

СУЧАСНІ СИСТЕМИ ДОСТАВКИ З ВИКОРИСТАННЯ ПРОВАЙДЕРІВ ЛОГІСТИКИ (4 PL І 5PL)

Ринок логістичних послуг з початку 80-х років 20 століття піддався змінам та розвитку: з'явилися поняття аутсорсингу та нові системи доставки вантажів, обслуговування клієнтів, що вплинуло на подальше ведення бізнесу та підприємницьку діяльність

З розвитком аутсорсингу почали свій розвиток і логістичні оператори. На початку 80-х років 20 сторіччя «ефективність їх діяльності стосувалася окремих фрагментів логістичної діяльності з метою досягнення досконалої точності, чіткості», що стало початком для формування операторів рівню 1PL (First Party Logistics), тобто підприємство самостійно розробляє та здійснює діяльність пов'язану зі складуванням, транспортуванням, управлінням матеріальними та інформаційними потоками [1. с. 121 - 122]. При такому самостійному веденні діяльності підприємства несуть великі збитки на утримання транспорту, складів та персоналу, що обслуговує їх, - це впливає на рівень рентабельності. Для підвищення її рівня та удосконалення логістичних процесів оператори почали трансформування з функціональних у комплексні: підприємства почали наймати перевізників та орендувати склади, але при цьому вони самі контролюють ланцюги поставки вантажів. Такий формат роботи логістичних операторів дозволяє вивільнити частину капіталу та зменшити затрати, пов'язані з перевезеннями та складською роботою. Таким чином у 90-х роках 20 століття на ринку з'явилася нова система доставки вантажу та логістичного обслуговування – 2 PL (Second Party Logistics) [1. с. 121 - 122].

Наступним етапом розвитку операторів стала система 3 PL (Third Party Logistics), завдяки якій підприємство майже знімає з себе сегмент управління логістикою, який пов'язаний зі складуванням, перевезеннями, контролем запасів, транспортно-експедиційною діяльністю, митним декларуванням тощо. Оператор є відповідальним за стан вантажу, строки доставки, перетинання кордону. У цьому випадку на підприємстві є декілька осіб, що контролюють діяльність оператора та доповідають у відповідні підрозділи про його роботу. Таким чином зникають затрати на особисте обслуговування транспорту, складів, заробітну плату штату робітників, пов'язаних з цими підрозділами.

З розвитком ринку логістичних послуг з'явилася інтеграція всіх ланцюгів доставки вантажу в окреме підприємство, яке повністю виконувала задачі, пов'язані доставкою вантажу, починаючи з формування транспортних одиниць на закінчуючи поставкою до споживача. Таким чином з'являється новий рівень логістичного обслуговування – 4 PL (Fourth Party Logistics), при якому підприємство лише виробляє продукцію та займається її просуванням на ринку (пошук ринку збуту, реклама тощо), а оператор повністю контролює логістичну сферу. [1. с. 122].

Основними функціями четвертого рівня є планування використання транспорту, організація та оптимізація маршрутів, слідкування за вантажем в процесі перевезення; управління складами, запасами, лізинг кадрів, фінансові послуги і консалтинг [2].

Для функціонування оператора рівня 4PL необхідна наявність чотирьох основних компонентів: архітектура (інтеграція), керування, комунікація, надання засобів, при їх використанні оператор надає необхідний рівень послуг, при якому зникає необхідність втручання підприємства у логістичний процес. Схема функціонування наведена на рисунку 1.



Рисунок 1 – Схема функціонування оператора рівня 4PL [1. с.124]

Оператор рівня 4PL може працювати за трьома варіантами: Synergy Plus, Solution Integrator, Industry Innovator. За першим варіантом відбувається співпраця операторів третього та четвертого рівнів: 3 PL займається сферою, пов'язаною з переміщення матеріальних потоків, а 4 PL відповідає за сферу відносин у ланцюгу поставки, доставки, тобто займається сферою корпоративних відносин. У випадку з другим варіантом, Solution Integrator займається цілим ланцюгом поставки лише співпрацюючи з оператором третього рівня в окремих логістичних питаннях. Третя модель

використовується в окремих специфічних галузях, де логістика має менше значення аніж у звичних випадках [1. с.125].

Прикладом оператора Fourth Party Logistics є торгова компанія METRO Group, яка утворилася у 1996 році, має ряд підрозділів: Metro Cash & Carry, Real Extra, Media Markt и Saturn, Galeria Kaufhof. Логістична робота в торговій компанії ведеться відповідно до Supply Chain Management, тобто управління ланцюгом поставок. Оператор 4 PL у даній торговій мережі є внутрішнім: він створений завдяки виведенню з основних підрозділів логістичних та утворенню окремого власного оператора, який має повноваження з організації та контролю ланцюгів доставки вантажів. Внутрішній провайдер компанії «METRO Group» відповідальний за створення та контроль роботи логістичних процесів, а експлуатаційна робота передана до рук інших кваліфікованих операторів. Завдяки такій організації мінімізуються затрати на транспортування вантажів між філіями та виробниками та вантажну роботу [3].

Під-час розвитку четвертого класу систем доставки вантажів з'являється п'ятий - 5 PL (Fifth Party Logistics), який передбачає використання інформаційних технологій. «Оператору 5 PL властиве: надання широкого спектра послуг, низький рівень логістичних активів, глобальні масштаби діяльності.» [1. с.125].

Оператори даного класу мають орієнтацію на модель «віртуального підприємства». Це нова форма економічних організацій, яка утворена на основі територіально роз'єднаних підприємств та/або співпрацівників, робота яких основана на використанні інформаційно-інтелектуальних технологій через мережу Internet. У випадку 5 PL логістика виходить за рівні звичайного підприємства: до операторів цього рівня відносять міжнародні системи продажу товарів Amazon, Aliexpress, які створюють площадку для споживачів та продавців, зв'язок, яких відбувається через мережу Internet. Таким чином, можна вважати, що оператор класу 5 PL – віртуальним підприємством, для якого властиве наступне: наявність механізмів гнучкого формування нових організаційних структур, швидка адаптація до потреб ринку, саморегулювання та самоорганізація, корпоративні відносини з бізнес-партнерами.

Висновок: Системи 3PL, 4PL та 5PL дають можливість компанії не мати постійних витрат пов'язаних з логістикою – є періодичні, які обійдуться значно дешевше. В залежності від обраної системи доставки вантажу, поставок підприємства мають змогу значно знизити рівень витрат на обслуговування транспортних засобів, складів, заробітні плати відповідних фахівців, що дає змогу вивільнити різні рівня капіталу для потреб підприємства. Для невеликих компаній, що розвиваються та не мають сталого місця на ринку більш рентабельним рішенням є вибір у вигляді системи 4PL. Для великих компаній зі світовим ім'ям, дана система може стати внутрішньою, тобто окремим

інтегрованим підрозділом. Провайдер рівня 5PL в залежності від послуг, що надає споживачам, може стати гарним рішенням як для невеликої компанії, так і для фізичної особи.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Крикавський Є.В., Чернописька Н.В. Логістичні системи: Навч. посібник. - Львів: Видавництво Національного університету "Львівська політехніка", 2009. - 264 с.

2. Чукурна Е. П. Логістичний аутсорсинг в умовах глобалізації / Е. П. Чукурна, А. В. Більмак, Ю. С. Іщенко // Молодий вчений. – 2017. – № 1(41). – С. 727– 731.

3. Научно-аналитический журнал «Логистика и управление цепями поставок» [Електронний ресурс] // 4PL провайдеры: тенденции становления рынка в свете немецкого опыта / режим доступа <http://lscm.ru/index.php/ru/po-rubrikam/item/909-4pl>