

УДК 338.585

ПРОБЛЕМА РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО АУТСОРСИНГА И 5 PL ПРОВАЙДЕРОВ В УКРАИНЕ**Поповиченко И.В., д.э.н.
Журенко Е.А.***Придніпровська державна академія будівництва та архітектури*

У даній статті аналізуються світові тенденції, а також вітчизняні особливості і потенціал розвитку логістичного аутсорсингу від 1PL до 5PL провайдерів. Досліджуються фактори, що перешкоджають ефективному розвитку цього виду діяльності в Україні. Основними такими суб'єктивними факторами є: недосконалість державної політики на рівні профільних міністерств і галузевого законодавства, нерозвиненість логістичної інфраструктури, низька якість роботи митних органів, відсутність системної підготовки кадрів у сфері логістики. Функціонування 4PL і 5PL логістичних провайдерів засноване на використанні новітніх інформаційних технологій, у тому числі, так званих хмарних технологій. Тому рівень розвитку в країні інформаційних технологій та спеціалізованих програмних продуктів є визначальним, але не єдиним фактором розвитку логістичного аутсорсингу в Україні. Ключове значення має державна політика у сфері розвитку інфраструктури, а також у сфері професійної підготовки фахівців - логістів на основі міжнародних стандартів та міжнародної практики.

Ключові слова: логістика, аутсорсинг, інфраструктура, транзитний потенціал, інформаційні технології.

UDC 338.585

PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF LOGISTICS OUTSOURCING AND 5PL PROVIDERS IN UKRAINE**Popovichenko I., Dr.of Econ.Sc
Zhurenko E.***Prydniprov's'ka State academy of Civil Engeneering and Architecture*

This article analyzes the global trends, as well as domestic characteristics and potential of logistics outsourcing development from 1PL to 5PL providers. The factors impeding efficient development of this type of activity in Ukraine are researched. The main such subjective factors are: the imperfection of public policy at the level of ministries and sectoral legislation, underdeveloped logistics infrastructure, poor quality of work of customs authorities, the lack of systematic training in the field of logistics. Operation of 5PL and 4PL logistics providers is based on the use of advanced information technologies, including the so-called cloud-based technologies. Therefore, the level of the country's information technology and specialized software development is a determining one but not the only factor in development of logistics outsourcing in Ukraine. The state policy in the field of infrastructure development, as well as in the sphere of professional training of specialists in logistics based on international standards and international practices is crucial.

Keywords: logistics, outsourcing, infrastructure, transit potential, Information Technology.

Актуальность проблемы. В настоящее время логистика является одной из наиболее быстро развивающихся сфер деятельности. Это связано не только с ростом спроса на логистические услуги, но и с развитием инфраструктурных возможностей этого бизнеса. Наиболее существенные изменения способов и форм взаимодействия субъектов логистики обусловлены развитием информационных технологий, что влечет за собой распространение сетевых организационных форм бизнеса, виртуализацию логистических процессов, распространение электронного документооборота, использование электронных платежных систем и пр.

Украина является транзитной страной, через которую проходит множество международных транспортных коридоров Европы. Современные мировые процессы глобализации и интеграции влияют на интенсивность наращивания и расширения географии грузо и пассажиропотоков на евразийском пространстве. Выдвижение в лидеры мировой торговли стран азиатского региона активизировало в Европе поиск давно забытых старых торговых путей, соединяющих Старый Свет с активно развивающимися азиатскими рынками, в первую очередь, с Китаем. Украина, в силу своего географического положения и экономического потенциала способна эффективно участвовать в развитии международной торговли в Евразийском регионе. В этих условиях особую актуальность приобретает анализ различных факторов, влияющих на развитие логистики и логистического аутсорсинга в Украине, что, в свою очередь, способствует быстрому и эффективному решению бизнес-задач в интересах и от имени заказчика (производителя, дистрибьютора и т.д.)

Анализ последних научных исследований. Теоретическим и практическим аспектам логистического аутсорсинга посвящены публикации многих отечественных и зарубежных ученых, специалистов, практикующих в управленческом и, в частности, в логистическом консалтинге.

Преимущества, экономическая целесообразность и трудности внедрения логистического аутсорсинга в практику отечественного бизнеса исследовались в работах украинских ученых: Григорак М.Ю. [1], Крикавского Е.В. [2, 3], Сумца А.М. [4]. Особенно активно исследуются и используются на практике преимущества

аутсорсинга в США, Германии и других европейских странах. Этот опыт освещается в фундаментальных трудах таких известных исследователей, как Хейвуд Дж. Б. [5], Сток Джеймс Р. и Ламберт Дуглас М. [6], однако зарубежный опыт не учитывает нестабильности и перманентной турбулентности украинских реалий. Известна и достаточно авторитетна российская научная школа логистики. Так, применению математических методов и информационных технологий в логистике посвящены известные работы Лукинского В.С. [7], вопросами логистического менеджмента и проектирования логистических систем занимаются Миротин Л.Б. [8], Аникин Б.А. [9], Сергеев В.И. [10].

Новейшие разработки в области сетевых соединений и интеллектуального программного обеспечения баз данных в совокупности с развитием аутсорсинга и стратегических партнерств среди ведущих транснациональных компаний привели к появлению в середине 2000-х гг. нового уровня логистического аутсорсинга – 5PL (Fifth Party Logistics). Основой такого виртуального подхода к внедрению аутсорсинга в практику являются облачные технологии. Специалисты в области информационной логистики отмечают схожие для стран постсоветского пространства проблемы, которые препятствуют внедрению облачных технологий, а именно [11]:

1. Проблема кадровая, вызванная недоверием персонала, пользователей к облачным технологиям.
2. Отсутствие безупречного Интернет-канала с отличной пропускной способностью по все территории страны, в частности, Украины.
3. Слабая экономическая выгода для клиентов или вообще ее отсутствие в реальных условиях.

В развитых странах – лидерах мировой экономики, которые успешно преодолели вышеперечисленные проблемы, деятельность 5PL-провайдеров обеспечивается поддержкой современных сетевых компьютерных технологий. Как и 4PL, 5PL не обладают материальными активами и направлены на стратегическое управление цепями поставок, однако в большей степени ориентированы на модель «виртуального предприятия». Под виртуальным предприятием понимается «динамическая открытая бизнес-система, основанная на формировании юридически независимыми предприятиями единого информационного

пространства с целью совместного использования своих технологических ресурсов для реализации всех этапов работ по выполнению проекта (заказа клиента) от источников первичного сырья до сдачи продукции конечному потребителю»[12].

Однако в представленных публикациях не достаточно внимания уделяется субъективным внутригосударственным факторам, тормозящим развитие логистической отрасли, что не позволяет эффективно использовать мощный транзитный потенциал Украины.

Таким образом, в свете тяжелой экономической ситуации, в которой находится сейчас Украина, нам представляется необходимым не только исследовать мировой опыт логистического аутсорсинга, но и выявить потенциал его применения в нашей стране, а также факторы, препятствующие сегодня развитию этого вида деятельности в Украине.

Цель работы: выявление характерных тенденций, факторов и потенциала современного развития логистики и логистического аутсорсинга в Украине на основе анализа состояния и особенностей развития рынка логистических услуг с учетом потенциально значимой роли Украины и украинских логистических компаний в осуществлении транснациональных транзитных перевозок и реализации новых международных логистических проектов.

Изложение основного материала исследования. В настоящее время выделяют 1PL-, 2PL-, 3PL-, 4PL- и 5PL-логистику. К сожалению, среди специалистов существуют значительные расхождения в определении каждого из этих уровней; мы будем придерживаться наиболее часто встречающейся классификации.

Под 1PL, как правило, понимается автономная логистика, когда все необходимые операции (складирование, транспортировка и т.д.) выполняются грузовладельцем самостоятельно с помощью собственной инфраструктуры и персонала. 2PL (Second Party Logistics) — самая простая форма аутсорсинга логистики: сторонняя специализированная компания в рамках контрактных обязательств берет на себя выполнение задач по транспортировке товаров и техническому управлению складскими запасами. 3PL (Third Party Logistics) — более развитая форма аутсорсинга: кроме типовых задач, профессиональная логистическая компания может осуществлять операции по перегрузке, сортировке, упаковке и иной обработке грузов, а также предоставлять

клиенту другие дополнительные услуги с высокой долей добавленной стоимости (в том числе используя субподрядчиков). В таком случае полный комплекс логистических услуг, от доставки и адресного хранения до управления заказами и отслеживания движения товаров, передается транспортно-логистической организации [13]. Однако ее основной задачей является не работа со всей цепью поставок, а лишь качественное выполнение определенного комплекса физических операций. Поскольку большинство 3PL-компаний сосредоточены в основном на выполнении поставленных задач, а не на процессе в целом, как требует концепция управления цепями поставок, это привело к появлению следующего уровня аутсорсинга – 4PL (Fourth Party Logistics). Термин 4PL был введен компанией Accenture (ранее Anderson Consulting) в 1990-х гг. В современном понимании 4PL – компания-интегратор, которая аккумулирует ресурсы, возможности и технологии собственной организации и других предприятий (как правило, 3PL-провайдеров) для проектирования, создания и поддержки комплексных решений по управлению цепями поставок [13]. В отличие от просто 3PL-компаний с большим спектром услуг, на уровне 4PL делается акцент на анализ и реинжиниринг бизнес-процессов в компании-клиенте и внедрение технологий в интересах всей цепи поставок. Т.е. предлагаемые 4PL решения носят стратегический характер, а услуги 3PL-провайдеров имеют тактическую направленность. Примером 4PL-посредника может служить компания FedEx, которая предоставляет своим клиентам из 215 стран решения, связанные с транспортировкой и документооборотом в рамках цепи поставок.

Деятельность 5PL-провайдеров обеспечивается поддержкой современных сетевых компьютерных технологий, направленных на стратегическое управление цепями поставок, используя, как было сказано выше, бизнес-модель «виртуального предприятия».

На сегодняшний день частично услуги данного уровня в Украине предоставляют всего несколько операторов, но со значительными поправками. Во-первых, такие компании как «САВ-Сервис» (и ее дочерняя компания «Комора-С»), в основном сосредоточены на внутреннем грузообороте, хотя их клиентами являются многие крупные компании. Во-вторых, ряд профессиональных логистических компаний, таких как Kuehne&nagel или экспедиционная компания «ТБН Логистик

Украина», пока сосредоточены на разработке какого-либо одного сектора. Лишь несколько фирм предоставляют сервис уровня 3PL в полном объеме. Логистика четвертого уровня (4PL) – внешняя и внутренняя логистика. Компания-провайдер, выполняя функции 3PL-провайдера логистических услуг, также обязуется выполнять функции планирования логистических операций, аренду транспорта и складов, координацию работы субподрядчиков других уровней, все связанные финансовые транзакции, ведение документации. Это 4PL уровень развития логистического бизнеса. Логистика пятого уровня (5PL), то есть Интернет-логистика – это планирование, подготовка, управление и контроль за всеми составляющими единой цепочки транспортировки грузов с помощью электронных средств информации.

Важным критерием определения уровня развития украинской логистики за последние годы является «Индекс эффективности логистики» – LPI, разработанный совместно с Университетом г. Турку (Финляндия) и Всемирным банком. По рейтингу LPI в 2014 г. Украина занимает, достаточно высокое - 61 место из 160 стран [14].

Однако 4 PL и 5 PL провайдеры практически полностью отсутствуют на рынке Украины. Достижение уровня 4,5 PL является целью для всех крупных логистических компаний мира.

Мнения экспертов по поводу перспективы развития 5PL разнятся. Некоторые даже утверждают, что «введение определения 5PL – это скорее маркетинговый ход, чисто теоретическое построение, т.к. ничего принципиально нового в практику логистической деятельности он не привносит, а лишь совершенствует 4PL-уровень – автоматизирует и оптимизирует работу по поиску логистических решений» [15].

Кроме того, несмотря на глобализацию мировой информационной среды, крупнейшие транснациональные 3PL- и 4PL-провайдеры по сути являются помехой к быстрому развитию услуг виртуальной логистики: они «не заинтересованы в разрушении с таким трудом построенной ими собственной сервисной сети и развиваются, как правило, не за счет интеграции услуг эффективно работающих логистических субъектов, а на основе использования собственных сервисов и ресурсов, поглощая этих субъектов и монополизировав рынок» [15].

Однако можно взглянуть на ситуацию с другой стороны: ведь конкуренция идет не только между экономическими субъектами рынка,

но и между политическими союзами и мировыми элитами, которые готовы стимулировать развитие глобальной информационной среды для захвата технологического первенства [15]. Так, Евросоюз активно финансирует из своего бюджета развитие новых глобальных IT-технологий в области логистики, и через вполне обозримый промежуток времени, при наличии политической воли, на территории Европейского союза вполне может появиться единая логистическая информационная сеть, и, как следствие, 5PL-провайдеры. В этом направлении активно работает Европейская Логистическая Ассоциация. Из вышесказанного следует, что уровень 5PL имеет реальные шансы для своего развития, однако представить «чисто виртуального логистического провайдера» сегодня действительно трудно. Скорее «следует ожидать развитие пятого уровня у действующих логистических провайдеров 3PL- и 4PL-уровней, которые будут своими холдинговыми структурами присутствовать и на других уровнях, но непосредственное обслуживание клиентов будет осуществляться подразделениями 5PL-уровня, использующих как собственные ресурсы компании, так и ресурсы привлеченных подрядчиков» [16]. Разумеется, на этом уровне логистического сервиса игроков не может быть много. Остальные транспортно-экспедиционные компании постепенно будут становиться подрядчиками 5PL-провайдеров.

Однако в любом случае, ни у кого в экспертной среде не вызывает споров, что будущее логистического сервиса – за развитием информационных технологий. И это развитие подразумевает не просто технологическое усовершенствование существующих функций, а выработку на базе IT-решений принципиально новых видов услуг (автоматизация подбора маршрута, онлайн-отслеживание, клиентские блоки для интегрированных заказчиков и пр.) В этом случае основные функции IT будут меняться от простого обеспечения работы единого информационного пространства компании к развитию ее сервисного уровня, что и станет основной функцией IT-секторов логистических провайдеров 4PL- и 5PL-уровней.

В целом же к основным актуальным факторам, которые замедляют развитие отечественного рынка 4,5 PL-провайдеров (кроме форс-мажоров) можно отнести:

- недостаточное инвестирование со стороны государства;
- устаревший автопарк и подход к формированию транспортных сетей;
- «непрозрачность» логистических операций;
- несовершенная законодательная база;
- отсутствие квалифицированного персонала;
- завышенные цены на логистические услуги;
- устаревшие складские площади (низких классов), причём в недостаточном количестве;
- низкое качество работы таможенных органов;
- неразвитая транспортная инфраструктура.

Преодоление перечисленных негативных факторов развития логистики в Украине возможно при условии кардинальных изменений в подходах к развитию отрасли на уровне Министерства инфраструктуры и смежных министерств, а также при условии выработки общей политики в сфере многоуровневой профессиональной подготовки специалистов – логистов на основе международных стандартов и международной практики с учетом запросов отечественных и транснациональных работодателей.

Выводы. Подводя итоги, следует отметить, что Украина является крупнейшим по площади территории государством Восточной Европы. Она обладает достаточным экономическим потенциалом, а также удачным географическим положением. Через территорию Украины пролегал множество международных транспортных коридоров, соединяющих Европу с Азией. Однако возможности этих коридоров используются не в полной мере.

Несмотря на низкий уровень логистического аутсорсинга в Украине все больше логистических операторов используют информационные технологии для улучшения качества предоставляемых услуг. В процессе исследования были выявлены негативные факторы, тормозящие развитие транспортно-логистической системы Украины. Основными такими субъективными факторами являются: несовершенство государственной политики на уровне профильных министерств и отраслевого законодательства, неразвитость логистической инфраструктуры, низкое качество работы таможенных органов, отсутствие системной подготовки кадров в области логистики. Все эти факторы являются причиной низкой инвестиционной

привлекательности отечественной логистической отрасли. На сегодняшний день на рынке Украины преобладают 1PL и 2PL-операторы. Такие компании имеют мало шансов на выживание среди работающих на мировом рынке логистических операторов. 4PL и 5PL провайдеров в Украине практически нет, но так как на современном этапе мировая, в частности, европейская логистика быстро развивается, то можно сказать, что Украина, при ее географическом положении и транзитном потенциале, в перспективе обречена использовать 5 PL так же, как другие современные страны.

Следовательно, дальнейшие направления исследований по развитию логистики и логистического аутсорсинга уровня 4,5 PL в Украине связаны с обоснованием принципов государственной политики в области развития инфраструктуры, информационных технологий и системной профессиональной подготовки кадров в сфере логистики.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. Григорак М.Ю. Аутсорсинг як ефективна форма управління логістичною інфраструктурою аеропорту/ М.Ю. Григорак, О.Є. Соколова // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб.наук.праць. - К.: НАУ, 2011.- Вип.29. - С.47-58.
2. Крикавський Є. В. Ідентифікація процесів в ланцюгу поставок як основа синергії інноваційних рішень / Є. В. Крикавський, О. А. Похильченко // Управління інноваційним процесом в Україні: налагодження взаємодії між учасниками : тези доповідей V Міжнародної науково-практичної конференції, МІРУ–2014, 22–23 травня 2014 р., Львів: до 170-річчя Національного університету «Львівська політехніка» та 70-річчя кафедри менеджменту організацій / Національний університет «Львівська політехніка», Громадська академія наук, Республіка Польща, Львівська обласна рада, Львівська обласна державна адміністрація. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2014. – С. 201–203.
3. Крикавський, Є.В. Ланцюг вартості портера (конструкція, деконструкція, реконструкція) та управління за цінностями [Текст] / Є.В. Крикавський, З. Патора-Висоцька // Маркетинг і менеджмент інновацій. - 2015. - № 2. - С. 121-133.
4. Сумець О.М. Логістика: теорія, ситуації, практичні завдання. Ч.1. Логістика як інструмент ринкової економіки: навч. посіб. –2-ге вид., доп. / О.М. Сумець. –К.: Хай-Тек Прес, 2010. – 274 с.
5. Хейвуд Дж. Б. Аутсорсинг: в пошуках конкурентних переваг / Дж. Б. Хейвуд. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2004. – 174 с.

6. Сток Дж.Р. Стратегическое управление логистикой / Сток Дж.Р., Ламберт Д.М.; пер. с англ. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 797 с.
7. Лукинский В.С. Модели и методы теории логистики: Учебник В.С. Лукинский / Спб.: 2008. - 332 с.
8. Миротин Л.Б. Современный инструментарий логистического управления / Л.Б. Миротин, В.В. Боков. - М.: Экзамен, 2005. – 496 с.
9. Аникин Б.А. Аутсорсинг и аутстаффинг: высокие технологии менеджмента / Б.А. Аникин. – М.: ИНФРА-М, 2007. – 187 с.
10. Сергеев, В. И. Управление цепями поставок : учебник для бакалавров и магистров: [гриф УМО] / В. И. Сергеев, Нац. исслед. ун-т Высшая школа экономики. – М. : Юрайт, 2014. – 479 с
11. Марчук В.С., Хмарні технології: проблеми та перспективи / В.С.Марчук, Р.О. Коломієць // Проблемы подготовки профессиональных кадров по логистике в условиях глобальной конкурентной среды: Сборник докладов XI Международной научно-практической конференции. - К., 2013.-с.337-340
12. Виртуальные предприятия [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://www.cfin.ru/management/manufact/virtual.shtml>
13. Корпоративная логистика в вопросах и ответах / Под общей и науч. ред. проф. В.И. Сергеева. Изд. 2-е, пер. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2013. – 634с.
14. Всемирный банк. Индекс эффективности логистики [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.baif.by/stati/indeks-effektivnosti-logistiki-lpi-2014/>
15. Контрактная логистика [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.kazlogistics.kz/ru/chain_cluster/contract_logistics/
16. Информационная инфраструктура логистических сетей [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://litterref.ru/yfsmerbewpolpolmer.html>
17. Business Process Outsourcing: Moving up the Knowledge Continuum – Outsourcing Risk management And Claim Processing. Written by Knowledge and Wharton in Collaboration with Aon Corporation. – Boston. January, 2003.