

ня ОПР двох варіантів плану до ймовірності байдужості (або збільшується або зменшується).

По отриманих значеннях корисності будується крива байдужості (тобто функція корисності отримання i -го прибутку).

Потім будується крива очікуваної корисності. Основою для побудови кривий очікуваної корисності служить наступний вираз:

$$U(\text{прийняти план } Q_i) = P \cdot U(\text{отримати прибуток } \Pi_i), \quad (3)$$

де P – ймовірність виконання плану Q ;

$$U(\text{отримати прибуток } \Pi_i) = U(\Pi_i)$$

За цією формулою розраховуються значення очікуваної корисності для всіх розглянутих варіантів плану. Для цього ймовірності виконання плану для кожного i -го варіанту зменшуються на відповідну до цього варіанту корисність отримання прибутку. Таким чином ОПР отримує безліч точок очікуваної корисності. Побудована за ними крива досягає максимуму в точці, що відповідає певному варіанту рішення, який рекомендується прийняти в якості плану. Запропонована схема описує ухвалення рішення з оцінкою оптимальності за одним критерієм.

Висновки. Вибраний таким чином варіант плану показує приховані переваги ОПР, його схильність до ризику в умовах конкуренції (при виборі варіанта з високим рівнем ризику). Якщо результати його не влаштовують, то він може переглянути отримане рішення. При цьому можлива зміна суб'єктивних переваг ризику і плану по заданим умовам. ОПР отримує також дані щодо обсягу доходів, рівня витрат, прибутку, можливий розмір штрафу за невиконання договірних зобов'язань і загальну суму витрат, пов'язану з ризиком невиконання плану. Це дозволяє зробити порівняльний аналіз отриманих варіантів плану і вибрати найбільш зручний.

Література:

1. Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Сб. науч. трудов. / [За ред. Цветова Ю.М.] – К.: ИКТП – Центр, 1995. – 198с.
2. **Пащенко Ю.Є.** Перспективи розвитку транспортного комплексу / Пащенко Ю.Є., Давиденко А.М., Чернюк Л.Г. – К.: Либідь, 1998. – 40 с.
3. Экономические проблемы развития транспорта / [Под ред. А.А. Митаншвили]. – М.: Транспорт, 1982. – 231 с.
4. **Клебанова Т.С.** Теория экономического риска / Т.С. Клебанова, Е.В. Раевнева – Х.: Издательский Дом «ИНЖЕК», 2003. – 156с.

Стаття надійшла: 29.10.2012 р.
Рецензент: д.е.н., проф. Міщенко В.А.



УДК 338.467.4 : 629

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ АУТСОРСІНГУ У СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Пономарьова Н.М., канд. екон. наук, доцент

Пономарьов А.М., ст. викладач

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Анотація. У статті розглянуто актуальність використання послуг логістичних операторів з метою підвищення ефективності міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Розглянуто класифікацію операторів ринку логістичних послуг. Зазначено важливість впливу на імідж клієнта надійного PL-оператора.

Ключові слова: логістика, аутсорсінг, PL-оператор, міжнародні вантажні перевезення.

The abstract. *There are considered in the article an actual question of market subjects transport service features definition at the realization of the international freight traffic. The mechanism of transport service integrated approach formation is developed and is resulted in general as an organizational-functional scheme of the international freight traffic with allocation of transport service components.*

Keywords: *international freight traffic, transportation service, transport service structure.*

Постановка проблеми. Подальший інтеграційний процес, що сьогодні має місце на теренах України, інтенсифікація виробничих та споживчих процесів свідчать про пріоритетність подальшого розвитку міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Сучасний міжнародний вантажообіг не може існувати без автомобільного транспорту. У складній посткризовій ситуації як в Україні, так й на території інших держав, ефективно функціонуюча система транспортних комунікацій є тією матеріальною підставою, без якої неможливим є поступ до стійкого економічного зростання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сьогодні існує низка проблем, що перешкоджають активному розвитку міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Зокрема, Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. [1] зазначають, що більшість автомобільних доріг України не відповідають європейським стандартам, через що держава щорічно втрачає значні суми коштів та має місце перешкоджання прискореному соціально-економічному та екологічно збалансованому розвитку країни, зростанню конкурентоспроможності автомобільного транспорту у транзитних перевезеннях, задоволенню потреб населення у внутрішньодержавному переміщенні та розвитку автомобільного туризму. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [2] висвітлює низку питань, серед яких особливо активно потребують вирішення неузгоджені проблеми з доступу українських автоперевізників на європейський ринок. Крім того, Скорік О.О. зазначає, що проблеми підвищення ефективності транспортного обслуговування і поліпшення якості транспортних послуг сьогодні ще недостатньо розглянуті з позицій сучасної теорії логістики [3].

Невирішені складові загальної проблеми. Значною проблемою для автотранспорту України є відсутність достатньої кількості вантажних автомобілів, що відповідають нормам Європейського співтовариства. Це також здійснює негативний вплив на розвиток ринку міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Певний вихід із ситуації вбачається у підвищенні вимог до кваліфікації вітчизняних автоперевізників, оновленні автомобільного парку тощо. Для здійснення останнього заходу автотранспортному підприємству слід володіти значними коштами.

Формулювання цілей статті. З цією метою слід впроваджувати у власну господарську діяльність інновативні складові, серед яких слід відзначити використання аутсорсингу логістичного процесу, що і складає мету статті.

Викладення основного матеріалу дослідження. Експерти доводять, що використання логістичних систем на транспорті дозволяє зменшувати загальні витрати на 12-35 %, у тому числі транспортні витрати – на 7-20 %, витрати на навантажувально-розвантажувальні операції та збереження матеріального потоку на 15-30 %, пришвидшувати обіг матеріальних ресурсів на 20-40 %, скорочувати їх запаси на 50-200 %. А використання для цього процесу послуг фірм-професіоналів у сфері логістики надасть змогу АТП в перспективі збільшити ефективність власного функціонування та вивільнити кошти на певні потреби для подальшого розвитку зокрема на оновлення парку автомобілів.

Активним є й розвиток мультимодальних та інтермодальних перевезень вантажів, які передбачають комбінування різних видів транспорту (наземного, водного, повітряного тощо). Мультимодальні перевезення, що організовуються експедиторськими або здійснюються транспортно-логістичними компаніями, важливі не тільки для внутрішніх транспортних акцій, але і для міжнародних вантажних перевезень. Для такого складного перевізного процесу особливо актуальним є використання аутсорсингу.

Сучасною тенденцією розвитку ринку транспортних послуг, що поєднує інтереси всіх учасників ринку, є формування міжнародних транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, де базовими елементами управління товарними потоками стають логістичні центри. Такі центри можуть виступати як джерело фахівців для логістичного аутсорсингу.

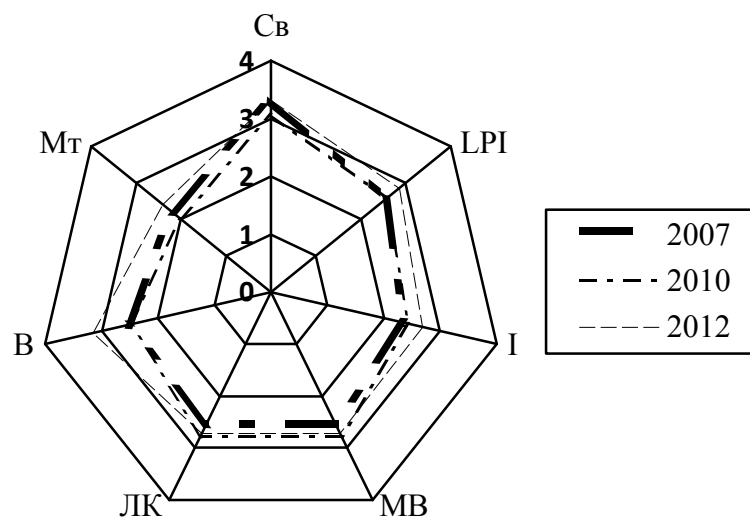
Аутсорсинг транспортних послуг в світовій практиці поняття досить поширене, яке розвивається достатньо динамічно. Принципова відмінність звичайних вантажоперевезень від аутсорсингу логістичних послуг полягає в тому, що якщо в першому випадку вантажоперевезення носить разовий, епізодичний характер, то при аутсорсингу мова йде про систематичні безперебійні поставки або перевезення протягом певного проміжку часу на основі договору або контракту.

Звернення до послуг аутсорсингової фірми дозволяє організації-замовнику: скоротити терміни доставки і зберігання вантажів; істотно знизити ймовірні ризики (в тому числі й тим й іншим контролювати ситуацію за так званих форс-мажорних обставин); зосередити увагу на основній діяльності; істотно знизити витрати на забезпечення оптимальної роботи власного відділу логістики.

На сьогоднішній день згідно з рейтингом Logistics Performance Index (LPI) Україна займає 66 місце (поміж більш ніж 150 країн) у світі за критерієм логістичної ефективності. Слід відзначити, що у 2010 році цей показник складав 102 пункти. А у 2007 році – 73. Показник ефективності логістики LPI являє собою середньозважену оцінку країни за ключовими шістьма ознаками:

- Ефективність митного оформлення (наприклад, швидкість, простота і передбачуваність формальностей) від органів прикордонного контролю, в тому числі митних;
- Якість торгової та транспортної інфраструктури (наприклад, якість роботи портів, залізниць, автомобільних доріг, рівень розвитку інформаційних технологій);
- Простота у встановленні конкурентоспроможних цін на перевезення;
- Компетентність та якість логістичних послуг (наприклад, послуг транспортних операторів, митних брокерів та інших медіаторів);
- Можливість відстежувати шлях слідування вантажів;
- Своєчасність доставки вантажів у пункт призначення в межах запланованих або очікуваних термінів постачання [2].

Аналіз складових показника LPI для України представлено на рис. 1.



Примітка: Св – своєчасність доставки; LPI – показник рейтингу Logistics Performance Index; MB – обсяг міжнародних відправлень; ЛК – логістична компетенція; В – можливість відстеження вантажу протягом рейсу; Мт – якість проходження митних процедур.

Рисунок 1 – Аналіз складових показника LPI для України

Можна відзначити певне покращення величини даного показника, але все ж таки місце України – з її значним транспортним потенціалом – достатньо невисоке. Це також свідчить на користь використання аутсорсингу логістичних послуг через те, що повноваження по здійсненню всіх необхідних логістичних експедиторських послуг делегується професіоналу.

На сьогодні в Україні вже сформувався певний досвід ведення зовнішньоекономічної діяльності, зокрема зі здійснення міжнародних вантажних перевезень. Як було зазначено вище проблеми цієї сфери спонукають багато автотранспортних компаній шукати шляхи зниження витрат, оптимізації бізнес-процесів тощо. Аутсорсингова та консалтингова підтримка міжнародних автомобільних вантажних перевезень має змогу надати клієнту (АТП) нових можливостей на ринках зарубіжних країн, мінімізувати можливі проблеми та ризики при здійсненні зовнішньоторгових операцій, надати кваліфіковану допомогу при вирішенні спеціалізованих задач, скоротити витрати та оптимізувати процеси, пов'язані з веденням зовнішньоекономічної діяльності, тобто з процесом міжнародного перевезення вантажу. Логістичний аутсорсинг надасть змогу скоротити матеріальні та трудові ресурси замовника. Клієнт отримує у допомогу висококваліфікованих фахівців, серед яких можуть бути й представники з-за кордону, що пришвидшує та покращує процес організації транспортування.

Компанія-посередник (джерело аутсорсингу) пропонує повний комплекс послуг, що направлені на практичне виконання міжнародного вантажного перевезення «під ключ», включаючи функції відділу ЗЕД, логістики, декларантів, юристів, економістів, маркетологів, консультантів. Крім того, така фірма може здійснювати експедування товару, сертифікацію товару як в Україні, так і за кордоном, а також надавати інші види консультаційно-аналітичної підтримки.

Компанії, що виступають джерелом аутсорсингу, мають назву PL-оператори (provider logistic). Такі компанії надають низку послуг, які класифікуються наступним чином.

1PL (First Party logistics) – система, при якій всі операції з логістики та складування вантажів виконує сама фірма-вантажовласник.

2PL (Second Party logistics) – надання набору традиційних послуг з транспортування та складування товару.

3PL (Third Party logistics) – комплекс послуг (у тому числі додаткових), що включає як традиційне складування, так і проміжне зберігання вантажу, а також проектування та розробку інформаційних систем, використання послуг субпідрядників. У функції 3PL-провайдера входить організація і управління перевезеннями, облік і управління запасами, підготовка імпоротно-експортної і фрахтової документації, складське зберігання, обробка вантажу, доставка кінцевому споживачу. 3PL-оператор повинен мати у власності (або орендувати):

- Якісний автопарк (транспорт різного тоннажу) для перевезення як великогабаритних, так і малогабаритних вантажів;

- Склади для зберігання будь-яких товарів;

- Регіональну складську мережу для роботи з філіями компанії-замовника.

Сучасний 3PL-оператор має централізовану комп'ютерну базу даних для управління процесом надання послуг та контролю. У договорі 3PL-оператори зазвичай вказують чинники виплати замовнику компенсації (наприклад, якщо не вдасться впоратися зі своїм завданням згідно з установленими нормативами) – 3PL-оператори беруть на себе ризики.

4PL (Fourth Party logistics) – злиття функцій всіх організацій, що беруть участь в процесі поставки продукції. У завдання 4PL-провайдера входять планування, управління і контроль за всіма логістичними процесами компанії-замовника. Основні організаційні структури, які відрізняють 4PL-оператора від більш низьких рівнів: відділ закупівель; Відділ з управління запасами; Відділ бренд-менеджменту.

Головна відмінність 4PL-провайдера – робота з організацією-клієнтом на основі ERP-системи (комп'ютерної системи управління підприємством). Ця система здатна звести до мінімуму ризику в логістичному ланцюжку замовника.

5PL (Fifth Party logistics) – система інтернет-логістики – планування, підготовка, управління та контроль за всіма складовими єдиного ланцюга транспортування і складування вантажів за допомогою електронних засобів інформації.

У перших двох випадках компанії пропонують звичайний перелік послуг. 5PL-провайдери використовують Глобальну мережу Інтернет як єдиний віртуальний майданчик для виконання повного спектру логістичних завдань [4,5,6].

Слід зазначити, що логістичний аутсорсінг вже користується певним попитом на ринку міжнародних вантажних послуг. Сьогодні особливо активно клієнти потребують послуги 3PL-операторів через відсутність складів належної якості, нестачу високопрофесійних логістів, жорстку конкуренцію тощо. Такі чинники змушують підприємства чи торгові компанії звертатися за логістичними послугами до сторонніх організацій.

Щодо фірм посередників класу 4PL, то звернення до аутсорсингу такого рівня – управління всім ланцюгом постачань – достатньо складне рішення для клієнта. Надати такі повноваження медіатору клієнт сьогодні може лише за умови повної впевненості у репутації оператора. А гарне реноме – це результат не одного року плідної праці.

На сьогодні в Україні 5PL не отримав достатнього поширення, тому PL-провайдерам слід звернути увагу на цей напрямок розвитку діяльності.

Висновки. Таким чином, доцільність використання логістичного аутсорсінгу пов'язана з тим, що клієнт має більше можливостей щодо розвитку власних стратегічних цілей без «розпилення» на логістичний процес, який можна передати фахівцям. Головною задачею для клієнта є визначити який саме набір послуг доцільно передати посереднику. Слід відзначити, що вірно обраний, досвідчений високопрофесійний логістичний оператор додає цінності та позитивного забарвлення іміджу компанії-замовника.

Література:

1. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період. – К. : НІСД, 2011. – 48 с. – [Електронний ресурс]. – Код доступу: http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/1025_dop-9838f.pdf
2. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК). України на середньостроковий період та до 2020 року / Залізничний транспорт України (науково-практичний журнал). – [Електронний ресурс]. – Код доступу: <http://railway.wordpress.com/2006/09/19/Концепція-розвитку-ТДК>
3. **Скорік О.В.** Підвищення ефективності транспортного обслуговування вантажовласників при доставці тарно-штучних вантажів у міжнародному автомобільному сполученні [Текст]: дис. ... канд. техн. наук: / О.В. Скорік. – Харків, 2008. – 163 с.
4. Logistic Performance Index. – [Електронний ресурс]. – Код доступу: <http://lpi.survey.worldbank.org/international/global/2012>
5. **Бауэрсокс Дональд Дж.** Логистика: интегрированная цепь поставок / Дональд Дж. Бауэрсокс, Дэйвид Дж. Клоос – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2008. – 640 с.
6. **Дыбская В. В.** Управление складированием в цепях поставок / В. В. Дыбская – М. : Альфа-Пресс, 2009. – 720с.
7. **Дыбская В. В.** Логистика: Учебник / В. В. Дыбская, Е. И. Зайцев, В. И. Сергеев, А. Н. Стерлигова; под. ред. В. И. Сергеева. – М. : Эксмо, 2008. – 944с.

Стаття надійшла: 06.12.2011 р.
Рецензент: д.е.н., проф. Бабич Д.В.

