

УДК 656.022
UDC 656.022

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОГО АУТСОРСИНГУ В ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ УКРАЇНИ

Пасічник А.М., доктор фізико-математичних наук, Академія митної служби України,
Дніпропетровськ, Україна
Лебідь І.Г., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна
Кутирєв В.В., головний державний інспектор, Східна митниця, Донецьк, Україна
Бугерко К.М., курсант Академія митної служби України, Дніпропетровськ, Україна

PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF A LOGISTIC OUTSOURCING IN TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE

Pasichnyk A.M., Doctor Physics-mathematical Science; Academy of custom service of
Ukraine, Dnipropetrovsk, Ukraine
Lebid I.H., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Kutyrev V.V., Chief government inspector, Eastern customs office. Donetsk, Ukraine
Buherko K.M., Cadet Academy of custom service of Ukraine, Dnipropetrovsk, Ukraine

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО АУТСОРСИНГА В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ УКРАИНЫ.

Пасечник А.Н., доктор физико-математических наук, Академия таможенной службы
Украины, Днепропетровск, Украина
Лебедь И.Г., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет,
Київ, Украина
Кутирєв В.В., главный государственный инспектор, Восточная таможня, Донецк,
Украина.
Бугерко К.М., курсант, Академия таможенной службы Украины, Днепропетровск,
Украина

Вступ

Зростаюча інтенсифікація виробничої та комерційної діяльності вітчизняних підприємств та розвиток їх зовнішньоекономічної діяльності зумовили потребу у якісних транспортно-логістичних послугах, зокрема для вантажних перевезень. На цій стадії дане обслуговування перевезень забезпечене повною технічною, економічною, інформаційною і правовою підтримкою для координації роботи інших функціональних ланок логістичної системи. Комплексне надання транспортно-логістичних послуг в рамках розбудови логістичної інфраструктури країни та інтеграції у європейський простір є одним із найбільш пріоритетних напрямків вдосконалення системи транспортно-логістичного сервісу вітчизняних підприємств при обслуговуванні міжнародних вантажних перевезень.

Теоретичні та прикладні питання досліджені в роботах вітчизняних вчених Є.В. Крикавського [1], І.Г. Смирнова [2], В.І. Сергієва [3], Д.Т. Новикова [4], В.В. Щербакові [5], І.В. Заблодської [6], Л.Г. Зайончик [7], С.М. Шарай [8], Є.А. Беляневич [9], А.Г. Кальченко [10] і російських науковців Неруша Ю.М. [11], Гаджинського А.М. [12], присвячені проблематиці вдосконалення системи транспортно-логістичного сервісу для вантажних перевезень.

Постановка проблеми.

Мета цієї статті – проведення класифікації транспортно-логістичних центрів, системний аналіз сучасного стану логістичної транспортно-митної інфраструктури транспортної системи України, встановлення основних проблем та визначення напрямків її подальшої розбудови.

Результати дослідження. Подальшого розвитку можна досягти за допомогою впровадження відповідних логістичних структур (комплексів та центрів) та вдосконаливши механізм інтеграції послуг транспортно-логістичних підприємств у міжнародну транспорту кооперацію.

Створення мережі логістичних транспортно-митних комплексів (ЛТМК) дозволяє вирішити проблему доставки вантажів від постачальника до споживача в найкоротші терміни і з найменшими фінансовими витратами. У зв'язку з цим для того, щоб оптимально використовувати свої складські, інформаційні, технічні та людські ресурси, необхідний постійний моніторинг та планування роботи ЛТМК. У результаті, при прийнятті якісних рішень, які визначають структуру та стратегію роботи транспортно-логістичного центру, виникає необхідність у формуванні гнучкої оптимізаційної моделі.

Розвиток системи ЛТМК потребує постійного контролю за ринком на якому реалізуються послуги логістичного сервісу та гнучкого прийняття організаційних рішень. На сьогоднішній день пропонується:

- розбудова транспортно-логістичних центрів та транспортно-митних комплексів, в першу чергу в обласних центрах, для концентрації обробки вантажів та організації руху вантажопотоку в країні та за її межами;

- розробка спеціалізації центрів та комплексів за окремими видами вантажів, що прискорить просування вантажів та підвищить якість послуг які надаються;

- удосконалення схем розміщення автомобілів на території ЛТМК та оптимізація загального розміщення об'єктів (адміністративних будівель, пунктів пропуску, вантажних фронтів, пунктів оформлення вантажів та транспортних засобів та ін.), що забезпечить підвищення ефективності переробки експортно-імпортного вантажопотоку та створить зручні умови для обслуговування перевізників [13].

Як свідчить світовий досвід, найбільш ефективний напрямок розвитку транспортного сектору України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичної системи країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків кінцевому споживачу, а також дозволяє зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг

Розвиток логістичної інфраструктури є однією із передумов активізації динаміки міжнародної торгівлі, інвестиційної привабливості регіонів та транскордонного співробітництва. Сьогодні чимало дослідників звертають увагу на розроблення методик оцінювання розвитку регіональних логістичних систем, які б дозволяли співставити дані міжнародного ринку.

За даними Всесвітнього банку у 2013 році Україна піднялась із 102-го на 66-е місце в Індексі ефективності логістики – Logistics Performance Index. Основними критеріями оцінки були: ефективність роботи митної служби, торговельна і транспортна інфраструктури, конкурентоспроможність ціни доставки, якість логістичних послуг, можливість відстежування маршрутів переміщення вантажів, а також обсяги і терміни їх доставки [14].

У 2010 р. науково-дослідний інститут «Transport Intelligence» (Великобританія) розробив індекс розвитку ринку логістики в країнах з економікою, що розвивається (Emerging Market Logistics Index – EMLI). Цей індекс відображає ступінь привабливості ринку логістики для іноземних інвестицій [15]. Загальний показник індексу підраховується на основі трьох проміжних показників: розмір і динаміка розвитку ринку, ринкова сумісність, розвиток транспортних комунікацій. Рейтинг країн за EMLI у 2013 році наведено у таблиці 1.

Таблиця 1 – Emerging Market Logistics Index, EMLI 2013

Рейтинг	Країна	Індекс
1	Китай	8,3
2	Індія	6,94
3	Бразилія	6,89
4	Саудівська Аравія	6,67
5	Індонезія	6,6
6	ОАЕ	6,55
7	Росія	6,44
8	Малайзія	6,11
9	Мехіко	6,07
10	Туреччина	5,99
...
20	Україна	4,9
...

Аналіз наведених даних дозволяє визначити країни з найвищими та найменшими темпами зміни індексу розвитку ринку логістики, рисунок 1 [16].

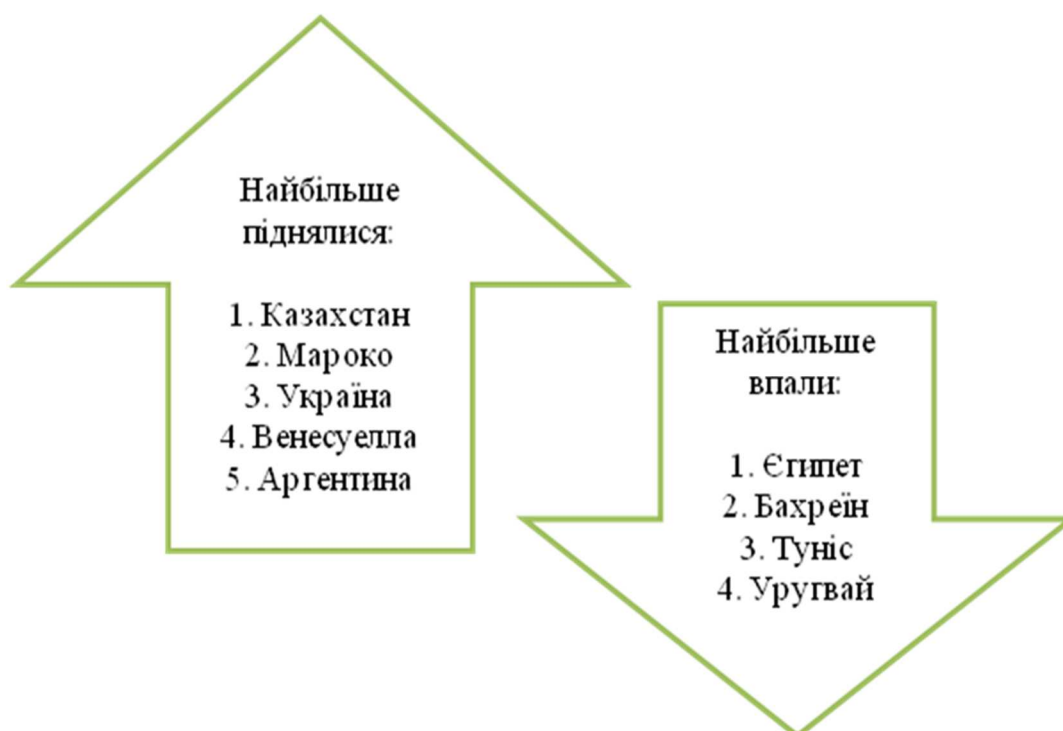


Рисунок 1 – Динаміка найбільших змін в EMLI за 2013 рік

На вітчизняному ринку не так активно, як на зарубіжних, але також проходить процес трансформації окремих логістичних структур у логістичних операторів, які займаються наданням комплексу логістичних послуг. В цілому, . Одночасно спостерігається вихід потужних логістичних операторів світового масштабу на український ринок, прихід яких сприятиме загостренню конкуренції та розширенню кола пропозицій.

Однією з важливих ознак сучасних тенденцій в логістиці є еволюція логістичних фірм в напрямку їх трансформації в логістичних операторів. Все більше на ринку послуг

з'являється компаній, які позиціонують себе, як 3PL та 4PL-компанії. Що ці аббревіатури означають, як розшифровуються і чим займаються такі компанії наведено нижче.

– Логістика першого рівня (first party logistics 1PL) – це внутрішня логістика, де всі послуги з транспортування, складського зберігання, митних операцій і супутнього сервісу зосереджені всередині компанії замовника.

– Логістика другого рівня (second party logistics 2PL) – це зовнішня логістика, що дозволяє виконувати традиційний спектр послуг, пов'язаних із транспортуванням та складуванням.

– Логістика третього рівня (third party logistics 3PL) – це зовнішня логістика, що дозволяє інтегрувати усі логістичні послуги в єдиний комплекс, який включає також такі додаткові послуги, як проміжне зберігання вантажу, проектування та розробка інформаційних систем, використання послуг субпідрядників та _лн. Світова теорія стверджує, що компанія-провайдер 3PL повинна надавати транспортно-експедиційні послуги та послуги доданої вартості, такі як навантаження та розвантаження, послуги з комплектації асортименту, складські послуги, управління вантажопотоками, маркетингові та фінансові послуги. Сучасні провайдери 3PL пройшли шлях синергійного поєднання специфічних послуг, що раніше надавалися відокремленим операторам логістичного ринку. Сервіс 3PL являє собою багатопрофільного консультанта, який пропонує та реалізує рішення з управління ланцюгом постачань.

– Логістика четвертого рівня (fourth party logistics 4PL) – це зовнішня і внутрішня логістика. Компанія – провайдер, виконуючи функції логістичних послуг провайдера 3PL, також виконує функції планування логістичних операцій, найм та координацію роботи субпідрядників інших рівнів, усі пов'язані фінансові трансакції, ведення документації тощо. Для діяльності провайдера 4PL важливо дотримуватись нейтралітету та незалежності, щоб запобігати будь-яких конфліктів інтересів. Тому часто провайдер 4PL застосовує сервіс 2PL та 3PL, володіючи лише комп'ютерними системами та інтелектуальною власністю. Фактично 4PL від 3PL відрізняє також те, що робота першої з клієнтом основана на використанні ERP-системи, яка здатна звести до мінімуму ризику в логістичному ланцюжку замовника, забезпечуючи його при цьому функціями стратегічного та оперативного управління.

– Логістика п'ятого рівня (fifth party logistics 5PL) – це Інтернет-логістика. Провайдери 5PL використовують всесвітню мережу як єдиний віртуальний простір для виконання повного спектра логістичних завдань. На даний час в нашій країні такий рівень сервісу ще не поширився в достатній мірі [9].

Для здійснення логістичної діяльності необхідні фінансові та людські ресурси, а також потужності такі, як автомобілі, підйомно-транспортні машини та механізми, інформаційні логістичні системи, складське обладнання тощо – так звані логістичні активи.

Аутсорсинг означає надання послуг з доставки продукції зовнішніми постачальниками для зменшення витрат і підвищення конкурентоспроможності підприємства, або передавання іншій компанії (субпідряднику) замовлення на виконання деяких операцій, наприклад, розміщення виробництва комплектувальних виробів, виконання певних робіт та інших видів діяльності на «стороні» [17].

Характеризуючи інституціональну основу, необхідно відзначити, що в Україні не отримав належного поширення логістичний аутсорсинг, відповідно до якого всі послуги поділяються на п'ять класів: First, Second, Third, Fourth і Fifth Party Logistics. Істотною проблемою є недостатній досвід логістичних операторів і через це – низький рівень розуміння процесів, характерних для сфери діяльності PL-операторів в Україні, порівняно з операторами, які працюють у Західній Європі. По оцінках Української логістичної асоціації (УЛА) в Україні тільки формується ринок логістичного аутсорсингу. Прогнозується, що ринок зростатиме достатньо швидкими темпами близько 30–40 % на рік [18].

В Україні ситуація, що склалась у сфері логістичного забезпечення, характеризується великими масштабами логістики першого рівня (внутрішньої), тоді як у Західній Європі об'єм внутрішньої логістики складає лише 6%, в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні – 8%, в

США –22%. Також вітчизняний ринок в значній мірі насичений провайдерами другого рівня – як транспортними, так і складськими. Серед них можна зазначити, «Група «Берег», «Фосдайк». На сьогодні пропозиція складських приміщень навіть перевищує попит на них, оскільки обсяг вантажних перевезень за 2012 рік скоротився на 4,9% порівняно з попереднім, а за перші три квартали 2013 року – ще на 4,7% порівняно до того ж показника за січень-серпень 2012 року [5]. Сектор 3PL логістики представлений в Україні такими компаніями, як «Ост-Вест Експрес», «Kuehne&Nagel», «TBN Логістика», «УВК Україна», «Ekol», «Pakline Logistics», «МТІ», «Діана Люкс Логістик» та іншими. Важливо позначити, що за останні роки значно зросла кількість національних операторів, хоча їх діяльність ще не в повній мірі відповідає європейським стандартам [19].

Загалом, Україна характеризується попитом на такі види логістичного аутсорсингу [20]:

- транспортно-експедиційні послуги. Зазвичай до цієї послуги звертаються ті компанії, в яких існує відділ експедирування. У цьому разі транспортна компанія виконує лише перевезення вантажу, а підготовкою документів займається сама компанія-замовник. Найчастіше більш затребуваною на українському ринку логістичного аутсорсингу є транспортно-експедиційна послуга, оскільки вона передбачає координацію вантажоперевезення в цілому;

- послуги з митного оформлення є специфічною сферою логістичної діяльності, яка вимагає функціонування в межах регламентованого правового поля;

- послуги складування. Організація і забезпечення складування на базі власного підприємства може виявитись занадто дорогим заходом, що передбачає значні фінансові інвестиції, як в покупку або оренду приміщення, так і в обладнання складу у відповідність з необхідними нормами. Саме це є рушійною силою, що спонукає компанії звертатись до операторів, що пропонують ефективні методи складування і перевірені складські приміщення високої якості;

- координація процесу закупівель, упаковка/ перепакування товарів, складування і т.д. До цього виду послуг найчастіше звертаються компанії із досить розгалуженою філіальною (торгові) мережею. В цьому разі управління процесами товароруху і його забезпечення може бути занадто ускладненим;

- комплексні послуги (комплексний аутсорсинг). Подібний спектр послуг надають 3PL і 4PL оператори, чиї компетенції можуть стати затребуваними компаніями зі складним алгоритмом постачань, який характеризується наявністю декількох проміжних етапів [21].

В цілому ситуацію на вітчизняному ринку 3PL-аутсорсингу можна розглядати, як оптимістичну. Позитивна динаміка проявляється як у збільшенні кількості клієнтів, що обирають саме цю концепцію купівлі логістичних послуг, так і в зростаючій глибині проникнення аутсорсингу у власні логістичні інфраструктури компаній. Рівень сервісу постійно збільшується, велика кількість провайдерів 3PL сертифікована за системою ISO [22].

4PL – саме цей рівень розвитку є метою для всіх великих логістичних компаній світу. Відмітимо, що на вітчизняному ринку вже присутні компанії, в структуру яких введений оператор 4PL – “Метро Кеш енд Керрі” (“METRO MGL Logistik GmbH”), “MIKO-Group”, “YarTrans Logistic”, “Бреварекс”, “PANWAY LOGISTICS”. Обслуговуючи такі мережі компаній, як “Real”, “Extra”, за кордоном в Україні цей підрозділ працює не достатньо ефективно. В Україні компанія “Метро Кеш енд Керрі” використовує систему “stock-on-line” (товар приймається за кількістю і якістю і негайно постачається на прилавок, складське зберігання в системі відсутнє). Це свідчить про те, що скоро на ринку логістичних послуг з’явиться цілий ряд провайдерів 4PL [23].

Основними чинниками, які сьогодні стримують розвиток логістичного аутсорсингу є:

- застарілий автопарк і підхід до формування транспортних мереж;
- застарілі складські площі, до того ж в недостатній кількості;
- “непрозорість” логістичних операцій;
- недосконала законодавча база;

- відсутність належних знань в області логістики та кваліфікованого персоналу;
- завищені ціни на логістичні послуги та високий рівень інфляції;
- сильна політизація господарського середовища;
- чинники недовіри: боязнь втрати контролю, розкриття комерційної таємниці, відсутність знань в області аутсорсингу, небажання скорочення персоналу тощо.

На розвиток логістичного аутсорсингу значно впливають і вимоги вантажовласників. Вимоги вітчизняних вантажовласників досить прості, проте, враховуючи технічні характеристики складських приміщень, автопарку, відсутність спеціалістів в області логістичного сервісу та загальнодержавних інфляційних тенденцій, важко зробити вибір [19].

Значним ускладненням при прийнятті рішення про аутсорсинг часто є відсутність операторів, які пропонують повний необхідний спектр логістичних послуг в усіх регіонах країни на доступних умовах [24].

До основних вимог вітчизняних вантажовласників до надання послуг з логістичного аутсорсингу можна віднести:

1. Оператор повинен володіти сучасними складськими приміщеннями з ефективною організацією потоків, виділеними зонами зберігання, приймання, комплектації та відвантаження;
2. Оператор повинен мати сучасний власний автопарк та розгалужену транспортну мережу, достатній досвід маршрутизації і володіти засобами навігації;
3. Оператор повинен володіти платформою “електронного складу” (WMS- Warehouse Management System);
4. Оператор повинен пропонувати конкурентну цінову політику своїх послуг, які в собівартості вантажообігу складають 3...4 %.

В цілому ринок на сьогодні знаходиться в стадії середньої конкуренції з нерівномірно розділеним попитом і пропозицією по логістичним сервісам і слабо розвиненими вільними нішами, займаними спеціалізованими операторами (фармацевтична логістика, холодна логістика і _лн.)

Досвід Євросоюзу вказує, що ринок в Україні, розвиваючись, буде рухатися від централізованих логістичних потужностей, що охоплюють всю країну, до поєднання центральних та регіональних центрів. І 3PL-провайдери, і їхні клієнти схоже приймають стратегію такого поступового переходу. Центральні потужності з логістики та фізичної дистрибуції вже працюють в Києві, тому поступовий розвиток регіональних центрів логістики, напевно, буде фокусуватися на місцях концентрованого потенційного попиту, що знаходяться поза зоною щоденної доступності послуг дистрибуції з Києва.

Кількість перевезень за останні роки зросла більше ніж на 200 млн. тонн. Сучасні тенденції розвитку світового господарства обумовлюють не тільки динаміку обсягів транспортування, а й географію розвитку міжнародних транспортних потоків. Ще одним чинником, що обумовлює напрями розвитку світової транспортної системи, є поширення внутрішньо регіональної торгівлі.

Скачок індексу LPI перш за все пов'язаний з високим рівнем розвитку вантажних перевезень за останні 5 років, динаміка вантажних перевезень наведена на рисунку 2.

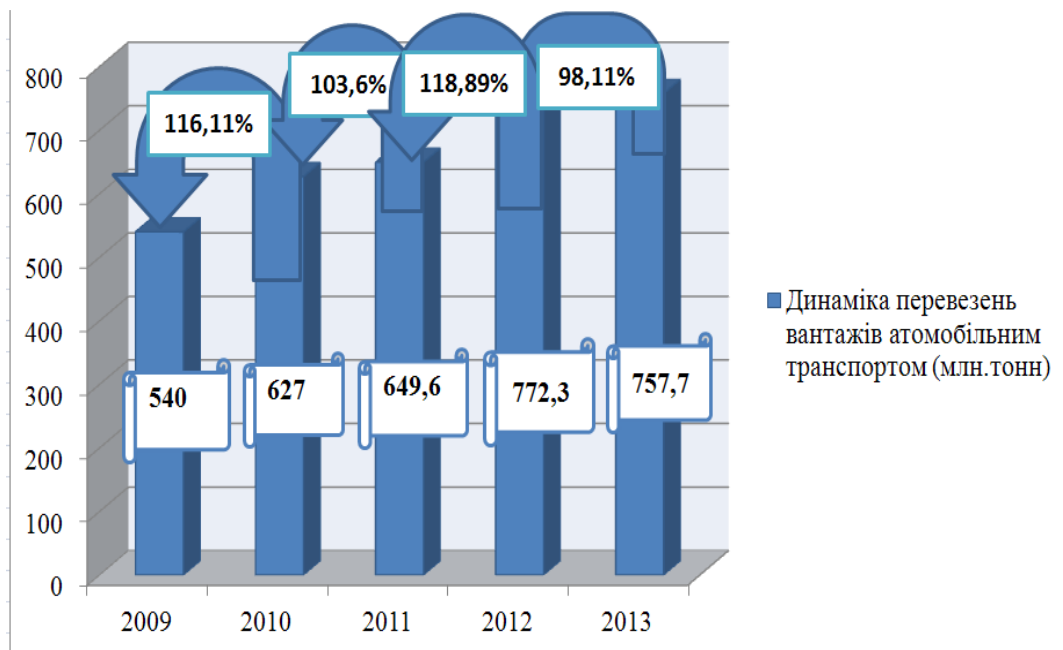


Рисунок 2 – Динаміка перевезень автомобільним транспортом

На даний час ситуація по кількості логістичних центрів виглядає наступним чином, рисунок 3. На карті зображені, лише провідні 3P та 4PL-оператори, які функціонують на ринку України більше 3 років.

Динаміка розвитку чисельності логістичних операторів в Україні всіх п'яти рівнів з урахуванням сучасного стану наведена в таблиці 2.

Таблиця 2 – Динаміка переходу логістичних операторів на нові логістичні рівні

Рівень логістичного оператора	2006 р. [27]	2010 р. [27]	2014 р.
1PL	10	8	6
2PL	89	73	34
3PL	1	14	69
4PL	0	1	5
5PL	0	0	0

Також відчутний вплив розвитку інноваційних технологій, що позначився на збільшенні виробничої спроможності України, все це призвело до зміни кількості логістичних операторів на ринку України, для аналізу обралися статистичні дані з інтервалом у 4 роки (рисунок 4 – рисунок 6).

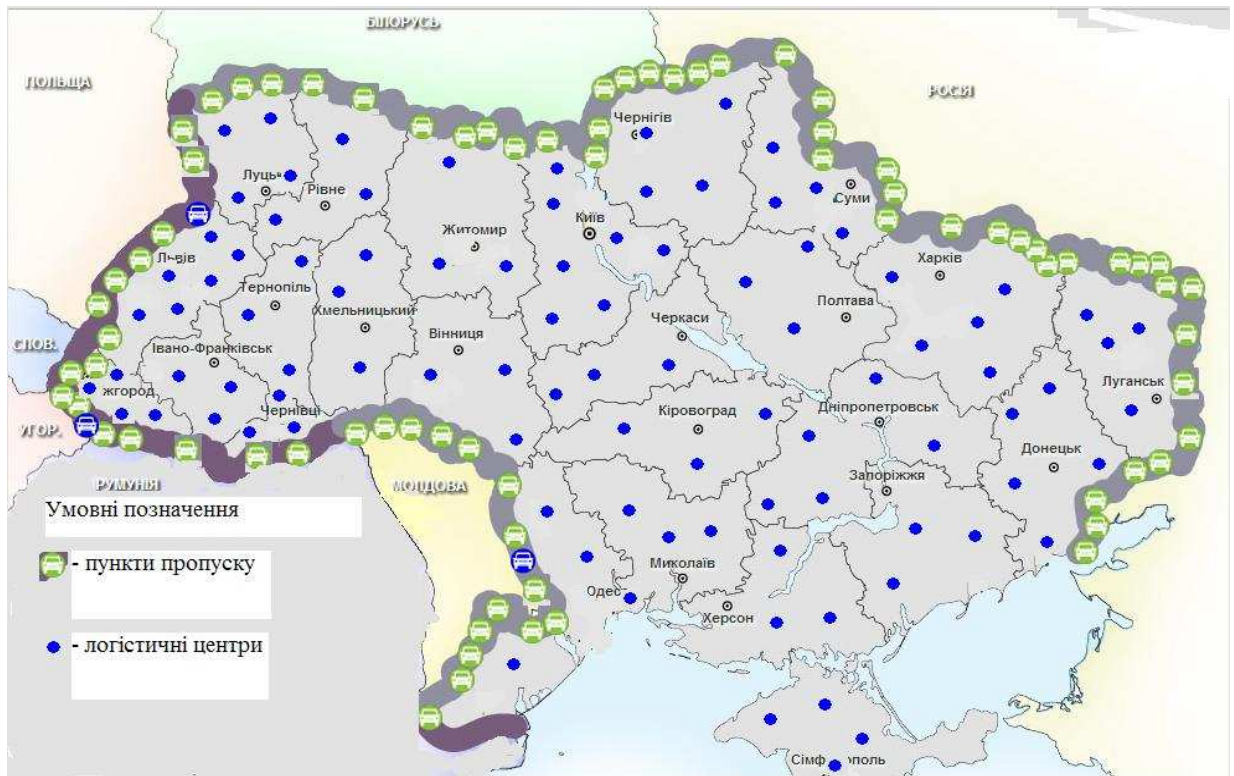


Рисунок 3 – Карта розподілу логістичних центрів по областях України

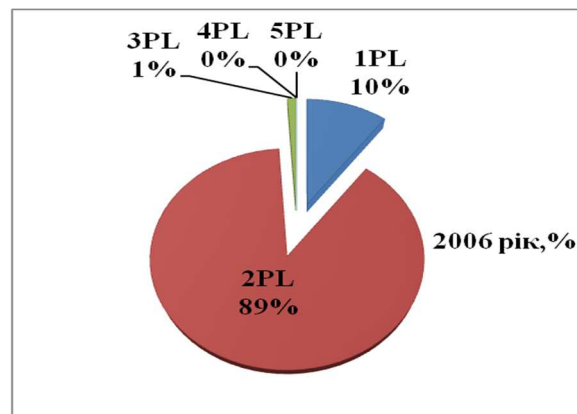


Рисунок 4 – Структура логістичних операторів на ринку України, 2006 рік, %

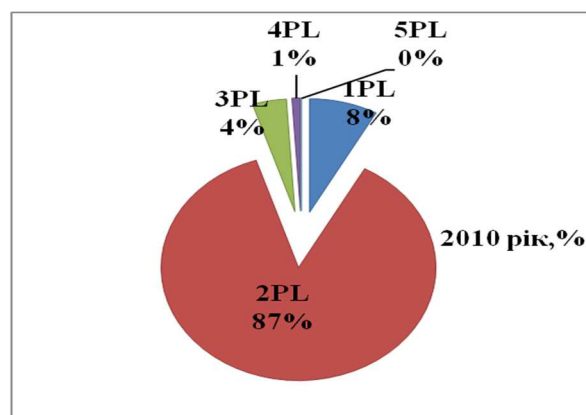


Рисунок 5 – Структура логістичних операторів на ринку України, 2010 рік, %

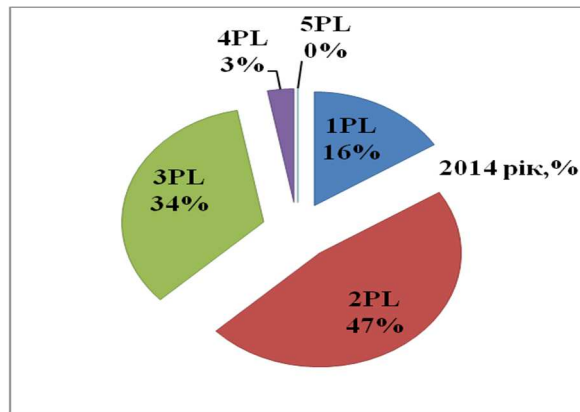


Рисунок 6 – Структура логістичних операторів на ринку України, 2014 рік, %

Висновки

Для успішної інтеграції транспортної системи України в мережу міжнародних транспортних коридорів необхідно забезпечити розбудову мережі логістичних транспортно-митних комплексів і транспортно-сервісних центрів, які обслуговуватимуть вантажні транспортні засоби на шляху перевезення вантажів, а також виконуватимуть дуже важливу функцію контролю за переміщенням товарів з метою забезпечення прозорості та прискорення митного контролю й покращання транзитного іміджу країни. Вжити заходів для збалансованості експорту та імпорту вантажів, провести спрощення системи митного оформлення.

Оптимальне місце розташування розподільчого центру залежить від багатьох факторів: відстаней, обсягів перевезених вантажів і транспортних тарифів, наявність розвинутої мережі під'їзних шляхів (залізничних та автомобільних), перспективи і вартість будівництва нових шляхів сполучення в регіоні, доцільність та витрати на будівництво нових логістичних центрів, чи вдосконалення існуючих матеріальних баз (вантажні залізничні станції зі складськими приміщеннями та місцями загального користування) в розглянутому регіоні, екологічні та правові обмеження, податкові норми і безліч інших. Тому лише комплексний облік всіх значимих факторів дозволяє прийняти правильне рішення про оптимальне розміщення розподільчого центру в регіоні. Математично така задача відповідає багатокритеріальній оптимізації.

Проаналізувавши ситуацію на ринку логістичних послуг України, можна дійти висновку, що збільшуються не лише кількісні, а й якісні показники. Перш за все, це пов'язано з переходом на новий рівень логістичних послуг, що дозволяє економити не лише матеріальні ресурси і витрати часу, а й призвести до мінімізації логістичних ризиків і надання повного спектру послуг від одного постачальника. При цьому кількість логістичних операторів на даний час повністю відповідає необхідним вимогам.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Крикавський Є.В. Логістика. Для економістів: Підручник. - Львів: Видавництво Національного університету "Львівська політехніка", 2004. – 448 с.
2. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Монографія. – К.: Обрії, 2004. – 335 с.
3. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе. Учебник. 2001, – 608с.
4. Новиков Д.Т., Соколов И.А. Логистика туристического предприятия (учебное пособие). Москва, Изд-во РЭА им. Г.В. Плеханова 2006 г.
5. Щербаков В.В.: Основы логистики: Учебник для вузов- Питер, 2009 – 432 с.
6. Заблюдська І. В. Транспортна логістика: економічний аспект / І. В. Заблюдська, І. В. Ключ // Економіка розвитку. – 2012. – № 1 (53). – С. 50.

7. Зайончик Л.Г. Транспортно-логістичні системи містоутворюючих підприємств: особливості формування і розвитку / Л.Г.Зайончик // Тези доповідей. Національний транспортний університет. — К., 2006
8. Шарай С.М. Реалізація Принципів логістики на автомобільному транспорті: навчальний посібник /С.М. Шарай. - Автошляховик України. – 2008. – № 4. - С. 44–45.
9. Беяневич Е.А., Транспортное законодательство Украины: общая характеристика: Санация и банкротство, 2010. – № 1. – с. 121–132.
10. Кальченко А.Г. Логістика [Текст]: навчальний посібник / А.Г. Кальченко, В. В. Кривещенко. – 2-ге вид.– К. : КНЕУ, 2008. – 472 с.
11. Неруш Ю. М. Коммерческая логистика [Текст]: учебник / Ю. М. Неруш.–М.: ЮНИТИ, 1997. – 270 с.
12. Гаджинский А. М. Основы логистики: учеб. пособие / А. М. Гаджинский. – М., 1995. – 122 с.
13. Гончарова Т. А. Переваги використання логістичного аутсорсингу / Т. А. Гончарова // Транспортные проблемы крупнейших городов : междунар. науч.-практ. конф., 12-16 мар. 2012 г.: тезисы докл. – Режим доступа: <http://eprints.kname.edu.ua/29599/1/47.pdf>.
14. Напрямки розвитку транспортно-митної інфраструктури логістичних центрів/ К.М.Бугерко// Тези доповіді. міжнародної науково-практичної конференції. Актуальні. проблеми розвитку інформаційних. та транспортно-митних. технологій у митній справі. АМСУ, Д., 2014. С. 143–145
15. Кретов І.І., Садченко К.В. Логістика у зовнішньоторговій діяльності: Навчально-практичний посібник. – М.: Видавництво "Дело и Сервис", 2003. – 192с.
16. Ревуцкая, Т. Особливості національного транспортного аутсорсингу [Текст] / Т. Ревуцкая; UkrLogist, 2009. – 72 с.
17. Вихляев С. В. Концепция логистического аутсорсинга добывающих предприятий: автореферат диссертации на получение науч. степени канд. экон. наук. / С. В. Вихляев. – М., 2007. – 22 с.
18. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні/ В.В.Кутирєв// Науково-вироб. збірник «Вісті автомобільно-дорожнього інституту». ДНТУ, 2011. С. 121–128.
19. Григорак М.Ю., Костюченко Л.В. Методика оцінки використання потенціалу логістичної інфраструктури / М.Ю. Григорак, Л.В. Костюченко // Економічні науки. Серія "Економіка та менеджмент": Збірник наукових праць. Луцький національний технічний університет. – Випуск 7 (26) Частина 4. – 2010. – С. 103–108.
20. Герасименко Р. Г. Организационно – экономические аспекты использования аутсорсинга в транспортно-логистических технологиях: автореф. дис. на получение науч. степени канд. экон. наук. / Р. Г. Герасименко. – М., 2007. – 18 с.
21. Дж. Брайан Хейвуд. Аутсорсинг: в поисках конкурентных преимуществ / Дж. Брайан Хейвуд. – М. : Вильямс, 2004. – 176 с.
22. <http://www.agilitylogistics.com>
23. Транспортно-логістична інфраструктура України: проблеми та перспективи розвитку/ І.Г. Лебідь, В.В. Кутирєв// Управління проектами, системний аналіз і логістика: Науковий журнал. – К.: НТУ, 2012. Вип. 10. С. 192–198.
24. Пасічник А.М. Фактори, що впливають на формування транспортно-логістичних мереж / А.М. Пасічник, І. П. Вітрух, Кутирєв В. В.// Проектування, виробництво та експлуатація автотранспортних засобів: Щорічний науково-виробничий журнал. – Л. 2013. Випуск 21. С. 167–177.
- 25.

REFERENCES

1. Krikavskii E.V. Logistic. For economists: Textbook. Lviv: publishing House of the National university "Lviv polytechnic", 2004. 448 p. (Ukr)
2. Smirnov I.G. Logistic: spatial-territory measuring: Monograph. – K.: Obriy, 2004.–335 p. (Ukr).
3. Sergeev V.E. The logistic in business. Textbook. 2001, - 608 p. (Rus)
4. Novikov D. T. Sokolov I.A. Logistika of the tourist enterprise (manual). Moscow, REA Publishing house of G. V. Plekhanov 2006. (Ukr)

5. Shcherbakov V. V.: Theory of logistics: The textbook for higher education institutions - St. Petersburg, 2009 – 432 p. (Rus)
6. Zablodska I. V., Klius I.V. Transport logistic: economic aspect. Economy of development – 2012 - № 1 (53). – P. 50. (Ukr)
7. Zayonchik L.G. Transport-logistic systems of city-forming enterprises : features of forming and development. Thesis of lectures. National transport university. – K., 2006. (Ukr)
8. Sharai S.M. Realization of principles of logistic on a road transport (manual) Avtoshliahovyk Ukraini. - 2008. – № 4. - C. 44–45. (Ukr)
9. Belyanevich E.A. Transport legislation of Ukraine: general characteristic: reorganization and bankruptcy, 2010. - No. 1. – p. 121–132. (Rus)
10. Kalchenko A.G., Kriveschenko V.V. Logistic [Text]: manual – 2-nd. Edition K.: KHEY, 2008. 472 p. (Ukr)
11. Nerush Yu. M. Commercial logistics [Text]: Textbook. NITI, 1997– 270 p.(Rus)
12. Hadzhinskiy A. M. Fundamentals of logistics: manual M, 1995. – 122 p. (Rus)
13. Honcharova T. A. Benefits of logistic outsourcing. Transport problems of the largest cities: International scientific and practice conference. 12-16 Mar. 2012: theses – Digital repository of HNUGH of A.N. Beketov [Digital resource]. – Mode to access: <http://eprints.kname.edu.ua/29599/1/47.pdf>. (Ukr)
14. Buherko K.M. Directions of development of transport-custom infrastructure of logistic centers. Thesis of International scientific and practice conference. Focal problems of development of information technologies and transport-customs technologies in custom business. AMSU, D., 2014. P. 143-145 (Ukr)
15. Kretov I.I. Sadchenko K.V. Logistic in foreign trade activity: Educational-practical manual. - M.: publishing House "Delo I Servis", 2003. – 192p (Rus)
16. Revutskaia, T. Features of national transport outsourcing [Text]. UkrLogist, 2009. 72 p. (Ukr)
17. Vikhlyaev S. V. The concept of logistic outsourcing of the extracting enterprises: abstract. on receiving scientific degree of Ph Doctor – M, 2007. – 22 p. 3 (Rus)
18. Kutyrev V.V. World experience of creation of transport-logistic infrastructure : the state and prospects of application in Ukraine. Scientific production collection of "The News of The automobile road institute". DNTU, 2011. p. 121-128.(Ukr)
19. Hrigorak M.U., Kostiuchenko L.V. Methodology of estimation of the use of potential of logistic infrastructure. Economic sciences. Series "Economy and management": Collection of scientific works. Lutsk national technical university. Vol. 7 (26) Part 4.-2010.- p.103-108.
20. Herasymenko R. H. Organization–economic aspects of outsourcing in transport and logistic technologies: abstract. on receiving scientific degree of Ph Doctor – M, 2007. – 18 p. (Rus)
21. J. Brian Heywood. Outsourcing: in search of competitive advantages. – M.: Williams, 2004. – 176 p. (Ukr)
22. <http://www.agilitylogistics.com>
23. Lebid I.G., Kutyrev V.V. Transport-logistic infrastructure of Ukraine : problems and prospects of development. Management projects, analysis of the systems and logistic : Scientific journal National transport university. - K., 2012 vol 10. C. 192–198 (Ukr)
24. Pasichnyk A.N., Vitrukh I.P., Kutyrev V.V. Factors, that influence on forming of transport-logistic networks. Planning, production and exploitation of vehicles: Annual scientific production magazine. - L. 2013. vol 21. p. 167–177.

РЕФЕРАТ

Пасічник А.М. Проблеми та перспективи розвитку логістичного аутсорсингу в транспортній системі України /А.М. Пасічник, І.Г. Лебідь, В.В.Кутирєв, К.М. Бугерко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал: в 2 ч. Ч. 1: Серія: „Технічні науки” – К. : НТУ, 2014. – Вип. 14.

Мета роботи – проведення класифікації транспортно-логістичних центрів, системний аналіз сучасного стану логістичної транспортно-митної інфраструктури транспортної системи України, встановлення основних проблем та визначення напрямків її подальшої розбудови.

У даній статті розглянуті проблемні питання пов'язанні з сучасним станом логістичного сервісу в Україні а також перспективами розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України. Досліджено ринок логістичних послуг, названо основні приватні логістичні компанії та логістичні оператори, які діють в Україні.

Проаналізовано найбільш поширені види логістичного аутсорсингу, та їх використання українськими споживачами транспортно-логістичних послуг. Визначено переваги та недоліки застосування компаніями логістичного аутсорсингу в Україні.

Виявлено загальнодержавні перешкоди щодо використання логістики в діяльності вітчизняних підприємств, на основі визначення та аналізу основних етапи розвитку логістики. Обґрунтовано переваги застосування приватними підприємствами нової логістичної концепції 4 PL для економії не лише матеріальних ресурсів але і зменшення витрат часу та, відповідно, мінімізації логістичних ризиків і можливості надання повного спектру послуг від одного постачальника.

Аналіз ситуації на ринку логістичних послуг України показав, що збільшилися не лише кількісні, а й якісні показники. Зроблено висновок про відповідність кількості приватних логістичних операторів на даний час необхідним вимогам та попиту в Україні. Перш за все, це пов'язано з переходом на новий рівень логістичних послуг.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: РИНОК ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ, ЛОГІСТИЧНИЙ АУТСОРСИНГ, ЛОГІСТИЧНІ КОМПАНІЇ, ЛОГІСТИЧНІ ОПЕРАТОРИ, КОНЦЕПЦІЯ 4PL.

ABSTRACT

Pasichnyk A.N, Lebid I.H., Kutyrev V.V., Buherko K.M, Problems and prospects of development of a logistic outsourcing in transport system of Ukraine. Management of projects, system analysis and logistics. Science journal: In Part 2. Part 1: Series: "Technical sciences" - Kyiv: NTU, 2014. - Vol. 14.

Purpose of the study – classifying transport and logistics centers, a systematic analysis of the current state of logistics transportation and customs infrastructure transport system of Ukraine, the establishment of the main problems and determination of directions of its further development.

In this article, the problem questions connected with a current state of logistic service in Ukraine, and outlooks of development of transport and logistic infrastructure in Ukraine are considered. The market of logistic services is discovered, the main private logistic companies and the logistic operators existing in Ukraine are called.

The most widespread types of logistic outsourcing and their use by the Ukrainian consumers of transport and logistic services are analyzed. Advantages and disadvantages of using logistic outsourcing in Ukraine by private companies are defined.

Nationwide barriers concerning logistics use in activity of the domestic enterprises, based on definition and the analysis of the main stages of development of logistics are revealed. It is proved in the article the advantages of use by private enterprises the new logistic concept 4 PL for the purpose of economy not only material resources, but also reduction of expenses of time and, respectively, minimization of logistic risks and possibility of granting full ranges of services from one supplier.

Analysis of the situation on the market of logistics services in Ukraine showed that increased both quantitative and qualitative indicators. The conclusion about the suitability of private logistics operator's currently necessary requirements and demand in Ukraine. First of all, this is due to the transition to a new level of logistics services.

KEYWORDS: THE MARKET OF LOGISTIC SERVICES, LOGISTIC OUTSOURCING, LOGISTIC COMPANIES, LOGISTICS OPERATOR'S, CONCEPT 4 PL

РЕФЕРАТ

Пасечник А.Н. Проблемы и перспективы развития логистического аутсорсинга в транспортной системе Украины/ А.Н. Пасечник, И.Г. Лебедь, В.В. Кутырев, К.М. Бугерко // Управление проектами, системный анализ и логистика. Научный журнал: в 2 ч. Ч. 1: Серия: „Технические науки” – К. : НТУ, 2014. – Вип. 14.

Цель работы – проведение классификации транспортно-логистических центров, системный анализ современного состояния логистической транспортно-таможенной инфраструктуры транспортной системы Украины, установление основных проблем и определение направлений их дальнейшего развития.

В данной статье рассмотрены проблемные вопросы, связанные с современным состоянием логистического сервиса в Украине, а также перспективами развития транспортно-логистической инфраструктуры Украины. Исследован рынок логистических услуг, названы основные частные логистические компании и логистические операторы, действующие в Украине.

Проанализированы наиболее распространенные виды логистического аутсорсинга и их использование украинскими потребителями транспортно-логистических услуг. Определены преимущества и недостатки использования компаниями логистического аутсорсинга в Украине.

Выявлены общегосударственные преграды относительно использования логистики в деятельности отечественных предприятий, на основании определения и анализа основных этапов развития логистики. Обоснованы преимущества использования частными предприятиями новой логистической концепции 4 PL с целью экономии не только материальных ресурсов, но и уменьшения затрат времени и, соответственно, минимизации логистических рисков а также возможности предоставления полного спектра услуг от одного поставщика.

Анализ ситуации на рынке логистических услуг Украины показал, что увеличились не только количественные, но и качественные показатели. Сделан вывод о соответствии количества частных логистических операторов необходимым требованиям и спросу в Украине на данный момент. Прежде всего это связано с переходом на новый уровень логистических услуг.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: РЫНОК ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ, ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АУТСОРСИНГ, ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ, ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ОПЕРАТОРЫ, КОНЦЕПЦИЯ 4PL.

АВТОРИ:

Пасічник Анатолій Миколайович, доктор фізико-математичних наук, професор, Академія митної служби України, професор кафедри транспортних систем та технологій, e-mail: pasichnyk@amsu.dp.ua, тел. +380668876950, Україна, 49000, м. Дніпропетровськ, вул. Дзержинського 2/4.

Лебідь Ірина Георгіївна, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри міжнародних перевезень та митного контролю, e-mail: i_lebed@list.ru, тел.+380681238733, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 437.

Кутирев В'ячеслав Валерійович, Східна митниця, головний державний інспектор відділу організації митного контролю, e-mail: kutirevia4eslav@gmail.com, тел.+380509869215, Україна, 86404, м. Єнакієве, вул. Челюскіна 34-а.

Бугерко Катерина Михайлівна, Академія митної служби України, курсант, e-mail: bugerkokatia@mail.ru, тел.+380665304966, Україна, 49000, м. Дніпропетровськ, вул. Дзержинського 2/4.

АВТОРЫ:

Пасечник Анатолий Николаевич, доктор физико-математических наук, профессор, Академия таможенной службы Украины, профессор кафедры транспортных систем и технологий, e-mail: pasichnyk@amsu.dp.ua, тел.+380668876950, Украина, 49000, г. Днепропетровск, ул. Дзержинского 2/4.

Лебедь Ирина Георгиевна, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры международных перевозок и таможенного контроля, e-mail: i_lebed@list.ru, тел.+380681238733, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 437.

Кутырев Вячеслав Валерьевич, Восточная таможня, главный государственный инспектор отдела организации таможенного контроля, e-mail: kutirevia4eslav@gmail.com, тел.+380509869215, Украина, 86404, г. Енакиеве, ул. Челюскина 34-а.

Бугерко Катерина Михайловна, Академия таможенной службы Украины, курсант, e-mail: bugerkokatia@mail.ru, тел.+380665304966, Украина, 49000, г. Днепропетровск, ул. Дзержинского 2/4.

AUTHOR:

Pasichnyk Anatolii N., Ph.D., Dr. Sc. (Phys.-Math.), professor, Academy of custom service of Ukraine, professor of Department of transport systems and technologies, e-mail: pasichnyk@amsu.dp.ua. tel.+3380668876950, Ukraine 49000 Dnipropetrovsk, Dzerjinskogo st. 2/4.

Lebid Iryna H., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of International transportation and customs control, e-mail: i_lebed@list.ru, tel.+380681238733, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 437.

Kutyrev Viacheslav V., Eastern customs office, Chief government inspector of the Department of customs control, e-mail: kutirevia4eslav@gmail.com, tel.+380509869215, Ukraine, 86404, Enakievo, Cheluskina st. 34-a;

Buherko Kateryna M., Academy of custom service of Ukraine, cadet, e-mail: bugerkokatia@mail.ru, tel.+380665304966, Ukraine 49000 Dnipropetrovsk, Dzerjinskogo st. 2/4.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Сохацький А. В., доктор технічних наук, професор, Академія митної служби України, завідувач кафедри транспортних систем та технологій, м. Дніпропетровськ, Україна

Воркут Тетяна Анатоліївна, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри транспортного права та логістики, м. Київ, Україна

REVIEWER:

Sokhatskiy A.V., Ph.D., Dr. Sc. (Technical), professor, Academy of custom service of Ukraine, Head of department of transport systems and technologies, Dnepropetrovsk, Ukraine.

Vorkut T.A., Ph.D., Dr. Sc. (Technical), professor, National Transport University, Head of department of Transport Law and Logistics, Kyiv, Ukraine.

РЕЦЕНЗЕНТЫ:

Сохацкий А. В., доктор технических наук, профессор, Академия таможенной службы Украины, заведующий кафедрой транспортных систем и технологий, г. Днепропетровск, Украина.

Воркут Т.А., доктор технических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой транспортного права и логистики, г. Киев, Украина