

## СОСТАВ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ЦЕПИ ПОСТАВОК

О.С. Гулягина

*Полоцкий государственный университет*

Для оценки возможностей и перспектив эффективного развития экономики страны и ее регионов важно исследовать интеграцию организаций в цепи поставок и их управление как способность реализовывать логистические функции и операции с максимально возможным конечным результатом и наименьшими затратами. При этом мощным ресурсом, который позволяет цепям поставок проявить свою максимальную эффективность в достижении основной цели является их логистический потенциал, представляющий собой совокупную способность внутренней и внешней среды цепи поставок за счет их интеграции обеспечивать оптимальное, с точки зрения стоимости, сохранности и скорости, продвижение материального и сопутствующих информационного, финансового потоков, а также сервиса, от источника сырья до потребителя конечной продукции.

Среди первоочередных проблем, связанных с организацией теоретических исследований и решения практических задач в сфере определения и оценки логистического потенциала цепей поставок можно выделить формирование его состава. Поскольку из-за отсутствия исследований категории логистического потенциала цепей поставок, в научной литературе не рассматривается его состав, обратимся к определению компонентов понятия «логистический потенциал». Заметим, что среди авторов нет единого мнения по данному вопросу.

Так И. Богородов приводит в своих работах следующий перечень компонентов логистического потенциала [1]: розничная сеть, рынок логистических посредников, транспортная инфраструктура территории. Исходя из перечня видно, что автор рассматривает только те компоненты, которые участвуют в непосредственном продвижении материального потока и не затрагивает сопутствующие потоки: финансовый, информационный, сервисный.

М. Соколов в своей классификации не принимает во внимание торговых и финансовых посредников [5]: транспортная система, информационная система, складская система.

Автор Н. Ю. Ван дер Мей рассматривает логистический потенциал как совокупность [2]: грузопотоков, элементов внешнеторгового оборота (импорта), объемов инвестирования. Предложенный подход рассматривает логистический потенциал с точки зрения включенных в него потоков: материальных, финансовых и др. Однако перечень имеет слишком общий неконкретный характер. Например, не ясно, что автор имеет в виду под «элементами внешнеторгового оборота».

Н. П. Кузнецова предлагает рассматривать логистический потенциал как совокупность следующих компонентов [3, с. 75]: пути сообщения, пасса-

жирооборот, грузооборот, наличие современной системы резервирования, транзитные перевозки грузов всеми видами транспорта, наличие сервисных услуг, пользующихся платежеспособным спросом, внедрение современных систем логистики и поставок сырья, материалов, комплектующих. Предложенный перечень не затрагивает такие важные компоненты логистического потенциала как складская инфраструктура, финансовая среда.

С. А. Уваров предлагает рассматривать логистический потенциал как совокупность различных потенциалов, а именно транспортного потенциала, складского потенциала, транзитного потенциала, кадрового потенциала, потенциала привлекательности экономико-географического положения (пространственного потенциала) [6]. Данный подход отличается от всех остальных охватом практически всех сфер, оказывающих влияние на эффективное продвижение материального потока. Однако в приведенном перечне не хватает информационного и финансового потенциалов.

О. Линева в своей статье, посвященной логистическому потенциалу предприятий в условиях антироссийских санкций, выделяет следующие структурные элементы [4, с. 37]: технический потенциал; технологический потенциал; пространственно-организационный потенциал; кадровый потенциал; финансовый потенциал; информационный потенциал; коммуникационный потенциал; сервисный потенциал; организационно-управленческий потенциал; организационно-хозяйственный потенциал; организационно-деловой потенциал; организационно-нормативный потенциал.

Рассмотренные взгляды ученых определяют состав логистического потенциала территории и, следовательно, базируются на изучении внешней среды, в рамках которой функционируют цепи поставок продукции. Вместе с тем, при определении компонентного состава логистического потенциала цепей поставок необходимо помимо внешней среды, в которой эти цепи существуют, учесть внутреннюю среду и компоненты в качестве которых выступают сами звенья цепей поставок и их взаимодействие в рамках совместного сотрудничества.

В результате обобщения существующих взглядов ученых были выделены компоненты логистического потенциала цепей поставок (рис.): звенья цепи поставок; транспортная инфраструктура территории; предложение транспортных услуг; складская инфраструктура территории и предложение складских услуг; обслуживающие секторы (организации, оказывающие информационные, финансовые, лизинговые услуги).

Все компоненты логистического потенциала цепей поставок можно условно разделить на компоненты внутренней и внешней среды. К компонентам внутренней среды можно отнести звенья цепей поставок. К компонентам внешней среды - транспортную и складскую инфраструктуру, предложение транспортных и складских услуг, обслуживающие секторы.



Рис. Состав логистического потенциала цепи поставок

Источник: собственная разработка.

Следует отметить, что все организации, являющиеся звеньями цепи поставок (в том числе транспортные организации, склады, организации обслуживающих секторов) являются компонентами внутренней среды.

Основной компонент логистического потенциала цепей поставок – звенья цепей поставок. К звеньям цепей поставок относятся: поставщики; производитель; покупатели; логистические посредники; прочие посредники.

Другим важным компонентом логистического потенциала цепей поставок является транспортная инфраструктура, которая должна обеспечивать комфортную, надежную и безопасную доставку грузов между звеньями цепи. Развитие этого компонента зависит от протяженности и

плотности автомобильных, железнодорожных и иных дорог, количества объектов придорожного сервиса.

Предложение транспортных услуг предполагает наличие и уровень развитости транспортных услуг, оценка которых может быть произведена относительно показателей количества организаций, оказывающих соответствующие услуги и грузооборота различного вида транспорта. Данный компонент логистического потенциала цепей поставок отражает потенциальные звенья и их возможности по повышению логистического потенциала цепей поставок.

Следующий компонент – складская инфраструктура и предложение складских услуг. Этот компонент характеризует возможность формирования и качественного хранения запасов продукции в цепях поставок, что позволяет сократить издержки на транспортные услуги и снизить риск невыполнения обязательств по своевременной доставке продукции. Оценка данного компонента зависит от количества складов, их класса, складской площади и складского объема, количества складских операторов на рынке.

Обслуживающие секторы – это компонент, который включает в себя всё то, что помогает эффективному продвижению материальных ресурсов по цепям поставок – секторы обеспечения информационными и финансовыми потоками.

Перечисленные компоненты являются той базой, которую необходимо совершенствовать для достижения своевременного, качественного продвижения материального потока от производителя к потребителю с наименьшими издержками.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Богородов, И. Амбиции регионов на транспортно-логистическом рынке [Электронный ресурс] / И. Богородов / Бизнес-портал «Континент-Сибирь». – Электрон. Дан. – Режим доступа : <http://www.rutruck.ru/analytics>. – Дата доступа : 09.08.2015.
2. Соколов, М. Логистический потенциал Петербурга [Электронный ресурс] / М. Соколов // Российское Экспертное обозрение. – 2007. – № 1. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.protown.ru/russia/city/articles>. – Дата доступа : 09.08.2015.
3. Ван дер Мей, Н. Ю. Логистическая система Санкт-Петербурга : тенденции, проблемы и перспективы развития / Н. Ю. Ван дер Мей / Логистические системы в глобальной экономике : материалы междунар. науч.-практ. конф. (14-15 марта 2013 г., Красноярск). / Сибирский государственный аэрокосмический университет. – Красноярск, 2013. – С. 14 - 18.
4. Кузнецова, Н. П. Логистический потенциал как фактор инновационной активности региона / Н. П. Кузнецова // Вестник ОрелГИЭТ. – 2012. – № 1 (19). – С.73 - 80.
5. Уваров, С. А. Управление логистической инфраструктурой : проблемы становления и развития [Электронный ресурс] / С. А. Уваров. – Электрон. дан. – Режим доступа : [http://www.yuzhno-sakh.ru/files/prodresyrs/logist/doklad\\_2\\_yvarov](http://www.yuzhno-sakh.ru/files/prodresyrs/logist/doklad_2_yvarov). Doc. – Дата доступа : 08.08.2015.
6. Линева, О. Логистический потенциал производственного предприятия в условиях антироссийских санкций : понятие сущность и структурные элементы / О. Линева // РИСК : Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2014. – № 4. – С. 35 - 38.