

РОССИЙСКОЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО
Том 18 ● Номер 3 ● февраль 2017
ISSN 1994-6937
Russian Journal of Entrepreneurship
издательство Креативная экономика

Предпринимательский подход к оценке экономической эффективности деятельности региональных логистических кластеров

Рыкалина О.В.[1], *Шарова И.В.*[1]
[1] Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова

АННОТАЦИЯ:

В статье рассматриваются вопросы предпринимательского подхода к оценке экономической эффективности функционирования региональных логистических кластеров с позиции экономии материальных, трудовых и финансовых ресурсов. Выявлены источники экономии — эффект масштаба логистических услуг, производственная мощность кластера, специализация логистических бизнес-процессов, аутсорсинг, лизинг. По каждому из источников принимаются решения, использующие инструментарий предпринимательства, позволяющего реализовать их с максимальной эффективностью.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: экономическая эффективность, предпринимательский подход, источники экономии ресурсов.

Entrepreneurial approach to the assessment of the economic performance of regional logistics clusters

Rykalina O.V.[1], *Sharova I.V.*[1]
[1] Plekhanov Russian University of Economics

Содержание понятия экономической эффективности в общем виде представляет результативность экономической деятельности, экономических программ и мероприятий на различных уровнях управления, которая характеризуется отношением полученного результата к затратам, обусловившим этот результат. Термин «экономическая эффективность» включает в себя две самостоятельные составляющие — экономику (экономию) — бережливость, снижение издержек (затрат, расходов) и эффективность — результативность принятия решений по конкретному объекту управления. Следовательно, сущность данного понятия (термина) состоит в эффекте (результативности) принятых решений, позволяющих получить определенную экономию или снизить издержки при использовании различных видов ресурсов.

При оценке экономической эффективности функционирования региональных логистических кластеров прежде всего необходимо выявить источники экономии материальных, трудовых и финансовых

ресурсов. К основным источникам экономии относим эффект масштаба или экономию от роста масштаба деятельности, производственную мощность, специализацию бизнес-процессов, аутсорсинг, лизинг.

Рассмотрим каждый из источников экономической эффективности функционирования логистического кластера более подробно. Так, эффект от увеличения масштаба деятельности может проявляться при расширении номенклатуры выпускаемой продукции (эффект совместного производства), который состоит в том, что совокупные издержки S на изготовление нескольких видов продуктов, например, A_1 и A_2, в одной компании меньше чем сумма издержек S_1 и S_2 на изготовление этих продуктов в разных компаниях. Проявление эффекта совместного производства выражается следующим образом:

$$S(A_1,A_2) < S_1(A_1) + S_2(A_2) \quad (1)$$

Образующаяся экономия от расширения ассортимента выпускаемых продуктов связана с сокращением затрат при совместном их изготовлении [6]. Здесь следует отметить, что в региональном логистическом кластере объем оказываемых логистических услуг в каждом федеральном округе РФ остался неизменным при формировании кластера. Однако объемы логистических услуг внутри кластера увеличились для транспортных компаний и складских комплексов, входящих в состав кластера, в связи с их укрупнением в результате поглощения и присоединения мелких участников цепей поставок. Следовательно, имеет место эффект увеличения масштаба деятельности в логистическом кластере.

ABSTRACT:

The article considers the entrepreneurial approach to the assessment of the economic performance of regional logistics clusters from the perspective of saving material, labor and financial resources. First, we reveal the sources of savings: economies of scale logistic services, the production capacity of the cluster, specialized logistics business processes, outsourcing, leasing. There are the decision-making processes for each of the sources. The processes use business tools that allow to implement the sources with the highest efficiency.

KEYWORDS: economic efficiency, entrepreneurial approach, the sources of resource saving.

Received: 02.01.2017 / Published: 16.02.2017

© Author(s) / Publication: CREATIVE ECONOMY Publishers
For correspondence: Rykalina O.V. (Rykalina.OV@rea.ru)

CITATION:

Rykalina O.V., Sharova I.V. (2017) Predprinimatelskiy podkhod k otsenke ekonomicheskoy effektivnosti deyatelnosti regionalnyh logisticheskikh klasterov [Entrepreneurial approach to the assessment of the economic performance of regional logistics clusters]. Rossiyskoe predprinimatelstvo. 18. (3). — P. 347-355. doi: 10.18334/rp.18.3.37301

Модифицируя формулу (1), получаем следующее выражение соотношения совокупных логистических издержек до и после сформированного регионального логистического кластера:

$$S(T_к,C_к) < S_1(T_y) + S_2(C_y) \quad (2)$$

где S — суммарные логистические издержки в региональном логистическом кластере; $T_к$ — транспортные расходы в кластере; $C_к$ — складские расходы в кластере; S_1 и S_2 — соответственно, общие транспортные расходы T_y и складские расходы C_y участников цепей поставок до образования кластера.

Производственная мощность, как источник экономии, подразделяется на проектную, эффективную и реальную мощность. Проектная мощность — максимальный объем выпуска продуктов, которого в принципе можно добиться. Эффективная мощность — максимально возможный объем выпуска продуктов. Реальная мощность — действительный объем выпуска продуктов, который может превышать эффективную мощность или быть ниже ее в связи с выходом из строя оборудования, высоким процентом брака, недостаточностью материально-технических ресурсов [4] (Stivenson, 2002).

Под производственной мощностью в отношении регионального логистического кластера понимаем: во-первых, наличие транспортных средств по видам, типам и маркам, а также их эксплуатационные возможности, связанные с возрастными характеристиками и использованием по времени; во-вторых, наличие складского оборудования и подъемно-транспортных механизмов с аналогичными эксплуатационными возможностями. Проектная мощность кластера представляет собой паспортные данные всех видов технических устройств. Под эффективной мощностью кластера понимается максимальный объем выполняемых работ техническими устройствами с учетом плановых простоев, связанных с осуществлением планово-предупредительных ремонтов, обслуживанием и профилактикой. Реальная мощность кластера состоит в фактически выполненных работах с учетом отказов технических устройств при их эксплуатации.

Выделяем два показателя, характеризующие мощность регионального логистического кластера — рациональность — (О) и напряженность — (Н), которые определяются следующим образом для технических устройств:

ОБ АВТОРАХ:

Рыкалина Ольга Владимировна, к.э.н., доцент кафедры маркетинга (Rykalina.OV@rea.ru)
Шарова Ирина Владимировна, к.э.н (ivsharova@bk.ru)

ЦИТИРОВАТЬ СТАТЬЮ:

Рыкалина О.В., Шарова И.В. Предпринимательский подход к оценке экономической эффективности деятельности региональных логистических кластеров // Российское предпринимательство. — 2017. — Том 18. — № 3. — С. 347-355. doi: 10.18334/rp.18.3.37301

$$O = \frac{P_{мт}}{Э_{мт}} + \frac{P_{мс}}{Э_{мс}} \quad (3)$$

$$H = \frac{P_{мт}}{П_{мт}} + \frac{P_{мс}}{П_{мс}} \quad (4)$$

где $P_{мт}$ — реальная мощность транспортных средств; $P_{мс}$ — реальная мощность складского оборудования и подъемно-транспортных механизмов; $Э_{мт}$ — эффективная мощность транспортных средств; $Э_{мс}$ — эффективная мощность складского оборудования и подъемно-транспортных механизмов; $П_{мт}$ — проектная мощность транспортных средств; $П_{мс}$ — проектная мощность складского оборудования и подъемно-транспортных механизмов.

Экономическую эффективность использования мощности логистических центров в федеральном округе предлагается определять с помощью коэффициента использования мощности складов, транспортных средств, технических устройств ($К_м$), который рассчитывается отношением фактического использования мощности по времени эксплуатации ($М_ф$) к полному использованию планового уровня мощности ($М_п$):

$$К_м = \frac{М_ф}{М_п} \quad (5)$$

Естественно, что чем выше значение коэффициента использования мощности, тем более полно загружены площади (объемы) складских помещений логистических центров, транспортные средства по грузоподъемности, технические устройства по выполняемым работам. Специализация бизнес-процессов как источник эффективности функционирования логистического кластера, представляет собой форму разделения труда внутри кластера.

В логистическом кластере предлагается использовать термины «технологическая специализация» и «предметная специализация», под которыми подразумеваются два направления: технологическое — транспортное и складское хозяйство, предметное — виды продуктов (грузов), составляющих предметы товародвижения.

Технологическая специализация в логистическом кластере позволяет использовать транспортные средства как специального, так и унифицированного назначения, дифференциально сосредоточенные в соответствующих транспортных компаниях.

Предметная специализация в логистическом кластере предполагает, прежде всего, классификацию перевозимых и хранимых грузов. Обобщая и используя приведенные выше классификации грузов, предлагается следующее укрупненное деление грузов, перемещаемых в регионах, с позиции специализации бизнес-процессов в транспортно-складском хозяйстве (таблица 1).

Разработанная классификация грузов позволит рационально распределить их по транспортным компаниям и складским комплексам в соответствии со специализацией участников логистического кластера. Одновременно сочетание техноло-

Таблица 1

Классификация и характеристика грузов

№ п/п	Классификационный признак	Характеристика грузов
1.	Массовые грузы	наливные, навалочные, насыпные, товарно-штучные, лесные
2.	Строительные грузы	песок, щебень, кирпич, цемент, строительные блоки и конструкции
3.	Промышленная продукция	сырье, материалы, комплектующие изделия, готовая продукция
4.	Продукция сельского хозяйства	продукты растениеводства, животноводства, овощеводства, садоводства
5.	Потребительские товары	продукты обихода, бытовая техника, мебель
6.	Пищевые продукты	продукты длительного хранения, товары повседневного спроса, товары кратковременного пользования, товары периодического использования, скоропортящиеся продукты
7.	Производственные и потребительские отходы	макулатура, металлолом, древесные отходы, текстильные материалы, стеклобой, полимеры

гической и предметной специализации в логистическом кластере имеет целый ряд преимуществе: максимальное использование технические устройств по времени, грузоподъемности и производительности; применение стандартных технологических процессов переработки грузов, строго регламентированных по времени и трудоемкости; использование типовых организационных решений в складском хозяйстве и транспортировании грузов.

Экономическую эффективность специализации бизнес-процессов, осуществляемых в логистических центрах кластера, предлагается определять по факторам затрат и объемов оказываемых логистических услуг в стоимостном выражении.

В связи с тем, что затраты на оказанные логистические услуги состоят из целого ряда элементов, целесообразно определять затратоемкость по каждому элементу. Поэтому при расчете поэлементных затрат можно использовать коэффициент затратоемкости (K_c), предложенный Н.К. Моисеевой [3] (Moiseeva, 2008):

$$K_c = \frac{C_i}{B} \quad (6)$$

где C_i — доля отдельного элемента затрат в общих затратах на логистическую услугу; B — величина выручки за оказанную логистическую услугу.

Аутсорсинг как источник эффективности функционирования логистического кластера предполагает делегирование (передачу) отдельных бизнес-процессов или их комплекса, выполняемых ранее службами (отделами) организаций, осуществляющих логистическую деятельность, внешним организациям, которые не являются участни-

ками будущего кластера. Под логистическими бизнес-процессами, выполнение которых передается сторонним организациям, понимается ряд услуг, оказываемых этими организациями кластеру. К таким услугам можно отнести следующие: исследовательские услуги, бухгалтерские услуги, строительные услуги, услуги общественного питания и гостиничные услуги (HoReCa).

Наиболее важной услугой, которая может быть оказана логистическому кластеру, является аутсорсинг информационных технологий (IT-аутсорсинг). В общем виде IT-аутсорсинг трактуется как передача стороннему исполнителю (аутсорсеру) полностью или частично функций по обслуживанию информационных потребностей организации [1] (Anikin, Rudaya, 2009).

Лизинг как источник эффективности функционирования логистического кластера, играет важную роль в производственной деятельности субъектов хозяйствования. В соответствии с Федеральным Законом от 29 октября 1998 г. № 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге) (в редакции от 03 июля 2016 г.)» под лизингом понимается совокупность экономических и правовых отношений, возникающих в связи с реализацией договора лизинга, в том числе приобретением предметов лизинга.

Лизинг представляет собой самостоятельное направление экономической деятельности, но при этом является разновидностью аренды, что подтверждается исследованием, проведенным в данной области.

К одним из важных составляющих лизинга следует отнести классификационные признаки и виды лизинга, по которым предприятия и организации принимают решения о приобретении имущества по договору лизинга. К настоящему времени имеют место различные подходы к этим составляющим лизинга отечественными учеными и специалистами. Обобщенный вариант классификационных признаков и видов лизинга [2] (Vakhitov, Stepanov, 2010) представляет собой следующее (таблица 2).

Последовательность построения классификационных признаков определяется логикой функционирования лизинга. Так, прежде всего, устанавливается номенклатура имущества, сдаваемого в аренду, — тип имущества. Далее определяются субъекты лизинговой сделки (лизингодатель, лизингополучатель, посредники, финансовые организации, производители имущества) — состав участников. Затем устанавливается период времени, на которое имуществ сдается в аренду — срок договора, а также определяются варианты обслуживания имущества — степень обслуживания. После этого выбирается вариант лизинговой операции (внутренний или международный) — рынок услуг. И в заключении фиксируются варианты инвестирования и арендных платежей — финансовые отношения.

Экономическую эффективность использования лизинга в региональном логистическом кластере предлагается определять в виде эффекта, выраженного в абсолютных единицах при сравнении трех вариантов приобретения необходимого и достаточного количества технических устройств: за счет собственных средств, за счет заемных средств (банковский кредит, инвестирование из различных источников), по договору лизинга.

Таблица 2

Классификационные признаки и виды лизинга

№ п/п	Классификационные признаки	Виды лизинга
1.	Тип имущества	движимое, недвижимое, стационарное
2.	Состав участников	прямой, косвенный, возвратный, лизинг поставщику, сублизинг, левередж-лизинг, групповой, разделительный, вендор-лизинг
3.	Срок договора	краткосрочный, среднесрочный, долгосрочный
4.	Степень обслуживания	чистый, полный, в пакете, генеральный, револьверный, возобновляемый, комплексный, с частичным набором услуг
5.	Рынок услуг	внутренний, международный (внешний) — прямой, косвенный, экспортный, транзитный
6.	Финансовые отношения	форма или тип лизинговых платежей, способ финансирования, отношение к налоговым льготам

В качестве общих исходных данных для сравнения этих вариантов используются: во-первых, объемы грузопереработки в каждом конкретном регионе за определенные плановые периоды времени, включая транспортирование, складские процедуры и операции, дополнительно оказываемые услуги; во-вторых, количество, типы и виды технических устройств, необходимых для установленных объемов грузопереработки, включая транспортные средства, складское оборудование и подъемно-транспортные механизмы; в-третьих, складские площади и объемы, необходимые и достаточные для переработки грузов в установленные объемы и сроки.

Предпринимательский подход к оценке экономической эффективности деятельности региональных логистических кластеров заключается в реализации источников экономии трудовых, материальных и финансовых ресурсов. При этом предпринимательская деятельность, осуществляемая в данном направлении, представляет собой принятие оригинальных решений экономического, организационного и технико-технологического характера, которые состоят в следующем.

Во-первых, эффект от увеличения масштаба логистических услуг (как источника экономии), функционирующих логистических кластеров, который может быть достигнут за счет рационального комбинирования объединения транспортных компаний и складских комплектов — поглощения и присоединения мелких участников цепей поставок. Объединение предполагает использование инициативного и новаторского стиля хозяйствования в принятии решений, позволяющих снизить совокупные издержки на логистические услуги, оказываемые укрупненными транспортными компаниями и складскими комплексами [7] (Zavyalov, 2014).

Во-вторых, производственная мощность, как источник экономии характеризуется созданием объединенного комплекса технических средств в региональных логистических кластерах. Поиск новых возможностей, ориентация на инновации и формирование организационно-экономических условий эксплуатации техники не только оптимизируют их количество, но и повышает качество транспортных услуг — использование современных, более производительных, экономичных и экологичных транспортных средств. Одновременно, создание единого парка сопровождается отказом от малоэффективной техники. Аналогичные оптимизационные решения принимаются в отношении складов, сохраняющие крупные складские комплексы, увеличивающие их пропускную способность и снижающие совокупные логистические издержки.

В-третьих, специализация логистических бизнес-процессов (как источник экономии) состоит в основном в технологической специализации центров региональных логистических кластеров. Использование передовых технологий, применение современных форм организации логистических бизнес-процессов, поиск возможности оказания новых видов услуг открывает широкие возможности в транспортном хозяйстве для применения контейнерных перевозок с использованием контрейлеров на колесах, предназначенных для перевозки одновременно железнодорожным и автомобильным транспортом. В складском хозяйстве технологическая специализация по аналогии с транспортом предполагает использование преимущественно специализированных складских комплексов, позволяющих осуществлять грузопереработку с максимальной эффективностью.

В-четвертых, аутсорсинг и лизинг (как источники экономии) требуют экономического обоснования использования передачи некоторой части функций и процедур, осуществляемых в региональных логистических кластерах, сторонним организациям, а также приобретение технических устройств по договору лизинга. Координация и комбинирование (сочетание) всех видов ресурсов, привлечение и использование ресурсов из самых разнообразных источников позволяют принять рациональные решения, основанные на соотношении расходов при выполнении бизнес-процессов собственными силами и расходами, связанными с передачей этих работ на аутсорсинг сторонним организациям, а также на соотношении затрат на закупку технических устройств за собственные (или кредитные) средства или их приобретение по договору лизинга.

ИСТОЧНИКИ:

1. Аникин Б.А., Рудая И.Л. Аутсорсинг и аутстаффинг. — М.: ИНФРА-М, 2009.
2. Вахитов Д.Р., Степанов В.И. Становление и развитие отечественного рынка лизинговых услуг, как формы инвестиционной деятельности. — Казань.: Бриг, 2010.
3. Моисеева Н.К. Экономические основы логистики. — М.:ИНФРА-М, 2008.
4. Стивенсон В.Д. Управление производством. — М.: Мастерство, 2002.
5. Чейз Р.Б и др. Производственный и операционный менеджмент. — М.: Вильямс, 2007.
6. Экономическая теория. / под ред. В.Д. Камаева. — М.: ВЛАДОС, 2003. — 592 с.
7. Завьялов Д.В. Организационные модели создания и развития кластеров // Российское предпринимательство. — 2014. — № 20. — С. 124-136.

REFERENCES:

Ekonomicheskaya teoriya [Economic theory] (2003). M.: VLADOS. (in Russian).

Anikin B.A., Rudaya I.L. (2009). Autsorsing i autstaffing [Outsourcing and outstaffing] M.: INFRA-M. (in Russian).

Cheyz R.B i dr. (2007). Proizvodstvennyy i operatsionnyy menedzhment [Production and operating management] M.: Vilyams. (in Russian).

Moiseeva N.K. (2008). Ekonomicheskie osnovy logistiki [Economic logistics basics] M.: INFRA-M. (in Russian).

Stivenson V.D. (2002). Upravlenie proizvodstvom [Production management] M.: Masterstvo. (in Russian).

Vakhitov D.R., Stepanov V.I. (2010). Stanovlenie i razvitie otechestvennogo rynka lizingovyh uslug, kak formy investitsionnoy deyatelnosti [Formation and development of the domestic leasing services market as a form of investment activity] Kazan: Brig. (in Russian).

Zavyalov D.V. (2014). Organizatsionnye modeli sozdaniya i razvitiya klasterov [Organizational models of creation and development of clusters]. Rossiyskoe predprinimatelstvo. (20). 124-136. (in Russian).