

SECTION 10. TRANSPORT

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-542-6-25>

OUTSOURCING IN TRANSPORT AND LOGISTICS PROVISION OF INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION

АУТСОРСИНГ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖУ

Prokudin G. S.

*Doctor of Technical Sciences,
Professor,
Head of the Department
of International Transportation
and Customs Control
National Transport University
Kyiv, Ukraine*

Прокудін Г. С.

*доктор технічних наук, професор,
завідувач кафедри міжнародних
перевезень та митного контролю
Національний транспортний
університет
м. Київ, Україна*

Chupaylenko O. A.

*Candidate of Technical Sciences,
Associate Professor,
Associate Professor
at the Department of International
Transportation and Customs Control
National Transport University
Kyiv, Ukraine*

Чупайленко О. А.

*кандидат технічних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародних
перевезень та митного контролю
Національний транспортний
університет
м. Київ, Україна*

Kolesnyk Yu. O.

*Postgraduate Student at the
Department of International
Transportation and Customs Control
National Transport University
Kyiv, Ukraine*

Колеснік Ю. О.

*аспірант кафедри міжнародних
перевезень та митного контролю
Національний транспортний
університет
м. Київ, Україна*

Однією з найбільш популярних на сучасному етапі моделей бізнесу є аутсорсинг. Делегування виконання частини своїх бізнес-функцій дає можливість підприємству концентруватися на пріоритетних видах бізнесу й операціях і тим самим забезпечує йому конкурентні переваги. Перехід до аутсорсингової моделі організації діяльності підприємств зумовлений, насамперед, тим, що динамічне і невизначене ринкове середовище висуває нові управлінські завдання, вирішення яких потре-

бує ринкової реконструкції всіх структурних елементів і підсистем управління підприємством з метою безперервної адаптації до зовнішніх і внутрішніх змін.

Сполучення ефективності застосування інструментів логістики і тенденції концентрації підприємств на основних видах діяльності дає широкі можливості для розвитку ринку логістичного аутсорсингу й спеціалізованих логістичних посередників. Відзначимо, що згідно з загальноприйнятою класифікацією логістичного обслуговування, існують наступні рівні логістики [1]: логістика першого рівня (first party logistics – 1PL); логістика другого рівня (second party logistics – 2PL); логістика третього рівня (third party logistics – 3PL); логістика четвертого рівня (fourth party logistics – 4PL); логістика п'ятого рівня (fifth party logistics – 5PL).

Загалом, Україна характеризується попитом на такі види логістичного аутсорсингу: 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.

До основних вимог вітчизняних вантажовласників до аутсорсерів можна віднести: оператор повинен володіти сучасними складськими приміщеннями з ефективною організацією потоків, виділеними зонами зберігання, приймання, комплектації та відвантаження; оператор повинен мати сучасний власний автопарк та розгалужену транспортну мережу, достатній досвід маршрутизації і володіти засобами навігації; оператор повинен володіти платформою «електронного складу» (WMS); оператор повинен пропонувати конкурентну цінову політику своїх послуг (в собівартості вантажообігу складати 3–4 %) [2].

До основних факторів, які сьогодні стримують розвиток логістичного аутсорсингу в Україні, відносять: 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; фактори недовіри.

Значним ускладненням при прийнятті рішення про аутсорсинг, є відсутність операторів, які пропонують повний потрібний спектр логістичних послуг в усіх регіонах України на доступних умовах.

Розглянемо мотиви передачі логістичних послуг на аутсорсинг у сусідньому регіоні – Західній Європі. Неподільно на першому місці знаходиться назване обома сторонами бажання зменшення витрат логістики. Одночасно слід підкреслити важливість в аутсорсингу таких критеріїв, як уникнення інвестицій, збільшення гнучкості і використання синергійних ефектів в ланцюгу поставок [3].

Висока частка аутсорсингу в сфері вантажних перевезень (більше 90% сукупного вантажообігу по всіх галузях економіки), визначається особливостями формування українського транспортного ринку, а саме: у загальному вантажообігу переважають залізничні перевезення по всіх галузях економіки (84%) і монопольне становище на ринку ВАТ «Укрзалізниця», що надає послуги з перевезення вантажів на комерційній основі. Промислові підприємства, що мають власну ж/д інфраструктуру та рухомий склад, здійснюють в більшості випадків транспортування об'ємних вантажів на невеликі відстані, що відбивається в низьких показниках їх вантажообігу; морські, повітряні і внутрішні водні вантажоперевезення переважно здійснюються спеціалізованими транспортними компаніями.

Лише в останні роки намітилася тенденція до придбання в лізинг або будівництва власного водного і морського транспорту українськими виробничими компаніями (перш за все нафтовими). Отже, істотною проблемою є менший досвід логістичних операторів України і, у зв'язку з цим, гірше розуміння процесів, характерних для даної галузі, у порівнянні з операторами, які діють у Західній Європі. Це має велике значення у випадку делегування назовні більш широкого діапазону операцій, а не тільки транспортування, а також складування, комплектування, логістичного консультування тощо. Тому контроль ринку логістичних послуг з боку іноземних операторів буде підштовхнути вітчизняних провайдерів до підвищення якості послуг, набуття гнучкості структури, розвитку систем надання інтегрованих логістичних послуг тощо, що все таки дозволить досягнути їм рівня 3PL, тобто можна стверджувати, що майбутнє 3 PL операторів в Україні визначено. Разом з тим дефіцит висококласних кадрів,

кваліфікованих логістів, регіональна експансія, зростання конкуренції стимулюватиме компанії активніше передавати частину логістики операторам.

Дослідження ринку логістичних послуг в Україні показало наступне розподілення. По масштабу бізнесу респондентів: 48% обсягу ринку займає середній бізнес; 28% – середній бізнес; 24% – малий бізнес. По національної належності розподілення ринку наступне: 46% – зарубіжні компанії; 43% – національні компанії; 11% – регіональні компанії.

Усі респонденти серед клієнтів, які замовляють транспортні та/або транспортні та експедиційні послуги додатково замовляють: 33% – брокерські послуги; 31% – склад; 8% – управління ланцюгами поставок; Деякі зазначають, що вони вважають за краще користуватися послугами власників транспортних засобів; 41% респондентів висловили бажання замовити явну доставку товарів.

Дослідження показало, що частка клієнтів постачальників 3PL: задоволена співпрацею, становить 33%; частково задоволені клієнти (54%); Незадоволені клієнти (8%) вказують на відсутність довіри та спеціалізації, низький рівень кваліфікації та відповідальність персоналу оператора логістики.

В умовах воєнного часу використання аутсорсингу транспортно-логістичної діяльності значно зростає, тому що зменшується кількість спеціалістів на фірмах і треба звертатися до спеціалістів зарубіжних компаній в Україні.

Література:

1. Abbasi S., Santibanez Gonzalez E. D. R., Ghasemi, P. A Systematic Literature Review of Logistics Services Outsourcing. *Heliyon*. 2024. № 10(13). URA: [https://www.cell.com/heliyon/fulltext/S2405-8440\(24\)09405-2](https://www.cell.com/heliyon/fulltext/S2405-8440(24)09405-2)
2. Гірна О. Б., Кобилюх О. Я. До питання функціонування ланцюга постачання в аспекті аутсорсингу і логістичного оператора. *Економічний простір*. 2023. Вип. 187. DOI: 10.32782/2224- 6282/187-15
3. Прокудін Г. С., Чунайленко О. А., Гілевська К. Ю., Колесник Ю. О. Аутсорсинг митно-логістичної діяльності в міжнародних перевезеннях. *Proceedings of the 6th International Scientific and Practical Conference «Scientific Trends and Trends in the Context of Globalization»* (19–20 September 2023, Umea, Kingdom of Sweden), No. 171. DOI: 10.51582/interconf.19-20.09.2023.006