Одинцова Татьяна Николаевна. Основы формирования и функционирования лизинг-логистической системы : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 : Саратов, 2000 190 c. РГБ ОД, 61:00-8/1659-6

**Содержание к диссертации**

Введение

**1. Теоретический анализ лизинга как сбытовой деятельности**

1.1. Мировой исторический опыт формирования лизингового рынка и его особенности в России 9

1.2 Лизинг как источник финансирования и его функции 24

1.3. Сравнительный анализ особенностей правового обеспечения лизинговых отношений 55

**2. Методология формирования лизинг-логистической системы**

2.1. Особенности применения концепции общей логистики в лизинге 65

2.2. Интеграция субъектов лизинга в лизинг-логистическую систему 83

**3. Методические основы функционирования лизинг-логистической системы промышленных предприятий**

3.1. Организация функционирования ЛЛС с применением технологии Internet 115

3.2. Рекомендации по использованию лизинга для обновления станочного оборудования промышленного предприятия 133

Заключение 156

Библиография 158

Приложения 171

* [Лизинг как источник финансирования и его функции](http://www.dslib.net/logistika/osnovy-formirovanija-i-funkcionirovanija-lizing-logisticheskoj-sistemy.html#804821)
* [Сравнительный анализ особенностей правового обеспечения лизинговых отношений](http://www.dslib.net/logistika/osnovy-formirovanija-i-funkcionirovanija-lizing-logisticheskoj-sistemy.html#804822)
* [Интеграция субъектов лизинга в лизинг-логистическую систему](http://www.dslib.net/logistika/osnovy-formirovanija-i-funkcionirovanija-lizing-logisticheskoj-sistemy.html#804823)
* [Рекомендации по использованию лизинга для обновления станочного оборудования промышленного предприятия](http://www.dslib.net/logistika/osnovy-formirovanija-i-funkcionirovanija-lizing-logisticheskoj-sistemy.html#804824)

**Введение к работе**

Актуальность темы исследования. Необходимость активизации функционирования реального сектора российской экономики актуализирует проведение теоретического исследования и практической реализации методов обновления и привлечения основных фондов субъектами рынка. Нерешенным вопросом является изыскание источников средств для быстрого внедрения в производство новой техники, преодоления барьера неплатежей и стимулирования сбыта готовой продукции.

Нарушение хозяйственных связей, недоиспользование производственных мощностей, неоправданно высокие, несоответствующие достигаемым производственным результатам административные расходы, - все это привело к тому, что уменьшились внутрипромышленные накопления, и оказалось весьма трудным продвинуться в направлении повышения конкурентоспособности и стабилизации финансового положения предприятий.

В условиях быстро меняющейся макроэкономической среды требуется применение новых подходов к разработке направлений улучшения использования производственных фондов. В связи со спадом производства возникли серьезные затруднения с загрузкой производственных фондов и сбытом оборудования. В то же время остается нерешенной проблема удовлетворения потребностей сферы малого, среднего бизнеса, а в ряде случаев и крупных предприятий в современном оборудовании для создания рабочих мест, так как они не располагают финансовыми возможностями.

Как результат, на сегодняшний день на производствах имеется парк оборудования возрастом 15-20 лет при амортизационном сроке 10 лет, то есть износ оборудования составляет 150-200 %, не говоря о моральном износе, который невозможно подсчитать. На многих предприятиях простаивает оборудование в силу резкого спада производства или его перепрофилирования.

Одним из путей решения этой проблемы является использование сравнительно новой формы предпринимательской деятельности - лизинга.

Лизинг как вид сбытовой деятельности развивается в зависимости от экономической политики государства. Однако, существует ряд причин, обусловливающих возникновение затруднений на пути развития лизингового рынка и лизинговых отношений, среди которых: сложность получения данных о наличии объектов лизинга, слабое развитие лизингового обслуживания, недостаточная информационная поддержка координации взаимодействия участников лизинговых сделок, отсутствие методических рекомендаций по использованию лизинга на промышленных предприятиях.

Как показывает изучение работ в данной области исследования, вышедших за последние годы, авторы анализируют лизинг в разных его формах.

Теоретические разработки по проблемам аренды и лизинга сосредоточены в трудах Абалкина Л.И., Белова А.В., Васильева Г.И., Волынского B.C., Газмана В.Д., Голощапова В.В., Горемыкина В.А., Демидова Е.Е., Евстратова А.Н., Завьялова П.С., Кабатовой В.Е., Киселева И.Б., Комарова А.И., Комарова В.Ф., Королева В.Н., Кравченко И.К., Курносова А.В., Лаврушина О.И., Максимова М.М., Медведкова С.Ю., Митрофанова И.Г., Молчанова А.И., Остапенко В.В., Попова А.С., Прилуцкого Л., Сусаняна К.Г., Токарева А.Л , Францевой Е.Ф., Чекмаревой Е.Н., Четыркиной Е.М., Юсуповой А.Т.

Некоторые аспекты прикладного характера использования лизинговых операций отечественными предприятиями рассматривались Андриасовым И.В., Блиновым А., Луговым В.А., Часовым В.А.

Однако изучающих проблемы лизинга интересуют финансовые и правовые основы лизинга, а также анализ практики преимущественно двухсторонних лизинговых взаимоотношений. Такой подход правомерен, но не учитывает того, что при всем значении двухсторонних договоров, они - только переходная форма к формированию системы многостороннего взаимодействия участников лизингового процесса, заинтересованных в обращении готовой продукции.

Поэтому необходимо обоснование условий перехода к многостороннему обращению путем интегрирования субъектов рынка лизинга в единую систему, координации формирующихся потоков и цепочек взаимодействия рыночных

субъектов, обусловленных передачей в пользование машин, оборудования, иных материальных средств.

Взаимосвязи основных функциональных областей деятельности предприятий (маркетинга, производства, дистрибьюции), участвующих в лизинговом процессе, могут быть обеспечены применением логистики. Решение проблем развития и эффективности макро- и микрологистических систем нашло отражение в трудах, заложивших фундаментальные основы логистики: Аникина Б.А., Афанасенко И.Д., Афанасьевой Н.В., Гаджинского A.M., Гордона М.П., Доветова М.Ш., Залмановой М.Е., Инютиной КВ., Неруш Ю.М., Плоткина Б.К., Родникова А.Н., Санкова В.Г., Семененко А.И., Сергеева В.И., Смехова А.А., Уварова СИ., Щербакова В.В.

Однако, несмотря на большое количество публикаций о лизинге, фундаментальных и прикладных работ по логистике, в настоящее время отсутствует научно-практическое обоснование лизинга как логистической системы, формируемой в целях финансирования и обновления физического капитала. Всё вышесказанное обусловило выбор темы, цель и задачи диссертационного исследования.

Цель и задачи исследования. Целью диссертационной работы является разработка методологических основ и рекомендаций для формирования и функционирования лизинг-логистической системы, предназначенной для совершенствования сбытовой деятельности предприятий промышленности.

Для достижения цели исследования в работе поставлены следующие задачи:

? обобщить мировой опыт формирования лизингового рынка и выявить его особенности в России;

? провести анализ многообразия видов лизинга, исследовать его функции;

? научно обосновать применение концепции общей логистики в лизинге;

? изучить основные условия и принципы интеграции субъектов лизинга в лизинг-логистическую систему (ЛЛС);

? обосновать организационное решение по созданию лизингового фонда и стратегию информационной поддержки его функционирования;

? разработать методические рекомендации по применению лизинга для обновления станочного парка промышленного предприятия.

Предмет исследования: теоретические и практические аспекты формирования и регулирования взаимоотношений субъектов рынка, участвующих в процессе лизинга, интегрированного в логистическую систему.

Объект исследования. Деятельность предприятий промышленности Саратовской области: ОАО «Завод АИТ», ОАО «Газаппарат».

Методологическая основа диссертационной работы: Законы Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, монографическая литература и статьи периодической печати по лизингу, логистике, информационным технологиям, менеджменту, теории экономических информационных систем, системному подходу. В процессе исследования были использованы научные разработки Московской, Санкт-Петербургской и Саратовской школ логистики, обобщены материалы конференций, статистические данные по Российской Федерации, Саратовской области. Исследования основаны на использовании комплекса общенаучных, экономических, логистических подходов.

Научная новизна исследования состоит в том, что оно является одной из первых разработок, посвященных основам формирования и функционирования лизинга как системы с применением логистических принципов. В соответствии с этим основные элементы научной новизны следующие:

• выявлены особенности формирования лизингового рынка в России и причины, сдерживающие его развитие;

• проведен авторский анализ лизинга как сбытовой деятельности предприятий и возникающих между ними цепочек экономических отношений;

• обосновано расширение объектной сферы логистики и выявлены особенности применения концепции общей логистики в лизинговой деятельности;

• введено понятие лизинг-логистической системы и определены методологические основы ее формирования;

• сформулированы задачи и функции лизингового фонда как организационной формы сбыта готовой продукции с использованием технологии Internet;

• разработаны методические рекомендации по обновлению станочного парка промышленного предприятия и внесены уточнения в методику расчета лизинговой платы.

Практическая значимость. Диссертация представляет практический интерес для российских промышленных предприятий регионального уровня, заинтересованных в логистической интеграции субъектов лизинговой деятельности, направленной на улучшение использования производственных фондов. Практическим достижением является разработка рекомендаций по использованию лизинга промышленными предприятиями, уточненной методики расчета лизинговых платежей.

Апробация работы. Результаты исследования внедрены на базе Саратовских предприятий: ОАО «Завод АИТ» и ОАО «Газаппарат», докладывались и получили одобрение на конференциях и научно-практических семинарах различных уровней. Материалы исследований являются основой курсов «Логистика», «Финансовый менеджмент», «Бизнес-стратегии».

Публикации. По результатам диссертационной работы опубликовано 7 статей общим объемом 1,4 печатных листов.

Структура работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и 5 приложений. Общий объем работы 190 страниц машинописного текста, в котором 15 таблиц, 14 рисунков. В списке использованных источников 162 наименования.

Во введении обоснована актуальность исследуемой проблемы, поставлены цель и задачи, подлежащие решению, определены предмет, объект и методология исследования, показаны научная новизна и практическая значимость применения логистического подхода к лизингу.

В первой главе исследованы предпосылки возникновения, мировой опыт применения лизинга, приведена классификация видов лизинга, проанализированы его функции и сделан вывод: лизинг имеет перспективы развития, как сбытовая и воспроизводственная деятельность. Показаны особенности взаимодействия в процессе лизинга российских промышленных предприятий, выявлены барьеры, стоящие на пути расширения лизинговых операций в переходной экономике.

Во второй главе выявлены особенности применения концепции общей логистики в лизинге, формирования логистических потоков и логистических цепей в процессе взаимодействия рыночных субъектов. Рассмотрены методологические основы создания лизинг-логистической системы и лизингового фонда как ее организационно-информационной формы. Разработаны схемы взаимодействия лизингодателей, лизингополучателей и посредников при осуществлении лизинговых операций.

В третьей главе обосновывается необходимость информационной поддержки функционирования лизинг-логистической системы с применением технологии Internet. Приведены рекомендации по обновлению станочного парка на основе лизинга и результаты их апробации на примере ОАО «Завод АИТ» и ОАО «Газаппарат».

В заключении сформулированы основные выводы и рекомендации по итогам проведенного исследования.

## Лизинг как источник финансирования и его функции

Стратегия экономического и социального развития субъектов рынка лизинга направлена на формирование системы взаимосвязей, возникающих в процессе производства, обмена и потребления материальных благ, структур и пропорций, которые меняются во времени и отражают роль предприятий различных организационно-правовых форм в достижении целей макро- и микросистем [2].

Для того, чтобы раскрыть более детально экономическую сущность лизинга и его организационное значение, сначала дадим определение рынка лизинга и представим характеристику его функций.

Под рынком лизинга мы понимаем сферу обращения или совокупность основанной на договоре системы отношений по поводу имущественного наема, устанавливаемых между собственником и пользователем средств производства.

Рынок лизинга отличается от других видов рынка (капиталов, рабочей силы, услуг) экономическим содержанием объекта лизинга, механизмом формирования и движения воспроизводственных связей.

Экономическое содержание лизинга в том, что он представляет форму кредитования без передачи права собственности на товар лизингополучателю и в этом смысле является альтернативой традиционному банковскому кредитованию.

Особенность механизма формирования и движения воспроизводственных связей на рынке лизинга мы видим в том, что цепочки складывающихся отношений между лизингодателем, лизингополучателем, посредниками основаны на взаимодействии интересов в процессе лизинга, обеспечивающем лизингодателю, посредникам прибыль не ниже средней нормы на вложенный капитал, а лизингополучателю - экономию расходов по сравнению с ценой, которую пришлось бы платить при покупке арендуемой техники.

Во всех формах лизинга, в многообразных цепочках взаимоотношений по поводу лизинга создаются условия для товаропроизводителей использовать дорогостоящую технику без больших первичных затрат на капитальные вложения, а платежи по лизингу вносить по мере получения прибыли от эксплуатации арендуемого оборудования.

Исходя из определения рынка лизинга, сформулируем его наиболее значимые социально-экономические функции: связующего звена в цепочке взаимоотношений между производством и потреблением через механизм прямых и обратных связей субъектов рынка; выявления общественной полезности тех или иных видов средств производства, позволяющих реально оценить их стоимость, определить, в какой мере издержки производства отдельного производителя, машин, оборудования, транспортных средств соотносятся с общественно-необходимыми издержками; - обеспечения потребителю (лизингополучателю) возможности выбора для достижения целей в инновационной деятельности, улучшения качества производимых товаров и услуг для создания конкурентных преимуществ. Специфика рынка лизинга в следующем: спрос и предложение на нем, как правило, не носят массового характера, несмотря на значительное количество высокотехнологичных и неоднородных средств производства, как потенциальных объектов лизинга, множественность возможных форм экономико-правовых связей между участниками лизинговых сделок. Большую роль в развитии рынка лизинга играют, в связи с этим, организационно-информационные возможности контакта лизингодателей, лизингополучателей, посредников, предание системного характера лизинговому процессу.

Формирование и функционирование лизингового рынка возможно только в том случае, если заинтересованные участники лизингового процесса в полной мере учитывают в своей деятельности многообразные функции лизинга, в числе которых следующие: 1. Финансовая 2. Производственная 3. Ресурсосберегающая 4. Сбытовая 5. Воспроизводственная. Остановимся на содержании этих функций, сконцентрировав внимание на сбытовой и воспроизводственной, исходя из специфики лизинга как вида деятельности, связанного с движением потоков готовой продукции, информации, финансов и системой отношений по поводу собственности, пользования, владения имуществом. 1. Финансовая функция лизинга. Выражена наиболее четко, поскольку лизинг является формой вложения средств в основные фонды. В современных условиях хозяйствования финансовой функции в лизинге принадлежит ведущая роль. С ростом технического прогресса инвестиционные потребности народного хозяйства уже не могут в полной мере удовлетворяться исключительно за счет традиционных каналов финансирования, каковыми выступают бюджетные средства, собственные средства предприятий и организаций, долгосрочный банковский кредит и прочие источники. При этом не только происходит смещение приоритетов в источниках, но и появляются потребности в принципиально новых каналах финансирования [158].

В ряде исследований, посвященных лизингу, он рассматривается как дополнение к традиционным источникам средств для удовлетворения инвестиционных потребностей предприятий и по своей экономической сущности наиболее близок к долгосрочному банковскому кредиту [62,68,84]. Хотя расширение масштабов лизингового бизнеса в перспективе может незначительно сузить сферу использования долгосрочного кредитования, в целом же это приведет к общему росту доли заемных средств в источниках финансирования и кредитования основных фондов [127].

Предприятие - лизингополучатель, обращаясь к лизингу по финансовым мотивам, получает возможность пользоваться необходимым ему имуществом без единовременной мобилизации на эти цели собственных средств или банковского кредита. Следует согласиться с мнением, что освобождение лизингополучателя от единовременной оплаты стоимости имущества выгодно отличает лизинг от обычной купли-продажи и в ряде случаев рассматривается, как ее альтернатива. Кроме того, лизинг открывает доступ к необходимому имуществу и при наличии каких-либо кредитных ограничений или невозможности привлечения для этих целей заемных средств [36].

## Сравнительный анализ особенностей правового обеспечения лизинговых отношений

Сложность взаимоотношений, складывающихся по поводу лизинга, вызывает необходимость исследования не только экономической, но и организационно-правовой базы договора лизинга. Надежное правовое обеспечение лизинговых отношений - это гарантия и залог успешного развития лизингового бизнеса. Напротив, правовая неопределенность отношений с партнерами, а в ряде случаев и незащищенность как лизингодателей, так и лизингополучателей резко увеличивают степень риска при заключении лизинговых сделок и становятся причинами, сдерживающими предпринимательскую инициативу. Как показывает анализ мирового опыта, это в равной степени касается как стран, только осваивающих лизинговый бизнес, каковой является и Россия, так и тех стран, где лизинг уже получил широкое распространение [8].

Впервые анализ зарубежного опыта правового регулирования лизинговых операций был проведен известным специалистом в области лизингового права Е.В. Кабатовой [62]. В соответствии с ним, в зависимости от наличия специального лизингового законодательства, указанный автор предложила определенную группировку стран, применяющих лизинг. В частности, такого рода анализ позволил выделить несколько уровней правового обеспечения лизинговых отношений, в соответствии с которыми зарубежные страны были объединены в три основные группы: континентальные страны Западной Европы (Франция, Бельгия, Италия), имеющие специальные законы, регулирующие лизинговые сделки; страны, имеющие специальные законодательные акты (так называемые страны «общего права» - Англия, Австралия, Новая Зеландия); ведущие капиталистические страны, не имеющие специальных законов и подзаконных актов (США, Германия).

Для специальных законов, принятых в странах так называемой первой группы, характерна определенная гибкость. В них сочетается стремление к регулированию всего комплекса трехсторонних имущественных отношений, возникающих при лизинге, с отсутствием подробной регламентации многих важных вопросов. Они привлекательны тем, что регулируют взаимоотношения не только между двумя основными партнерами (лизингодателем и лизингополучателем), но и между лизинговой компанией и поставщиком. В соответствии с этими законодательными актами в лизинговом соглашении на трехсторонней основе обязательно указывается, что оборудование приобретается с целью последующей сдачи в аренду и что оно может использоваться только в производственных целях, а также оговариваются условия о праве на покупку и цену, по которой оборудование может быть приобретено после окончания срока договора. Вместе с тем в этих странах вопросы риска и возникновения ответственности решаются общими нормами гражданского и торгового права.

Во второй группе стран правовое регулирование лизинга осуществляется исходя из двух принципов: в зависимости от стоимости имущества, передаваемого во временное пользование; в зависимости от субъектов лизингового соглашения.

Для третьей группы стран характерно право США, где отсутствие специального законодательства, тем не менее, не препятствует развитию лизинга. Это объясняется тем, что до недавнего времени в США главным побудительным мотивом обращения к лизингу выступали амортизационные и налоговые льготы. Они в свою очередь регламентировались в законодательных актах по вопросам налогообложения. В странах этой группы применительно к лизинговым сделкам также широко используются общие положения гражданского и торгового права.

При разработке правового обеспечения лизингового бизнеса актуальна постановка вопроса об отграничении договора лизинга от других смежных договоров. В настоящее время существуют два основных подхода к решению этого вопроса. Суть первого состоит в объяснении всего комплекса отношений, возникающих при лизинге, с помощью традиционных институтов гражданского права, а суть второго - в определении юридической природы договоров: договора поручения, договора аренды, договора займа и др.

Рассматриваемым правоотношениям действительно присущи некоторые черты договора-поручения, причем один договора поручения как бы накладывается на другой, является его продолжением. В первом договоре поручения сторонами являются будущий лизингополучатель, который поручает лизинговой компании закупать для него имущество, и сама компания, которая исполняет это поручение путем заключения договора купли-продажи с поставщиком. Во втором договоре теперь уже лизинговая компания поручает лизингополуча телю получить оборудование и уполномочивает его предъявлять все претензии по качеству оборудования поставщику. Однако лизинговые отношения не исчерпываются только отношениями поручительства, они гораздо сложнее и шире.

Наличие в лизинговом соглашении права лизингополучателя на покупку объекта лизинга после окончания действия договора предопределяет попытки квалифицировать договор купли-продажи в рассрочку особого типа. Однако право на покупку после окончания срока лизинга не является общим определяющим признаком для любого договора лизинга, а присуще только определенным видам лизинга.

Таким образом, можно сделать вывод, что ни один из отдельно взятых традиционных институтов гражданского права не в состоянии адекватно регулировать весь комплекс лизинговых отношений. Очевидно, что экономическая сущность лизинговой сделки придает возникающим трехсторонним партнерским взаимоотношениям новую качественную характеристику, которая не может быть учтена существующими традиционными законодательными нормами и правилами. Лизинговые отношения соответствуют принципиально новому типу правоотношений, что должно получить подтверждение в признании самостоятельного значения лизингового договора.

## Интеграция субъектов лизинга в лизинг-логистическую систему

Предприниматели сферы среднего, малого, крупного бизнеса, предприятия различных организационно-правовых фирм как субъекты лизингового рынка имеют в своем распоряжении ресурсы (финансовые, материальные, людские), которые не позволяют им в современной экономической ситуации одновременно проводить разработку различных стратегических линий. Перечисленные субъекты лизингового рынка чаще всего делают выбор в пользу одной из стратегий: разнообразия; интернационализации.

Стратегия разнообразия имеет целью развитие новых видов деятельности на данном, существующем лизинговом рынке. Эта стратегия предусматривает определенные отличия от уже практикующихся видов специализации, например, по станкам различных моделей.

Стратегия интернационализации ставит цель: развить лизинг в направлении выхода на мировые лизинговые рынки.

Эффективная реализация той или иной стратегии требует от предприятий, в силу ограниченности финансовых возможностей, налаживания сотрудничества с другими местными предприятиями, связей с коммерческими агентами с целью привлечения материальных ресурсов. Функционированием отдельных звеньев в цепи взаимодействия различных субъектов лизингового рынка решать проблему привлечения и улучшения использования ресурсов невозможно, так как стремление к снижению издержек по какому-либо одному звену без учета его взаимосвязи с другими звеньями может не только снизить общую сумму издержек при движении материальных потоков, но и привести к противоположному результату.

Так, организация заключения сделок по лизингу оборудования может сопровождаться увеличением объемов производства у конкретного лизингополучателя, но при недостаточной его маркетинговой активности продукция не найдет сбыта. К тому же издержки, связанные с демонтажом оборудования у лизингодателя, транспортировкой, монтажными работами у лизингополучателя, а также производством продукции могут быть более высокими, чем у производителей аналогичной продукции в другом регионе на современном оборудовании и с применением передовых технологий, а это неизбежно скажется на цене продукции, выпускаемой на оборудовании, полученном по лизингу.

Такую ситуацию можно объяснить тем, что предприятия, участвующие в лизинговом процессе зачастую безосновательно декларируют в своей работе применение методов логистики, на деле же в своих стратегиях концепцию общей логистики не используют.

Известно, что концепция общей логистики в последние годы стала основой деятельности крупных компаний, среди которых выделяется Международная консалтинговая компания по логистическому менеджменту «Logistics Consulting Group (LCG), имеющая свои отделения в городах различных стран, в том числе, в Москве, Санкт-Петербурге.

Президент этой компании господин Стиг Лофберг, крупный датский специалист, советник по логистике многих международных компаний утверждает, что логистика - это прежде всего бизнес-концепция, базирующаяся на систематизированном методе вовлечения отдельных взаимосвязанных элементов (звеньев) в общий логистический процесс с целью предотвращения нерационального расходования и потерь товарных, финансовых и трудовых ресурсов [89].

Особенность общей логистики в том, что в ней больший акцент делается на успешное применение её концепции на так называемом глобальном уровне, чем на работу отдельных составляющих её звеньев.

Импульс развитию логистики от фрагментарных связей (60-е годы) через рост интеграции (80-е годы) до общей интеграции (90-е годы) придали следующие предпосылки:-интеграция мировых хозяйственных связей;-рост и усложнение материальных и информационных потоков между территориально разрозненными производствами;-формирование новых гибких систем распределения в условиях усиления конкуренции.

Общая интеграция в настоящее время не достигнута и продолжает развиваться, как нам предоставляется, в направлении вовлечения в логистический процесс новых звеньев предпринимательской деятельности, выделения новых функциональных областей или аспектов. Одним из таких аспектов следует считать применение логистики в лизинге как форме сбытовой деятельности.

Правомерность логистического подхода к лизингу объяснима тем, что, с одной стороны, объектом исследования и управления в логистике может быть любой экономический поток, с другой - допустимо расширение объектной сферы логистики, причем, в тех случаях, когда к новому объекту логистики применимы те же методология, методы, приемы исследования и менеджмента, что и к материальному потоку.

Анализируя различные определения логистики, неоднозначность толкования объектов исследования, предлагаемых отечественными и зарубежными исследователями [22,33,54,87,90,99], мы придерживаемся прагматического подхода ряда ученых и специалистов к логистике, а именно: с позиций её использования в бизнесе. Применительно к лизингу это означает, что, с позиций бизнеса, представляет интерес научно-практическое направление организации и управления потоками в лизинговом бизнесе.

С учетом такого направления определим логистику в лизинге как процесс планирования, реализации, контроля потоков в лизинговом бизнесе, в котором интегрированы сбыт и распределение готовой продукции.

Термин «готовая продукция» в лизинге будем трактовать как продукцию, полностью прошедшую производственный цикл на данном предприятии, полностью укомплектованную, прошедшую технический контроль, сданную на склад готовой продукции или отгруженную потребителю. В качестве готовой продукции рассматриваются в исследовании машины, оборудование, как объекты лизинга. Особенность лизинга заключается в том, что объектом его могут быть основные фонды, ранее функционировавшие на предприятиях или законсервированные ввиду отсутствия заказов. Поэтому материальный поток как объект исследования в логистике лизинга определяется нами как находящаяся в движении готовая продукция, к которой применяются логистические активности: погрузка, транспортировка, разгрузка.

Материальному потоку в логистике лизинга соответствуют потоки: информационные, финансовые, лизингового обслуживания (сервиса). Параметрами материальных потоков в лизинге следует считать: номенклатуру, количество готовой продукции, габаритные характеристики, весовые характеристики, условия транспортировки и страхования, финансовые (стоимостные) характеристики, условия договора лизинга, условия выполнения лизингового обслуживания.

## Рекомендации по использованию лизинга для обновления станочного оборудования промышленного предприятия

Методические основы применения лизинга и формирующихся логистических цепей покажем на примере цеха № 44 ОАО «Завод АИТ». Цель лизинга - обновление станочного парка, сохранение предприятием своего положения на рынке продукции. Для достижения этой цели разрабатываются меры по лизингу оборудования. ОАО «Завод АИТ», как и другие крупные предприятия, в сложившейся экономической ситуации не располагает финансовыми средствами для полного технического перевооружения производства и внедрения новых технологий. Существенное увеличение производства без больших инвестиций в промышленность невозможно, но лизинг дает возможность решать эту задачу. Цель методических основ - дать практические рекомендации по обоснованию необходимости лизинга, формированию логистических цепей и потоков между конкретными участниками сделки, показать особенности функционирования лизингодателей, лизингополучателей и посредников. Методические основы включают: общие положения, этапы лизинговой сделки, информационное обеспечение. Общие положения содержат определение функций участников логистических цепочек лизинга и характеристику факторов макросреды. Методические основы имеют целью представить пользователям структурированные положения по заключению сделок с учетом взаимных интересов и расчету лизинговой платы. Вытекающие из целевых установок задачи: - формирование системы отношений при реализации сбытовой функции и финансировании лизинга; - структуризация логистических операций в ЛЛС; - организация реализации лизингового договора между звеньями ЛЛС. Рассмотрим далее последовательность шагов по использованию лизинга в ЛЛС на примере предприятия ОАО «Завод автономных источников тока» (ОАО «Завод АИТ»). Цель: оценить состав, износ и использование станочного парка цеха №44 ОАО «Завод АИТ». До конца 50-х годов завод изготавливал аккумуляторы только с ламель-ной конструкцией электродов. Позднее были разработаны и освоены новые конструкции и технологии для выпуска аккумуляторов с металлокерамически- ми электродами. Впервые в мире на заводе были разработаны никель-кадмиевые аккумуляторы с «прессованной» конструкцией электродов на основе серийных активных масс, которые имеют высокие удельные характеристики и отличаются длительной сохранностью энергии (5-10 лет) при хранении. Проводились работы по совершенствованию аккумуляторов ламельной конструкции. Например, аккумулятор НКЛБ-70 в пластмассовом сосуде работает в широком диапазоне температур, токов, имеет низкий саморазряд, длительный срок службы. Может выпускаться в сухозаряженном виде (через 5 лет в аккумулятор заливается вода и через 20-30 минут он готов к работе). Ситуация на исследуемом предприятии, как и на других предприятиях, во многом складывается исходя из рыночной конъюнктуры. Конкуренция на отечественном рынке аккумуляторов и их батарей велика в связи с открытостью Российского рынка зарубежным аналогам. На сегодняшний день выявилась тенденция спроса на аккумуляторы с корпусом в пластмассовом исполнении. Это связано с их лучшими эксплуатационными характеристиками, по сравнению с аккумуляторами в металлических баках. Объектом изучения выбран цех № 44 - цех литья изделий из пластических масс. Согласно задачам диссертационного исследования проведем обоснование необходимости лизинга, а также формирования материальных и сопутствующих потоков. В качестве направления изучения станочного парка в цехе № 44 ОАО «Завода АИТ» выбран анализ: 1) состава станочного парка; 2) состояния парка оборудования; 3) использования оборудования; 4) ситуации по обновлению станочного парка. Анализ состава станочного парка. Для анализа используем классификацию станков по технологическому признаку и показатели: количество станков в каждой группе; общее количество установленного оборудования.-#се ус- тановленное в цехе оборудование сгруппировано по вышеперечисленным признакам и разделено по технологическому признаку на 10 групп (табл. 8). Из табл. 8 видно, что из общего количества установленных станков наибольшее количество станков приходится на основные технологические группы № 6 «Термопластавтоматы» - 17 штук и № 4 «Пресса гидравлические» - 4 штуки. Остальное оборудование - 9 штук - в группах вспомогательного технологического оборудования. Основной является группа станков - термопластавтоматов (58%), вторая по величине группа - гидравлические пресса(14%), далее - группа настольно-сверлильных станков (7%). Остальные группы станков представлены в единственном экземпляре, каждая из них занимает 3% в структуре станочного парка. Ранее приведенному этапу анализа должна предшествовать паспортизация оборудования, так как на многих предприятиях учет состава станочного парка ведется с отступлением от правил: несвоевременно исключается списанное устаревшее оборудование, с опозданием вносятся введенные в эксплуата- цию новые станки. Причина: отсутствие на отечественных предприятиях единой формы учета оборудования. Анализ состояния станочного парка. Для получения полной картины состояния парка оборудования изучаемого цеха проведем анализ на основе следующих показателей: год ввода в эксплуатацию; нормативный срок службы; норма амортизации; производственная площадь цеха. Рассчитаем возрастной состав станочного парка и физический износ оборудования цеха (табл.9).