

УДК 658.7

Шимко О. В.,*кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки ПВНЗ "Європейський університет", Рівненська філія*

РИНОК ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ: ПРОБЛЕМИ СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ

Проаналізовано тенденції, проблемні аспекти формування та функціонування ринку логістичних послуг. Визначені основні напрямки і перспективи подальшого розвитку ринку логістичних послуг в Україні.

***Ключові слова:** ринок логістичних послуг, провайдери логістичних послуг, аутсорсинг, логістичні кластери.*

Проанализировано тенденции, проблемные аспекты формирования и функционирования рынка логистических услуг. Определены основные направления и перспективы дальнейшего развития рынка логистических услуг в Украине.

***Ключевые слова:** рынок логистических услуг, провайдеры логистических услуг, аутсорсинг, логистические кластеры.*

The tendencies, problem aspects of the formation and development of the logistic services' market are analyzed. The main directions and perspectives of further development of the logistic services' market in Ukraine are fixed.

***Keywords:** logistic services' market, logistic services' providers, outsourcing, logistic clusters.*

Постановка проблеми. Логістичні послуги є важливими складниками ринкової системи господарювання. Саме завдяки засадам логістики і застосуванню на практиці принципів та методів щодо організації логістичних процесів (необхідний товар, у потрібній кількості, гарантованої якості, у необхідне місце, у належний час) забезпечується налагодження, безперервний рух матеріалів, ресурсів і готової продукції від виробника до споживача.

Сучасна глобалізація економічних відносин на світовому ринку, розвиток існуючих і створення нових міжнародних транспортних коридорів, торгово-транспортних мереж, розвиток логістичної інфраструктури, експансія технологій підтверджують важливість для України розвитку ринку логістичних послуг, який у світі переживає бурхливий розвиток і оцінюється більш як у 5 трл.дол., щороку зростаючи на 4-5% [1].

Однак, згідно із дослідженнями Світового банку, Україна за індексом

логістичної ефективності (ефективність процедур митного оформлення, інфраструктура транспортної логістики, доступність та легкість організації міжнародних поставок) займає 102-е місце серед 155 країн [10].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженнями проблем логістичної діяльності займалися провідні зарубіжні вчені-економисти Д. Бауерсокс, М. Бернон, М. Крістофер, Р. Купер, Р. Каплан, Д. Уотерс, А. Харрісон, Р. Хоук та ін., у працях яких закладено фундаментальні основи логістики. Проблемні питання управління логістичними процесами в Україні знаходяться в полі зору вітчизняних науковців, зокрема, таких як: С. Криківський, А. Кальченко, В. Кислий, Ю. Пономарьова, Н. Чухрай та ін. Однак незадовільна ситуація на внутрішньому ринку логістичних послуг вимагає більш глибокого науково-практичного обґрунтування низки питань щодо розробки механізму стабілізації і підвищення ефективності функціонування ринку логістичних послуг у нових економічних умовах, що зумовлює актуальність теми дослідження.

Мета і завдання дослідження. Метою цієї статті є дослідження сучасного стану та визначення факторів, які впливають на ефективне функціонування ринку логістичних послуг, викладення авторського бачення шляхів активізації такого процесу в Україні.

Виклад основного матеріалу. У 70–80-х роках ХХ ст. отримав розвиток перший рівень управління логістикою, на якому всі логістичні операції здійснювало підприємство. Однак ефективно управляти власними транспортними і складськими засобами можуть лише окремі компанії – логістики першої сторони (1PL – First Party Logistics), які самостійно розробляють та здійснюють логістичні операції: транспортування, складування, управління фінансовими та інформаційними потоками тощо.

Наприкінці 80-х – на початку 90-х років почала відбуватися трансформація функціональних операторів у комплексні, яка передбачає, що послуги з транспортування, складування тощо віддаються на аутсорсинг виконавцям логістичних послуг.

Логістична послуга – це діяльність, спрямована на задоволення потреб споживача шляхом постачання необхідного товару в необхідній кількості, у необхідному місці, у визначений час за мінімально можливою ціною.

Аутсорсинг у логістиці – це цілеспрямоване виділення окремих бізнес-процесів для здійснення всіх чи окремих функцій з розподілу продукту компанії, а також транспортування, зберігання, *управління запасами*, обслуговування клієнтів та побудови систем логістичної інформації і передача їх реалізації на договірній основі іншим організаціям, що спеціалізуються в області логістики й мають відповідний досвід, знання, технічні засоби.

Застосування аутсорсингу в логістиці дозволяє підприємствам:

- сфокусувати увагу на основному виді діяльності;
- зменшити потреби в капіталовкладеннях;
- оптимізувати штатний розклад;

- одержати доступ до ресурсів та технологій недоступних усередині підприємства;
- виконувати спеціалізовані функції, для яких організація немає фахівців або ресурсів;
- отримувати високоякісні сервісні послуги;
- гнучко реагувати на зміни ринку;
- скоротити сукупні витрати;
- і як результат – отримати конкурентні переваги на ринку.

Провайдери логістичних послуг за ступенем інтегрованості з бізнесом замовника, кількості реалізуючих логістичних функцій, а також рівнем доступу до міжнародних і регіональних ринків збуту поділяються на чотири основні групи:

1) 2PL-провайдери – вузькоспеціалізовані логістичні посередники, що пропонують аутсорсинг окремих задач. Такі фірми працюють на ринку класичних логістичних послуг – це транспортні компанії, експедитори, склади загального використання, вантажні термінали, митні брокери, агенти, страхові компанії, фірми з надання інформаційно-консалтингових послуг у галузі логістики тощо.

2) 3PL-провайдери (Third Party Logistics Providers) пропонують комплексний логістичний сервіс, тобто, беруть під свій контроль декілька або всі логістичні функції. Вони забезпечують функціонування найважливіших складових всього ланцюга розподілу. Подібні відносини будують на основі довгострокових договорів, нерідко із закріпленням матеріальної відповідальності логістичних провайдерів за якість функціонування відповідної частини логістичного ланцюга.

3) 4PL-провайдери (Fourth Party Logistics Providers) – це логістичні інтегратори повного циклу, тобто компанії, які використовують системний підхід до управління всіма логістичними бізнес-процесами замовника та координують дії компанії і її ключових контрагентів у ланцюгу поставок. Причому можуть це робити як самостійно, використовуючи власні реальні фізичні активи, так і залучаючи сторонніх виконавців – 3PL-провайдерів та виступаючи як посередники.

4) 5PL-провайдери – логістика електронної комерції – управління всіма компонентами ланцюга поставок за допомогою електронних засобів інформації. Логістика електронної комерції охоплює стратегічне планування та розвиток усіх необхідних для електронних угод логістичних систем та процесів, а також адміністративне та операційне забезпечення для їхнього фізичного виконання. Для 5PL-провайдерів характерне надання широкого спектра послуг, низький рівень логістичних активів, глобальні масштаби діяльності [3, с. 5].

Вітчизняний ринок аутсорсингу в логістиці почав зароджуватися з приходом в Україну транснаціональних торгових корпорацій. Подальший його розвиток відбувався завдяки імпортерам, які передавали спеціалізованим

підприємствам складські і транспортні операції з обробки своїх вантажів. Нині логістичним компаніям доручають ведення справ не лише імпортери, а й вітчизняні виробники та торговельні підприємства.

Хоча у даний час більшість українських підприємств орієнтовані на те, щоб забезпечувати логістику власними силами, експерти прогнозують стабілізацію логістичного ринку у 2011 році з темпами зростання 6-9 % [13].

На сучасному ринку логістичних послуг можна виділити три основних напрями:

- виконання перевезень і експедирування вантажів транспортом різних видів;
- надання складських послуг;
- надання послуг по інтеграції, а також керуванню ланцюгами постачань.

На думку експертів структура українського ринку логістики така: транспортування – 89%, зберігання – 8%, експедирування – 2%, управління ланцюгами постачань – 1% [10].

Найпоширенішими в Україні функціями, що передаються на аутсорсинг, є функції автоперевезень вантажів. Це зумовлено, насамперед, об'єктивними передумовами прискореного, порівняно з іншими видами транспорту, розвитку автомобільного сектора, зокрема:

- розвитком ринку товарів і послуг;
- розвитком фермерства, малого й середнього бізнесу;
- значною маневреністю і гнучкістю автомобільного транспорту;
- відсутність у значної частини населених пунктів інших комунікацій, крім автомобільних.

В українському секторі міжнародних автоперевезень задіяно понад 2 тис. автопідприємств, автомобільний парк яких нараховує близько 16,5 тис. одиниць. Сукупний річний оборот лише найбільших транспортних підприємств, що займають близько 20% ринку міжнародних автоперевезень, становить близько 37 млн. доларів.

Лідерами міжнародного автотранспортного бізнесу України є: ЗАТ “Київська виробнича компанія “Рapid”, ЗАТ “Транс Кінг”, ЗАТ “Укртрансзахід”, компанії “Транс Пеле”, “Орлан Транс Груп”, “Камаз-Транс-Сервіс”. Інші підприємства такого сектора – середні (до 10 одиниць техніки) та дрібні, існування яких на ринку визначається наявністю одного-двох автофургонів [6].

Поступово в Україні розвивається і аутсорсинг складського господарства, хоча високоякісні складські приміщення залишаються дефіцитом. У складському господарстві 70% припадає на перепрофільовані склади і лише близько 10% – на високопрофесійні центри логістики та нові складські комплекси, які відповідають сучасним вимогам. Потреба лише столичного ринку у якісній складській нерухомості, за оцінками експертів, складає 1 млн. кв. метрів. Загальний обсяг складських площ столиці складає близько 650 тис. кв. метрів. На склади з професійним менеджментом і високотехнологічним обладнанням припадає 250 тис. кв. метрів [9].

Основними параметрами, що визначають привабливість складського комплексу, є місце розташування, наявність митного терміналу, присутність залізничної та автомобільної рампи, наявність клімат-контролю, пропозиція сучасної комп'ютерної системи обліку руху складських запасів тощо. Значні інвестиції у будівництво логістичних комплексів навколо міст-мільйонників, і в першу чергу навколо Києва, зроблені іноземними компаніями, зокрема "Kuehne & Nagel" – два складські комплекси у Києві та в Гостомелі, HCM Group – в Обухові, "Westgate Logistic" – у селищі Стоянка, "Raben" – у Броварах тощо [6].

Близько 90% компаній, що надають логістичні послуги на ринку України – 2PL-провайдери. Розвитку контрактної логістики в Україні заважає, у першу чергу, низький попит на такі послуги з боку торговельних і виробничих компаній. Окрім цього, аутсорсинг логістичних функцій, що передбачає довгострокові права 3PL-провайдера на ведення логістичних операцій клієнта, не достатньо поширений у нашій країні через такі причини:

- обмежена кількість висококласних 3PL-операторів, що охоплювали б усю територію країни;

- небажання міняти усталений технологічний ланцюг;

- недовіра українських компаній до залучення у свій бізнес сторонніх осіб на довгостроковій основі й допуск їх до комерційної інформації;

- велика вартість послуг, що для українських компаній має велике значення.

3PL-провайдерами стають або компанії, що розвиваються шляхом розширення спектра логістичних послуг із оператора другого рівня, або вихідці з логістичних підрозділів підприємств не логістичного профілю (найчастіше великих дистрибуторів), які вирішили диверсифікувати свій бізнес і зайняти певне місце у незаповненій ніші економіки країни. У першому випадку такий розвиток відбувається на основі змін потреб вже існуючих клієнтів, у другому – за рахунок розширення клієнтської бази.

В Україні цей сегмент ринку перебуває на стадії зародження, і основними гравцями на ринку поки що є міжнародні компанії, зокрема, "Kuehne&Nagel", "FM Logistic", "DHL Danzas" та ін., які характеризуються значними фінансовими можливостями та відпрацьованими зв'язками з транснаціональними клієнтами. 3PL-компанії в основному розташовують свої філії і складські мережі у регіонах, прилеглих до міжнародних транспортних коридорів.

Стандартний пакет логістичних послуг 3PL-провайдера включає:

- відповідальне зберігання;

- передпродажна підготовка;

- крос-докінг;

- доставка вантажів по країні;

- дистрибуція по місту.

Зокрема, компанія "FM Logistic" надає такі логістичні послуги: зберігання, вантажно-розвантажувальні роботи, транспортні послуги, внутріш-

ні перевезення (FTL, складальні вантажі), міжнародна авто- та залізнична доставка, митне оформлення, Sorasking; послуги сучасного складського комплексу площею 80 000 кв. м (м. Бориспіль) [11].

У першу чергу в отриманні комплексних логістичних послуг, у тому числі і складських, зацікавлені торговельні мережі й міжнародні виробники – компанії, що працюють із косметичними засобами, побутовою хімією, побутовою технікою, продовольчими товарами, меблями, зокрема, великі роздрібні мережі (“Фоззі”, “Фуршет”, “Велика кишеня”, “Сільпо” тощо), міжнародні компанії (“Auchan”, “Danone”, “Вимм-Биль-Данн”, “IKEA”, “Metro Cash&Carry”, “Kodak”, “LG”, “Nestle Food”, “Pepsi”, “Procter&Gamble”, “Unilever”). Ці фірми використовують аутсорсинг більшості логістичних операцій і найчастіше ці послуги їм надають іноземні оператори.

Серед національних логістичних 3PL-операторів заслуговує на увагу компанія “Українські вантажні кур’єри (УВК)”, яка надає комплексні логістичні послуги на ринку України з 2001 року і пропонує:

- послуги відповідального зберігання в таких містах, як Дніпропетровськ, Донецьк, Одеса, Харків, Львів, АР Крим (Сімферопіль);

- систему доставок (“точно, своєчасно”; “від дверей до дверей” – доставка від 1 ящика; час доставки по Україні – 36 год.; обслуговування 700 точок роздрібних мереж; повна матеріальна відповідальність);

- експрес-доставку (гарантована доставка по всій Україні “від дверей до дверей” за 24 год.; відсутність обмежень на вагу і розмір; індивідуальний підхід до кожного клієнта);

- складські послуги (28 складів в Україні (40 тис.кв.м.); сучасний складський термінал класу А (10000 кв.м); використання палетної технології обробки і зберігання; система управління складом; система забезпечення документообігу (DCS);

- міжнародний форвардинг та ТБО (ТЛС в м. Києві 1000 кв.м; повний спектр складських послуг; повний спектр митно-брокерських послуг; доставка вантажів із країн Європи, СНД та Росії; міжнародні перевезення авто та залізничним транспортом) .

Постійними клієнтами УВК є більше 350 компаній [12].

Повний аутсорсинг логістичних операцій (4PL) в Україні поки що відсутній, насамперед через відсутність постачальників таких послуг, а по-друге, більшість торгових і виробничих компаній в Україні не досягли того рівня розвитку, на якому могли б користуватися послугами логістичних 4PL -провайдерів.

Крім того, як показали результати дослідження, в Україні зберігається нерівномірність розвитку ринку логістичних послуг в територіальному розрізі. Найбільша кількість підприємств, які здійснюють логістичну діяльність, зареєстровано у Київській області – 28 (у т. ч. м. Києві-21), Одеській області-2 (у т. ч. м. Одесі-1), у містах Львів та Миколаїв-2, Хар-

ків, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Ужгород, Запоріжжя – по 1. Сьогодні залишається 8 областей (Донецька, Житомирська, Луганська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Чернігівська), у яких не зареєстровано жодного підприємства такого напрямку діяльності. Разом з тим, відсутність зареєстрованих підприємств у цих областях не свідчить про відсутність у складі організаційно-економічної структури промислових, торговельних та виробничих підприємств логістичних відділів, департаментів або посад логістів-менеджерів [7].

З метою визначення лідерів ринку, а також популяризація кращої практики й передових ідей у сфері логістики за підсумками рейтингу "Logistics Award Ukraine – 2010" сформована група лідерів ринку логістичних послуг України.

Переможці у різних номінаціях визнано:

- "Кращий логістичний провайдер" – компанія ТОВ "Рабен Україна";
- "Кращий постачальник ІТ-Рішень" – компанія "Українські інтелектуальні технології";
- "Краща консалтингова компанія" – компанія "КТС Плюс";
- "Кращий міжнародний логістичний оператор в Україні" – компанія ДП "Кюне й Нагель";
- "Кращий складський оператор" – ТОВ "КОМОРА-С";
- "Кращий логістичний оператор контейнерних перевезень" – "UniLamanGroup";
- "Краща транспортно-експедиційна компанія" – ТОВ "Рабен Україна";
- "Краща транспортно-експедиційна компанія" – компанія ЗАТ "ДПД Україна";
- "Краща виробнича компанія" – компанія "Schoeller Arca Systems";
- "Краще рішення в логістиці" – компанія ТОВ "Рабен Україна";
- "Кращий персонал в логістиці" – компанія ЗАТ "ДПД Україна" [14].

Як показали проведені дослідження, для сучасного етапу розвитку українського ринку логістичних послуг характерним є такі тенденції:

- залучення логістичних операторів до виконання логістичних функцій, що значно підвищує ефективність діяльності;
- інтенсивний розвиток глобальних логістичних операторів;
- збільшення цінності послуг логістичних компаній для клієнтів через зниження витрат разом з розширенням можливостей і географії діяльності;
- розширення міжрегіонального доступу до ринків збуту;
- інноваційний розвиток інфраструктури логістичних процесів;
- розширення контурів інформатизації, що проявляється в готовності логістичних компаній оперативно надавати клієнтам необхідну інформацію;
- укладення контрактів на 3-5 років, що дозволяє реалізовувати довгострокові плани розвитку та тривалого співробітництва;
- інтеграційні процеси у галузі сприяють формуванню різних союзів і об'єднань.

Узагальнюючи проведений аналіз та оцінку сучасного рівня розвитку ринку логістичних послуг, відзначимо основні проблеми, які стримують його розвиток і зростання:

- недостатнє оновлення основних засобів у галузях виробничої інфраструктури, невідповідність їх технічного рівня сучасним і перспективним вимогам;

- низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;

- повільне удосконалення складських технологій та недостатній їх зв'язок із виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;

- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток логістики в Україні.

Одним із напрямів вирішення цих проблем є розробка комплексної програми розвитку логістичної сфери, спрямованої на підвищення ефективності функціонування цих галузей, організацію раціональної системи логістичного обслуговування потреб регіонів у перевезеннях, формування конкурентного середовища на регіональному ринку транспортно-складських послуг тощо. Ефективним інструментом підвищення конкурентоспроможності економіки та суб'єктів господарювання за рахунок оптимізації витрат у сфері логістики може стати формування транспортно-логістичних кластерів.

Кластери у сфері логістики сформовані у багатьох країнах світу. Зокрема, економіка Фінляндії розбита на 9 кластерів, Нідерландів – на 20 “мегакластерів”, у Данії функціонує 29 кластерів, які об'єднують 40 відсотків усіх підприємств країни і забезпечують 60 відсотків експорту, в Австрії діють транскордонні кластери з Німеччиною, Італією, Швейцарією, Угорщиною.

Концепцією створення кластерів в Україні передбачено формування: виробничих, інноваційно-технологічних, туристичних, транспортно-логістичних кластерів [8].

Так, у Херсонській області перспективним визнано створення першого в Україні транспортно-логістичного кластера, який повинен об'єднати 106 підприємств та організацій, серед яких 3 морських торгових порти, 7 річкових портів, 5 судноплавних компаній, судноремонтні верфі, підприємства залізничного та автомобільного транспорту, аеропорт, авіапідприємства.

Першочерговими завданнями транспортно-логістичного кластера мають бути:

- 1) розвиток і модернізація інфраструктури (автомобільних доріг і залізниць, річкових, морських та авіапортів, об'єктів придорожнього сервісу);

- 2) створення сучасних логістичних терміналів;
- 3) удосконалення механізму будівництва, ремонту та обслуговування доріг, їх раціональне використання;
- 4) географічне розширення масштабу перевезень;
- 5) стимулювання інноваційної діяльності та впровадження нових технологій у логістичну галузь.

Формування транспортно-логістичних кластерів дозволить створити сучасну логістичну інфраструктуру, що відповідає міжнародним стандартам, сприятиме підвищенню продуктивності (скороченню термінів доставки товарів, зниженню тарифів на зберігання, підвищенні якості сервісного обслуговування, збільшенню обсягів пасажирських та вантажних потоків), в інноваційній активності підприємств, що входять до складу кластера, в активізації залучення інвестицій, у забезпеченні прискореного соціально-економічного розвитку регіонів, у межах яких розміщені кластери [2].

Висновки. Сучасні тенденції світового економічного простору та процеси ринкової трансформації, які активно проходять на вітчизняному ринку, зумовлюють необхідність зміни підходів і принципів до організації та управління господарською діяльністю загалом та логістикою зокрема. Сучасна концепція логістики виступає принципово новим, креативним підходом до регулювання економічних процесів у ринковій економіці.

Логістичний бізнес в Україні – один із наймолодших, можливо, тому один із найризикованіших. Цей ринок характеризується дефіцитом кваліфікованих спеціалістів, недостатньо розвинутою інфраструктурою, слабкою підтримкою з боку держави.

Незважаючи на наявність окремих гальмуючих чинників, ринок логістичних послуг в Україні успішно розвивається.

Однією з визначальних умов ефективного функціонування вітчизняного ринку логістичних послуг є формування сучасної, науково обґрунтованої стратегії його розвитку з урахуванням інноваційного потенціалу економіки України, національних пріоритетів та світових процесів глобалізації та регіоналізації.

Подальшого наукового обґрунтування потребують підходи до формування комплексу маркетингу для просування логістичної послуги на ринку, логістика електронної комерції.

Література:

1. Кальченко А. Проблеми логістичного ринку послуг / А. Кальченко // Маркетинг в Україні. – 2009. – № 1. – С. 59-63.
2. Кислий В. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні / В. Кислий, Т. Жарик // Економіка України. – 2010. – № 12. – С. 28-36.
3. Кристофер М. Логістика та управління ланцюжками постачань / М. Кристофер / Пер. з англ. В. С. Лукинського. – СПб.: Питер, 2005. – 316 с.

4. Решетнікова І. Логістична послуга як об'єкт маркетингової діяльності / І. Решетнікова // Маркетинг в Україні. – 2008. – № 3. – С. 68-69.
5. Чухрай Н. Аутсорсинг в логістиці: європейський та український досвід / Н. Чухрай // Транспорт і логістика. – 2007. – № 5 (19). – С. 32-35.
6. Аутсорсинг як стратегія розвитку логістичної системи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.corgusgroup.com/outsourcing/> – Заголовок з екрана.
7. КВЕД Вся Україна Довідник компаній України Бізнес-Гід [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.business-guide.com.ua/enterprises>.
8. Концепція створення кластерів в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/cgi-bin/law>.
9. Ринок логістичної нерухомості України. Тенденції розвитку та перспективи [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://www.maygerconsulting.com>. – Заголовок з екрана.
10. Світовий банк досліджував ринок логістики України [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://ukrinform.biz/news/23172/>. – Заголовок з екрана.
11. <http://www.ukrlogist.com/node/768> – сайт компанії “FM Logistic Україна”.
12. <http://uvk.ua/rus/index.php> – сайт компанії “УВК”.
13. <http://logistik.at.ua/> – сайт Української асоціації логістики.
14. <http://ula-online.org> – сайт Української логістичної асоціації.