

УДК 658:332.6

**С. В. Шишло**, кандидат экономических наук, старший преподаватель (БГТУ);  
**В. А. Усевич**, ассистент (БГТУ); **Ю. Н. Андросик**, ассистент (БГТУ);

### КОНЦЕПЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ РЕНТЫ

В статье предложена концепция логистической ренты, в основу которой положены идеи операционной эффективности и процедур совместного действия логистических компаний. В ходе исследования сделан вывод, что логистическую ренту можно получить от снижения транзакционных и альтернативных издержек, создания и использования уникальных и специфических логистических ресурсов и компетенций. Это послужило основой для разработки идеи полной логистической ренты.

The paper proposes the concept of logistics rent, which builds on the idea of operating efficiency and procedures of joint action by logistics companies. The study concluded that the logistics rent can be obtained from the reduction of transaction and opportunity costs, from creating and using unique and specific logistic resources and competences. This was the basis for the development of the idea of complete logistics rent.

**Введение.** В странах с развитой рыночной экономикой логистика рассматривается как ведущая функция менеджмента и источник конкурентного преимущества фирмы, что определяет рыночную позицию компании и стратегическую направленность ее деятельности. В то же время логистику следует рассматривать как особую форму организации хозяйственной деятельности по управлению материальными и связанными с ними информационными, людскими и финансовыми потоками, которая позволяет достигать высокой результативности предприятия. Преимущества от эффективной логистики можно рассматривать в рамках двух категорий: операционные, связанные с выполнением логистических операций, и преимущества, связанные с совместным использованием ресурсов и активов участников логистической системы [1, 2, с. 463–501]. Оба преимущества значительно увеличиваются за счет механизмов обратной связи, генерируя и формируя своеобразную логистическую ренту. С этой точки зрения механизмы получения, присвоения и распределения логистической ренты имеют первостепенное значение в теории логистики и практике.

**Основная часть.** Теория ренты получила свое развитие благодаря концепции Д. Рикардо, представленной в главе II «О ренте» книги «Начала политической экономии и налогового обложения», 1817 г. [3]. Его главная идея заключается в том, что рента всегда платится за пользование землей. Ее количество (предложение) не беспредельно, качество (плодородность) не одинаково, с ростом численности населения обработке начинают подвергаться новые участки земли, худшие по своему качеству и расположению. Это предопределяет различные трудовые затраты на пользование землей, что естественным образом отражается на стоимости сельскохозяйственной продукции [3].

Как пояснял Д. Рикардо, «не потому хлеб дорог, что платится рента, а рента платится потому, что хлеб дорог», а сама «рента не есть составная часть товаров» [3].

В целом исследование ренты может проходить по двум линиям анализа. В первом случае условием возникновения ренты являются благоприятные условия использования ресурса, и она возникает «естественным путем». Рента такого рода обычно присваивается собственником. Во втором случае величина ренты обуславливается величиной усилий, направленных на улучшение «качества» ресурса, или вложений в ресурс, что определяет его лучшее использование. Этот род ренты обычно распределяется. Если применять дедуктивную логику развития внутреннего содержания ренты и максимально теоретизировать понятие, то можно прийти к умозаключению, что в категории четко прослеживаются два начала: усилие и результат. В силу этого аналитически ренту по смысловой нагрузке можно расчленивать, то есть структурировать на две составляющие: затратную часть и результативную часть. Другими словами, рента есть отражение эффективности. Если ресурс понимать в самом широком смысле как возможность или условие (позволяют с помощью определенных преобразований получить желаемый результат), то величина ренты непосредственно связана с такими понятиями, как ресурсная, процессная, функциональная, организационная, аллокативная и операционная эффективность. Это значит, что, с одной стороны, способность генерировать ренту и управлять ее величиной, одновременно говорит о существовании возможности повышать эффективность усилий. С другой стороны, такая возможность сопряжена с созданием источников конкурентных преимуществ фирмы, поскольку эффективность как явление имеет порог либо предел своего роста. В силу этого величина

ренты ограничена. Тем не менее данное ограничение можно преодолеть за счет управляющего воздействия (усилия) на следующие рентаобразующие факторы: организационно-специфические активы, процедуры совместного использования знаний, комплементарные ресурсы и способности, качество межфирменных взаимодействий. Например, создание специфического ресурса (ресурс, альтернативные издержки которого меньше дохода, который он приносит при наилучшем из возможных способов использования) и пользование им позволяет достигать максимальной эффективности.

Таким образом, логистическую ренту можно рассмотреть с двух точек зрения: операционной эффективности и эффективности взаимодействия. В первом случае рента получается в силу того, что некая совокупность логистических операций выполняется более эффективно, чем равнозначная в ином месте (в силу преимуществ в виде уникального логистического оборудования, логистических методов управления и др.). Во втором случае величина логистической ренты обуславливается качеством взаимодействия между участниками не только собственно логистической деятельности, но и всех отношений, возникающих в процессе организации и управления потоками (интеграция логистики с иными функциональными подсистемами по цепочке ценностей). Здесь уместно говорить о совместно созданной логистической ренте.

Операционная эффективность основывается на обладании и использовании уникальным логистическим ресурсом, к которому можно отнести местоположение организации (предприятия); наличие уникального оборудования, способствующего снижению логистических затрат при выполнении отдельной логистической операции (например, наличие современных систем идентификации материальных потоков, использование автоматических систем при комплектации грузов и др.); наличие более совершенных технологий выполнения логистических операций и прочее. В этом случае под логистической рентой понимается доход, который получает компания от другой организации в силу наличия у первой уникального фактора производства или уникальных условий. Одним из эффективных примеров уникального логистического ресурса является сеть международных транспортных коридоров (МТК), которая охватывает весь земной шар. МТК позволяет упорядочить и удешевить потоки международной транспортировки грузов и пассажиров в рамках единого мирового хозяйства, опираясь на новейшие достижения научно-технического прогресса.

Однако специфичность таких активов, особенно в условиях нестабильной и непредска-

зуемой экономической ситуации, приводит к возникновению рисков потери инвестиций в «уникальный проект», так как ресурс такого рода невозможно использовать больше нигде. Например, в исследованиях Пирронг (Pirrong, 1993) приводятся примеры огромных океанских грузовых кораблей, созданных с целью загрузки и отгрузки исключительно автомобилей Honda Accord, а также обеспечения максимальной эффективности транспортировки данного груза через океан [4]. Данные виды судов незаменимы для подразделения Accord компании Honda, но, так или иначе, они малоэффективны в других сферах приложения; по крайней мере их отличное применение от целевого повлечет за собой существенные затраты [4].

Создание и использование специфических логистических активов играет важную стратегическую роль. С одной стороны, специфические активы можно считать источником конкурентного преимущества (это позволяет получать дополнительный доход), они позволяют снижать риски разрыва взаимоотношений, потому что повышается стоимость перехода от одного партнера к другому, а с другой стороны, возрастают транзакционные риски (потеря инвестиций в специфические активы) за счет ухода партнера по цепочке поставок.

Если рассматривать логистическую ренту с позиций эффективности взаимодействия, то можно сказать следующее. Логистическая рента есть дополнительный доход, который возникает при повышении качества межорганизационного или межфирменного взаимодействия в процессе оптимизации и рационализации движения материального, информационного, финансового и людского потоков. В данном случае организация получает логистическую ренту за счет снижения транзакционных издержек и формирования ключевых компетенций бизнеса, в том числе за счет разработки совместных механизмов и процедур использования ресурсов и доступа к ним. Данное определение логистической ренты базируется на теории транзакционных издержек Р. Коуза, согласно которой первоначально транзакционные издержки были определены как «издержки пользования рыночным механизмом». Позднее это понятие приобрело более широкий смысл и стало обозначать любые виды издержек, сопровождающих взаимодействие экономических агентов независимо от того, где оно протекает – на рынке или внутри организаций [5].

По мнению О. Уильямсона, транзакции различаются по трем главным признакам: степени их специфичности, повторяемости и неопределенности [5]. Чем более специальный, повторяющийся и неопределенный характер имеет

сделка, тем выше транзакционные издержки и тем сильнее стимулы к установлению долговременных отношений между участниками [5]. Уильямсон выделяет следующие типы специфических активов [5]: специфичность местоположения (когда смежные производства находятся в непосредственной близости друг к другу, что позволяет сократить транспортные и складские расходы); специфичность физических активов (если активы мобильны и специфичность является следствием их физических особенностей); специфичность человеческих активов (профессиональные навыки, обучение персонала, проблемы перемещения); целевые активы (инвестиции в интересах одного покупателя).

Типы специфических активов можно рассматривать как рентообразующие факторы. Это является следствием того, что логистический ресурс (актив) создается и разрабатывается для определенного пользователя, а следовательно, не может быть трансформирован без дополнительных затрат для альтернативного применения. Уникальность и специфичность логистического ресурса делают его предложение неэластичным, что формирует задел для управления величиной ренты со стороны собственника. Одновременно это позволяет создавать барьер переключения для пользователя, перехода к другому партнеру. Если учесть, что это совместно созданная логистическая рента, то оба теряют выгоду от взаимодействия. Стоит отметить, что специфичность активов снижает и минимизирует транзакционные издержки в случае интеграции сторон.

Описанные положения дают основание разработать концептуальную схему получения логистической ренты, которая формируется за счет нескольких источников. В силу чего итоговую величину ренты можно обозначить термином «полная логистическая рента». Полная логистическая рента всегда является по своей природе результатом совместных действий и присваивается каждым создавшим ее участником. Сам факт ее существования свидетельствует об эффективности организации логистической деятельности и функционирования логистических систем. В соответствии с теорией систем переход на такой высокий качественный уровень развития возможен в случае набора критической массы логистической системы. В основе данного явления лежит эффект многообразия (разнообразия) форм логистической активности. Другими словами, чем больше от-

личных видов деятельности и хозяйствующих субъектов интегрировано единой логистической функцией, тем выше вероятность существования или формирования логистической системы с достаточной критической массой для своего устойчивого развития. Такую логистическую структуру целесообразно обозначить термином «поточковый кластер» – по сути, аттрактор (концентратор) фирм и генератор преимуществ, замыкающий на себе ключевые потоковые процессы и функции.

**Заключение.** Таким образом, логистическая рента есть дополнительная прибыль (сверхприбыль или сверхдоход), получаемая в результате усилий, направленных на снижение транзакционных и альтернативных издержек применения ограниченного ресурса и на создание и использование уникальных и специфических логистических ресурсов и компетенций. В случае если рента извлекается из трех источников, то речь уже идет о полной логистической ренте, которую нельзя получить любой фирме изолированно друг от друга и которая может быть создана только путем совместных идиосинкразических усилий партнеров, специализированных относительно своих видов деятельности. Кроме того, существование полной логистической ренты сопряжено с определенной высокоуровневой формой организации логистической деятельности, которую с точки зрения логистики следует обозначить как потоковый кластер.

### Литература

1. Sheffi Y. Logistics intensive clusters: global competitiveness and regional growth [Electronic resource]. Mode of access: <http://web.mit.edu/sheffi/www/documents/LogisticsClustersV4.pdf>. Date of access: 01.08.2013.
2. Bookbinder J. H. Handbook of global logistics: transportation in international supply chains. Springer, 2013. 547 p.
3. Всемирная история экономической мысли. Т. 2. / Черковец В. Н. (ред). – М.: Мысль, 1987.
4. Pirringm S. C. Contracting practices in bulk shipping markets: A transactions cost explanation. // J. Law, Econom. and Organ. 1993. 36 (October). P 937–976.
5. Капельюшников Р. И. Теория транзакционных издержек [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.libertarium.ru/10623>. Дата доступа: 03.08.2013.

*Поступила 14.03.2014*