из способов снижения суммы лизинговых платежей и повышения эффективности лизинговой сделки в целом является установление высоких норм амортизации с учётом коэффициента ускоренной амортизации.

Следует помнить, однако, что повышение сумм амортизационных начислений приводит к соответствующему снижению налогооблагаемой базы по налогу на прибыль. При недостаточно высокой рентабельности компании, на балансе которой находится предмет лизинга, это может приводить к длительной балансовой убыточности, что, в свою очередь, увеличивает риски претензий к компании налоговых органов.

С целью снижения указанных рисков целесообразно устанавливать нормы амортизационных начислений не выше 20 % в год, что соответствует установленному законодательством максимальному сроку полезного использования воздушного судна 15 лет и коэффициенту ускоренной амортизации 3. Кроме того, целесообразно не допускать существенного разрыва между начисляемой амортизацией и суммой регулярных лизинговых платежей, поскольку одной из наиболее распространенных претензий налоговых органов является требование начисления расходов в соответствии с поступлением доходов.

Для минимизации указанных налоговых и административных рисков допустимо, чтобы указанный период балансовой убыточности не превышал двух–трёх лет. При норме амортизации 20 % и сроке полной амортизации предмета лизинга на балансе лизингодателя 5 лет целесообразно, чтобы срок полной выплаты лизинговых платежей (срок лизинга) не превышал 7–8 лет, что соответствует норме амортизации, используемой для расчёта лизинговых платежей, в диапазоне 12,5–14,3 % в год.

Для полного исключения балансовых убытков у лизингодателя, как правило, необходимо, чтобы срок амортизации транспортного средства на балансе лизингодателя отличался в меньшую сторону от срока лизинга не более чем на год. При сроке лизинга 8 лет срок амортизации транспортного средства на балансе лизингодателя составит 7 лет, что соответствует норме амортизации 14,3 % в год.

При ограниченных финансовых возможностях лизингополучателя сумма ежегодных лизинговых платежей может быть уменьшена за счёт увеличения срока лизинга. Однако, увеличение срока лизинга снижает размер регулярных лизинговых платежей, но приводит к увеличению суммы лизинговых платежей (коэффициента удорожания транспортного средства) за весь срок лизинга, что снижает эффективность лизинговой сделки.

При реализации лизинговых схем с передачей предмета лизинга лизингополучателю при ненулевой остаточной стоимости необходимо, чтобы остаточная стоимость предмета лизинга совпадала с его выкупной стоимостью по договору лизинга. Указанное обстоятельство также требует приведения в соответствие амортизационных начислений и регулярных лизинговых платежей, что ограничивает возможности ускоренной амортизации и снижения выплат по налогу на имущество.

С учётом этого обстоятельства схемы финансового лизинга с нулевой остаточной стоимостью предмета лизинга предоставляют больше возможностей для финансовой оптимизации и повышения эффективности лизинговой сделки.

Как было отмечено выше, одним из определяющих факторов для срока лизинга является размер периодических лизинговых платежей, которые компания-лизингополучатель имеет возможность выплачивать с учётом рентабельности её деятельности. Необоснованное увеличение срока лизинга приводит к увеличению суммы процентов, уплаченных по привлеченным заемным средствам, и общей суммы лизинговых платежей, что увеличивает итоговую стоимость предмета лизинга для лизингополучателя. Сокращение срока лизинга приводит к снижению этой стоимости, однако сокращение срока лизинга ограничено суммой ежегодных доходов компании-лизингополучателя и той их части, которая может быть направлена на выплаты лизинговых платежей.

Поэтому необходим более точный расчёт такого срока лизинга, который обеспечил бы наибольшую эффективность сделки.

Исследование показывает, что при увеличении срока лизинга от 5 до 15 лет в начальной стадии эффект снижения лизинговых платежей превысит эффект роста коэффициента удорожания. При этом до значения 7–9 лет снижение лизинговых платежей происходит наиболее быстро, что свидетельствует о целесообразности увеличения срока лизинга до этих значений в качестве меры финансовой оптимизации при одинаковом весе (важности) рассматриваемых показателей.

Однако, при дальнейшем увеличении срока эффект от снижения лизинговых платежей практически компенсируется ростом коэффициента удорожания, а при сроке лизинга более 11 лет эффект увеличения коэффициента удорожания преобладает над снижением лизинговых платежей. Таким образом, увеличение срока лизинга до 10–11 лет обосновано только в случае недостатка денежных средств для выплаты периодических лизинговых платежей.

Для уточнения целесообразного срока лизинга нами были исследованы зависимость размера лизингового платежа в год (в месяц) от срока лизинга и зависимость коэффициента удорожания транспортного средства от срока лизинга. На рисунке 1 представлен нормированный график зависимости от срока лизинга среднего арифметического рассматриваемых показателей. Его нормированным значениям соответствует правая шкала диаграммы.

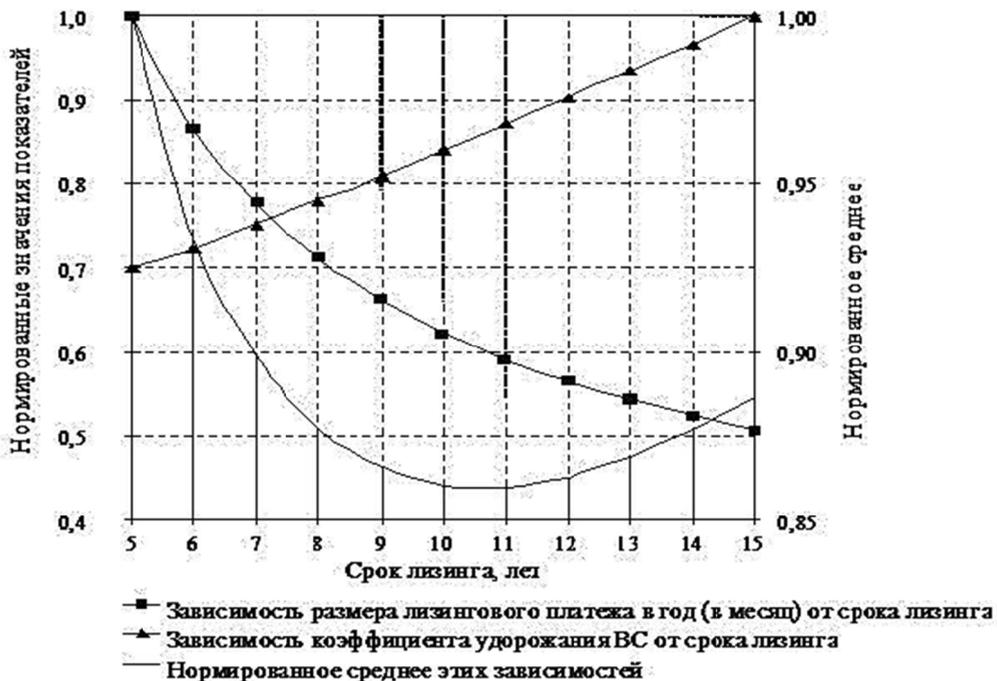


Рис. 1. Определение оптимального срока лизинга транспортного средства в заданных условиях

График нормированного среднего имеет слабо выраженный минимум в диапазоне 10–11 лет с максимальным отклонением от начального значения 14 %. При этом около 12,5 % снижения (это примерно 90 % полного эффекта) приходится на интервал от 5 до 8 лет, а в диапазоне 8–10 лет эффект составляет не более 1,5 %. Правее точки 10 лет направление кривой изменяется на противоположное, что свидетельствует о преобладании вклада линейно растущего коэффициента удорожания на фоне постепенной стабилизации показателя регулярных лизинговых платежей. На основании проведенного исследования в качестве оптимального был принят срок лизинга продолжительностью 8 лет.

По результатам проведенного исследования в качестве наиболее выгодной для авиапредприятия была признана следующая схема лизинговой сделки:

- реализуется схема финансового лизинга с полной амортизацией и последующей передачей воздушного судна лизингополучателю по нулевой остаточной стоимости;
- в период действия договора лизинга воздушное судно находится на балансе лизингодателя и используется в качестве залога по займам (кредитам), привлеченным лизингодателем;
- норма амортизационных начислений в период нахождения воздушного судна на балансе лизингодателя — 12,5 % в год при линейном способе амортизации, что соответствует периоду полной амортизации 8 лет;
- ежегодное вознаграждение лизингодателю составит 7,5 % от стоимости воздушного судна, итого за 8 лет величина лизинговых платежей составит 20 % от первоначальной стоимости воздушного судна;

- воздушное судно к моменту его ввода в эксплуатацию регистрируется в органах государственной регистрации на авиакомпанию-эксплуатант;
- воздушное судно передается лизингополучателю после его полной амортизации, возврата привлеченных займов (кредитов) и снятия залога;
- с момента ввода воздушного судна в эксплуатацию лизинговые платежи выплачиваются ежеквартально равными долями в течение всего срока лизинга.

Литература

1. Федеральный закон «О лизинге» № 164-ФЗ от 29 октября 1998 г.
2. Глушков И. Е. Бухгалтерский учёт на предприятиях различных форм собственности: в помощь финансовому директору, главному бухгалтеру, бухгалтеру: полное пособие по специальности «экономист-бухгалтер». М. : КноРус : Экор-книга, 2008.
3. Ковалева А. М. Финансы фирмы. М. : Инфра-М, 2007.

T. V. Zvyagintseva, V. V. Notchenko

LEASING OF VEHICLES: SOME SETS FOR DECISION MAKING

On the basis of the research some parameters for the leasing of vehicles are observing in this article. There are such an important sets as the timing and amount of leasing payments.

Keywords: leasing, loan, rate of depreciation, term of the lease, lease payments.

Звягинцева Татьяна Викторовна — доцент кафедры «Экономика и управление на предприятии» ФГБОУ ВПО ПсковГУ, канд. экон. наук, доцент, montagna@rambler.ru.

Нотченко Виктория Валентиновна — профессор кафедры «Экономика и управление на предприятии» ФГБОУ ВПО ПсковГУ, д-р экон. наук, доцент, viktoria-notchenko@yandex.ru.

УДК 331

О. Н. Копытова

РЫНОК ТРУДА ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО РАЗВИТИЯ

Проведён анализ состояния рынка труда Псковской области в период с 2006 по 2010 годы. Изучены основные показатели занятости, безработицы, экономической активности, потребности в новых работниках и предложен прогноз их изменения до 2015 года.

Ключевые слова: рынок труда, Псковская область, занятые, безработные, экономически активные, потребность в работниках.

В соответствии с методологией, используемой Федеральной службой государственной статистики [2], региональный рынок труда характеризуется рядом статистических показателей, среди которых: показатели занятости, безра-