

УДК

**СПЕЦИФИКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПЕЙ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ
ЛИЗИНГА**
**THE SPECIFIC CHARACTER OF LOGISTICAL CHAINS WHEN USING
LEASING**

*ВАХИТОВ Д.Р., д-р экон. наук, зав. кафедрой экономики, Казанский филиал
Российской академии правосудия*

*VAKHITOV D., PhD, Doctor of Economics, Head of Economics Chair, Kazan
branch of the Russian Academy of Justice*

Аннотация

Статья посвящена особенностям применения логистических цепей при реализации лизинговых сделок.

Abstract

The article is devoted to peculiarities of application of logistical chains at the realization of leasing deals.

Ключевые слова: *логистические цепи, лизинг, издержки.*

Key words: *logistical chains, leasing, costs.*

Для лизинговой деятельности инфраструктура представляет широкие возможности, так как, кроме складского оборудования, транспортных средств, производственного (инфраструктурного) станочного парка, различного рода технических средств и устройств, которыми лизинг обеспечивает промышленные предприятия, осуществляет их профилактику, обслуживание и ремонт, лизинговые компании могут обеспечивать все инфраструктурные составляющие информационными коммуникациями, компьютерным оборудованием, организационной техникой и программным продуктом. При этом весь комплекс информационно-технических средств и инструментов лизинговые компании имеют возможность также обслуживать, осуществлять профилактику, ремонт и наладку.

При условии, что инфраструктурные составляющие обеспечиваются техническими средствами по договору лизинга, изменяется структура логистических цепей. Построение и организация логистической цепи по классическому варианту, при котором промышленное предприятие приобретает оборудование, запасные части и предметы труда за собственные или заемные средства, включает в свой состав в основном звенья микрологистической цепи. На эти звенья приходится основная трудоемкость проводимых процедур и операций, а также значительная часть логистических издержек, связанных с обслуживанием, ремонтом и обеспечением запасными

частями эксплуатируемого оборудования. Микрологистическая цепь в этом случае выглядит следующим образом (рис. 1).

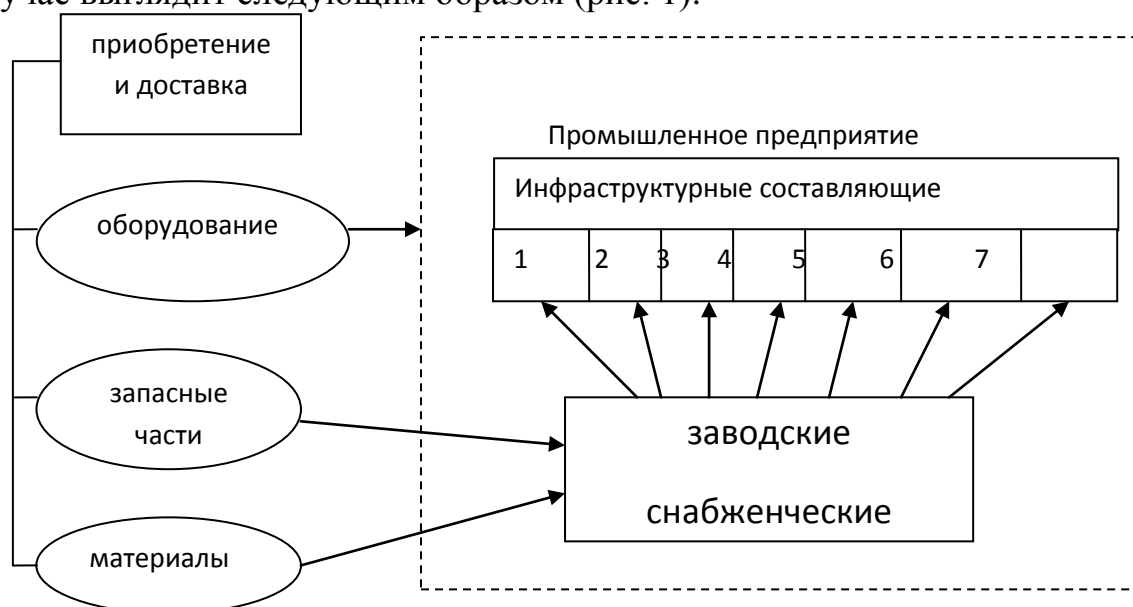


Рис. 1. Классическая логистическая цепь по обеспечению предприятия средствами труда и их обслуживанию

При варианте, представленном на рис. 1, приобретение необходимого оборудования и его доставка на предприятие осуществляются, естественно, единовременно (до следующего момента реновации). Что касается приобретения и доставки запасных частей и материалов, необходимых для эксплуатации, обслуживания и ремонта оборудования, то эти логистические процедуры производятся периодически, так как с увеличением срока эксплуатации оборудования происходит большее количество его отказов, а, следовательно, перманентно растет номенклатура требуемых материально-технических ресурсов и соответственно их объемов.

Более того, часть номенклатуры запасных частей и материалов, потребляемых при эксплуатации и обслуживании оборудования, находится на промышленном предприятии в виде определенных объемов запасов, которые к тому же должны пополняться. При этом данные запасы или их часть могут храниться как на заводских снабженческих складах, так и на складах производственных подразделений предприятия. При хранении запасов на заводских снабженческих складах необходима их транспортировка в производственные подразделения предприятия. Таким образом, в организации классической логистической цепи имеет место ряд логистических издержек, а именно:

- издержки, связанные с доставкой запасных частей и материалов на заводские снабженческие склады промышленного предприятия;
- издержки, связанные с проведением входного контроля запасных частей в виде узлов и агрегатов, поступающих на заводские снабженческие склады;

- издержки, связанные с оформлением документов и хранением запасных частей и материалов в виде запасов как на заводских снабженческих складах, так и на складах производственных подразделений;
- издержки, связанные с комплектованием заказов и формированием транспортных партий отпускаемых со складов запасных частей и материалов на рабочие места;
- издержки, связанные с транспортировкой запасных частей и материалов с заводских снабженческих складов в производственные подразделения.

Организация логистической цепи движения запасных частей и материалов, осуществляемого по договору лизинга, кардинально отличается от классического варианта организации микрологистической цепи, представленной выше. Вся номенклатура материально-технических ресурсов, необходимых для эксплуатации, обслуживания и проведения ремонта оборудования, приобретенного промышленным предприятием по договору лизинга, поставляется на предприятие лизинговой компанией по заказам – в необходимой номенклатуре, заказанном количестве и в требуемые сроки.

Следовательно, отпадает необходимость в хранении запасов всей номенклатуры материально-технических ресурсов, за исключением минимального страхового запаса отдельных позиций, необходимых для срочного ремонта (аварийные ситуации). В результате на промышленном предприятии резко сокращаются практически все логистические издержки, связанные с транспортно-складскими процедурами по перемещению запасных частей и материалов, необходимых для эксплуатации, обслуживания и ремонта оборудования вспомогательного производства промышленного предприятия, а также их хранению на заводских снабженческих складах и на складах производственных подразделений.

В этой связи следует отметить, что показатели эффективности производства на промышленных предприятиях при сокращении затрат в его инфраструктуре значительно улучшаются. Таким образом, лизинговая деятельность, позволяя снизить затраты в инфраструктурных составляющих на микроэкономическом уровне, создает мощную базу улучшения макроэкономических показателей. Однако все перечисленные выше логистические издержки промышленного предприятия в этом случае переходят в состав лизинговой компании.

Поэтому, если лизинговая компания имеет ограниченное количество клиентов, то данные логистические издержки также весьма значительны. При условии, когда количество клиентов весьма высоко, в лизинговой компании целесообразна организация центральных распределительных складов, централизованной службы по обслуживанию и ремонту оборудования, транспортной компании. При этом распределительный склад, ремонтная служба, транспортная компания могут иметь областной, мегаполисный, региональный или федеральный уровень управления. Тогда макрологистическая цепь будет иметь следующий вид (рис. 2).



Рис. 2. Макрологистическая цепь лизинга по обслуживанию и ремонту оборудования

При организации централизованного варианта обслуживания и ремонта оборудования на промышленных предприятиях, эксплуатируемого по договору лизинга, все логистические издержки транспортно-складской системы, как было указано выше, входят в состав затрат лизинговой компании. Соответственно и весь комплекс процедур и операций этого направления деятельности переходит в состав функций, выполняемых лизинговой компанией. При этом общая модель определения величины логистических процедур и операций ($P_{п.о.}$) в транспортно-складских товаропроводящих сетях выглядит следующим образом:

$$P_{п.о.} = \sum_{i=1}^n P_i + \sum_{j=1}^k P_j ,$$

(1)

где P_i – объем логистических процедур и операций в транспортных грузопотоках, час; n – количество грузопотоков в товаропроводящей сети ($i = 1, 2, \dots, n$); P_j – объем складских логистических процедур и операций, час; k – количество распределительных складов или складов общего пользования ($j = 1, 2, \dots, k$).

Отдельные составляющие данной модели определяются следующим образом. Так, объем логистических процедур и операций, осуществляемых в транспортных компаниях при перевозке грузов (P_i), будет:

$$P_i = f(R_m \cdot \Pi_m \cdot K_m \cdot S_m), \quad (2)$$

где R_m – количество грузопотоков; Π_m – величина прибытия и отправки грузов; K_m – количество перевозок грузов в пути; S_m – используемые транспортные средства.

Объем логистических процедур и операций, осуществляемых на распределительных складах или на складах общего пользования (P_j), будет:

$$P_j = f(R_c \cdot M_c \cdot K_c \cdot \Pi_c \cdot S_c), \quad (3)$$

где R_c – количество внутрискладских грузопотоков; M_c – объем складских запасов материально-технических ресурсов; K_c – количество внутрискладских перевалок грузов; Π_c – величина прибытия и отправления грузов; S_c – применяемое складское и подъемно-транспортное оборудование на распределительных складах или складах общего пользования.

Централизация лизинговой деятельности позволяет с минимальными затратами реализовать задачу по своевременному и комплектному обеспечению промышленных предприятий, эксплуатирующих лизинговое оборудование, запасными частями и материалами, необходимыми при обслуживании и ремонте технических средств и устройств

Вариант организации распределительного склада, как правило, устанавливается исходя из критерия минимума приведенных затрат (Z_n) – затрат, приведенных к единому годовому измерению, а именно:

$$Z_n = \sum_{i=1}^n (C_1 + C_2 + C_3 + C_4 + C_5) + \frac{K}{T}, \quad (4)$$

где C_1 – годовые эксплуатационные расходы; C_2 – годовые транспортные расходы, C_3 – годовые расходы на управление складской системой; C_4 – годовые расходы на содержание запасов; C_5 – прочие расходы и потери, связанные с функционированием логистической системы; n – число статей издержек (в нашем примере $C_1 - C_5$); K – полные капитальные вложения в строительство и оборудование склада, приведенные по фактору времени – по норме дисконта; T – срок окупаемости распределительного склада.

Рассчитанный минимум приведенных затрат на распределительном складе сравнивается с суммой минимума приведенных затрат на всех складах промышленных предприятий, на которых могут храниться запасные части и материалы, предназначенные для обслуживания и ремонта оборудования. Затраты по распределительному складу будут значительно ниже, чем суммарные затраты по всем складам предприятий. Другое немаловажное преимущество организации распределительного склада заключается в том, что он располагает определенным маневром при доставке материально-технических ресурсов на промышленные предприятия.

Аналогичная ситуация складывается при централизованной доставке необходимых материально-технических ресурсов на промышленные предприятия с распределительного склада, на который они поступают в значительных объемах от предприятий-изготовителей. Транспортные расходы при централизованной доставке ниже, чем расходы при транспортировке малых партий грузов на заводские снабженческие склады промышленных предприятий от предприятий - производителей запасных частей и материалов, необходимых для обслуживания и ремонта лизингового оборудования, технических средств и устройств.

Литература:

1. Вахитов Д.Р., Степанов В.И. Становление и развитие отечественного рынка лизинговых услуг как формы инвестиционной деятельности. - Казань: Изд-во «Бриг», 2010. – 323 с.
2. Газман В.Д. Лизинг: теория, практика, комментарии. – М.: Фонд «Правовая культура», 2010.
3. Ивасенко А.Г., Щербаков А.И., Савиных В.Н. Лизинг как метод инвестирования: Учебное пос. – Новосибирск, 1997.
4. Комаров В.В. Инвестиции и лизинг в СНГ // Российский экономический журнал. - 2002. - № 1. - С. 87-90.
5. Leasing. – Glenlake Publishing Company, Limited, 2009.
6. Rosen Howard. Leasing Law in the European Union. - Euromoney Publications, Pub, 2004.

References:

1. Vakhitov D., Stepanov V. Formation and development of the domestic leasing market as a form of investment. - Kazan: «Brig» Publishing House, 2010. – 323 p.
2. Gazman V. Leasing: Theory, practice and comments. - M.: The Legal Culture, 2010.
3. Ivasenko A., Shcherbakov A., Savinykh V. Leasing as a method of investing / Manual. – Novosibirsk, 1997.
4. Komarov V. Investment and leasing in the CIS // Russian Economic Journal, 2002. - № 1. - P. 87-90.
5. Leasing. - Glenlake Publishing Company, Limited, 2009.
6. Rosen Howard. Leasing Law in the European Union. - Euromoney Publications, Pub, 2004.