

Виртуальные логистические провайдеры в системе классификации логистических операторов

П.А. Ермакова

Курганский государственный университет, Курган

Аннотация: в данной статье приводятся различные трактовки понятия виртуального логистического провайдера, определяется место виртуальных логистических провайдеров в системе классификации логистических операторов, дается их классификация, а также проводится анализ перспектив их развития в мировой и российской экономике.

Ключевые слова: логистические операторы, виртуальные логистические провайдеры, информатизация и виртуализация логистической деятельности.

В современной учебной и научно-методической литературе многие авторы выделяют логистических провайдеров уровня 5PL (Fifth Party Logistics) как отдельный элемент в классификации логистических операторов [1-8].

Под 5PL провайдером как правило понимают логистического оператора, деятельность которого основана на использовании комплекса современных информационно-коммуникационных технологий, которые позволяют вести в интерактивном режиме базу данных грузоотправителей, грузополучателей и транспортных компаний, осуществлять планирование перевозок, диспетчеризацию и мониторинг исполнения заказов в системе виртуальной логистики [1-4, 9, 10].

Многие авторы, и в частности А.В. Иващенко и Д.Г. Пейсахович, понимают под 5PL-провайдером оператора, управляющего в основном потоками информации о заказах, ресурсах, планах и фактическом состоянии транспортной сети в интегрированной цепи поставок [1].

Однако, стоит заметить, что подобное информационное и автоматизирующее управление логистическими бизнес-процессами с использованием самых современных информационных систем и технологий производят логистические операторы любого уровня, заинтересованные в

сохранении своих конкурентных позиций на современном рынке в условиях информационно-сетевой экономики и стремящиеся постоянно сокращать свои внутренние непроизводительные расходы и транзакционные издержки. Следовательно, на каждом уровне логистического сервиса присутствуют названные информационно-коммуникационные решения, и операторы любого уровня используют современные информационные комплексы и виртуальные технологии планирования, диспетчеризации и мониторинга логистических бизнес-процессов.

Если рассматривать 5PL-провайдеров с точки зрения интеграционного подхода, как это делают Лишнев К.О., Тараскина Е.П., Заруднев Д.И., Дикинов А.Х., Хончукаева Л.В. и Айтбагина Э.Р., тогда под 5PL-провайдингом следует понимать управление уже всеми компонентами интегрированной цепи поставок, а не только информационными потоками. Такое управление подразумевается в рамках единого информационного пространства, с использованием сети Интернет в качестве объединяющей виртуальной платформы [4]. Такую систему еще называют «виртуальная логистика» или «Интернет-логистика» [2, 4, 6].

В данном случае 5PL-провайдер определяется уже как «сервисная компания, которая выполняет на основе аутсорсинга комплексные услуги по управлению интегрированными процессами в цепях поставок без применения физических механизмов управления материальными и иными логистическими потоками» [2].

По словам Айтбагиной Э.Р. 5PL-провайдер – это логистический оператор, принимающий на себя функции 4PL-оператора и обеспечивающий более глубокое и всестороннее взаимодействие и координацию работы обслуживаемых клиентов в режиме реального времени с широким использованием сети Интернет [5].

Однако, такая трактовка 5PL-провайдера также не дает возможности выделить его в качестве отдельного, самостоятельного элемента классификации логистических операторов. Это видится невозможным в виду того, что по опыту специалистов практиков сами 3PL- и 4PL-провайдеры несколько лет назад уже перешли на максимально полную информатизацию и виртуализацию своей деятельности и без отказа от своей материально-технической базы, а наоборот, укрепив её и автоматизировав.

Так, по словам коммерческого директора ЗАО «Логистическая компания МОЛКОМ» (3PL-провайдера) Седрика Амблара, информационные технологии – это фундамент бизнеса, инструмент оптимизации операционных процессов 3PL-провайдера и драйвер его развития. Постоянное совершенствование внедряемых информационных технологий позволяет 3PL-провайдерам решать все новые и новые задачи, обеспечивать глубокую интеграцию всех бизнес-процессов в единое информационное поле, и требует консолидации в структуре 3PL-провайдера функционала логистического комплекса, профессионального логистического оператора, информационно-технической компании, контактного центра, транспортной компании, фулфилмент-оператора и агентства цифрового маркетинга [11, стр. 15].

Виртуализация, информатизация и автоматизация 3PL- и 4PL-провайдеров на сегодняшний день стала уже обычной и необходимой практикой современного рынка и не вызывает существенного расширения или кардинального изменения спектра логистических услуг провайдеров, целей и процессов осуществления ими своих услуг, следовательно, не изменяет их видовой, процессный или функциональный состав и не позволяет выделить такого рода «виртуальных» или «Интернет-провайдеров» в качестве нового вида логистических операторов.

Это также подтверждают слова Седрика Аламбера о том, что особенности Интернет-торговли и Интернет-логистики на сегодняшний день большей частью связаны с позиционированием продуктов и услуг, а вот бизнес-логистические технологии, наработанные при традиционных форматах продажи, во многом в электронной коммерции просто повторяются [11, стр. 16].

Данная точка зрения впервые была обоснована профессором Сергеевым В.И. в учебнике по управлению цепями поставок [12]. Он отмечает, что изменения, связанные с развитием Интернета и электронным бизнесом, оказывают сильное влияние на различные сегменты рынка логистических услуг, которые в целом развиваются интегративно. Однако, электронная коммерция не является новым сегментом или новым критерием классификации решений по управлению цепями поставок. Она ведет лишь к образованию более широкого спектра предложений интегрированных услуг 3PL- и 4PL-уровня в цепях поставок [12, стр. 261].

Существует, однако, еще одна точка зрения на понимание феномена 5PL-провайдинга, которой придерживаются такие зарубежные и российские авторы как Koch J., Strube F., Zadek H., Дыбская В.В., Зайцев Е.И., Стерлигова А.Н., Прокофьева Т., Покараева Н., Курамшин Н.Д., и которая наиболее близка также автору данной статьи.

Данный подход заключается в том, что под 5PL-провайдерами понимают стратегических логистических операторов или стратегических логистических консультантов [3, 7, 9-10, 13-14].

На рис.1 представлена схема модели позиционирования сегментов рынка логистического аутсорсинга, принятая в Германии, согласно которой 5PL-провайдеры занимают отдельное наивысшее положение в классификации логистических операторов.



Рис. 1. – Модель позиционирования сегментов рынка логистического аутсорсинга [7, 13-14]

Возникновение указанной концепции связано, в первую очередь, с тем, что стремительное развитие современных информационных систем и технологий дает возможность внедрения самых мощных и прогрессивных технологий в сферу экономики, бизнеса и логистического сервиса, обеспечивающую беспрецедентный, невозможный ранее уровень и масштаб обработки данных, составляющий основу для принятия решений не только операционного уровня, но и стратегического. Данные технологии включают в себя далеко не только внедренные в сферу логистического аутсорсинга Интернет-технологии и технологии электронного документооборота. Изменения в стратегическом логистическом планировании связаны в первую очередь с внедрением интеллектуальных систем, основанных на нейрокибернетических технологиях анализа данных, а также на экспертных технологиях автоматизированного машинного управленческого принятия решений и воздействия на подчинённые объекты.

Автор данной статьи безусловно согласен с мнением аспиранта Казанского национального исследовательского технического университета А.Н. Туполева Курамшина Н.Д., что дальнейшее развитие логистического аутсорсинга в современных условиях будет обусловлено развитием современных сетевых компьютерных технологий и интеллектуального программного обеспечения баз данных [3]. Однако, к этому можно добавить, что развитие экспертных систем и нейрокибернетики, а также всё более широкое и активное использование «облачных» вычислений, распределенных вычислений, удаленных и распределенных баз данных позволит перейти на принципиально новый уровень обработки информации и принятия решений, заключающийся в их автоматизации и осуществлении без какого-либо перманентного вмешательства человека.

Технологии распределенных вычислений позволят обрабатывать практически неограниченные по размеру объемы информации и, следовательно, обслуживать логистические цепи и логистические сети любого масштаба, как национальные, межнациональные, так и общепланетарные. Это позволит охватить и интегрировать логистические сети и цепи поставок в каждой стране, экономическом или географическом союзе, а также на разных материках, в перспективе создавая и обслуживая единую общепланетарную экономико-распределительную сеть товарного хозяйства. В свою очередь, технологии искусственного интеллекта позволят автоматизировать процесс принятия решений в логистических сетях такого масштаба, заменив в этом вопросе интеллектуальные способности человека, которые в данном случае будут физически не способны справиться с масштабами такой деятельности.

Современной реальностью может стать абсолютная беспристрастность и максимальная оптимальность с точки зрения эффективности функционирования всей логистической сети, жизнедеятельности государств

и экономических союзов. Общество сможет приблизиться к оптимальной продовольственной и товарной обеспеченности народного хозяйства и потребителя, экологической и энергетической безопасности и экономичности. Использование технологий искусственного интеллекта позволит решить проблемы и нивелировать «узкие места», связанные с вопросами межорганизационной логистической координации в цепях и сетях поставок, возникающие за счет противоположности интересов участников сети, а также позволит проводить не только максимально эффективный оперативный учет, контроль и планирование деятельности логистических сетей, но и осуществлять тактическое и стратегическое управление логистическими сетями на основании самообучающихся экспертных систем.

На рассматриваемом этапе 5PL-провайдер имеет возможность перейти из рядового звена логистической цепи поставок, исполняющего для неё определенный перечень логистических функций, в полноправный субъект управления логистическими цепями и сетями поставок [15], в субъект политического и экономического управления. На данном этапе изменяется его процессный и функциональный состав, расширяется и кардинально изменяется спектр услуг и целей. 5PL-провайдер начинает определять политику развития мирового логистического сервиса, а, следовательно, и политику развития экономики. С использованием названных технологий у 5PL-провайдера появляется возможность задавать систему координат деятельности участникам логистических цепей и сетей поставок, выступать интегрирующим фактором, автоматизировано находя очень подвижный и постоянно изменяющийся баланс между разнонаправленными интересами государств, потребителей и коммерческих участников логистических сетей поставок продовольственных и промышленных товаров.

И, можно сделать вывод о том, что в данном контексте именно концептуальные изменения целей, задач, функций и масштаба деятельности,

а также места, роли и предназначения логистического провайдера в сетях поставок, позволяют говорить о действительно новом шаге и новом уровне в классификации логистических операторов. Именно перечисленные возможности самостоятельного определения стратегии развития логистических цепей и сетей поставок исходя из заданной, выбранной политической концепции и автоматизированного принуждения участников цепи поставок к ее исполнению являются основанием для выделения 5PL-провайдера в качестве самостоятельного, действительно концептуально нового и отличающегося кардинально принципами работы от всех предыдущих логистических операторов, провайдера наивысшего уровня в классификации операторов логистического аутсорсинга.

Литература

1. Иващенко А.В., Пейсахович Д.Г. Проактивная диспетчеризация ресурсов транспортного оператора 5PL // Интеллект. Инновации. Инвестиции. 2013. № 3. С. 153-158.
2. Тараскина Е.П., Заруднев Д.И. 5PL-провайдеры: миф или реальность? // Сборник: Экономические аспекты логистики и качества работы железнодорожного транспорта. Материалы II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Омский государственный университет путей сообщения. 2016. С. 70-72.
3. Курамшин Н.Д. 5PL – новый уровень логистического аутсорсинга // Успехи современной науки и образования. 2016. Т.3. № 8. С. 54-56.
4. Лишнев К.О. 5PL-провайдеры как перспективный этап развития логистического аутсорсинга // Сборник: Россия в современном мире: в поисках инновационной стратегии; новые модели роста. Материалы Международной межвузовской научной магистерской конференции: сборник докладов. Под ред.: Т.Г. Тумаровой, И.Н. Самоновой, Н.С. Славецкой. 2012. С. 244-246.



5. Айтбагина Э.Р. Роль логистических посредников и провайдеров (операторов) // Техника и технологии строительства. 2016. № 2 (6). С. 2.
 6. Дикинов А.Х., Хончукаева Л.В. Проблемы развития логистического аутсорсинга в Российской Федерации // Вестник Мордовского университета. 2014. Т. 24. № 4. С. 94-102.
 7. Прокофьева Т., Покараева Н. Логистический аутсорсинг и основные направления развития комплексного логистического бизнеса в России // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2012. № 3. С. 22-28.
 8. Мамаев, Э. А., Чеботарева Е. А. Логистические провайдеры в транспортных системах / Рост. н/Д: Рост. гос. ун-т путей сообщения. 2011. 123 с.
 9. Дзряян А.Х. Институциональное развитие современных цепей поставок потребительского рынка: логистический аспект // Инженерный вестник Дона, 2012, № 3 URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n3y2012/975.
 10. Зырянов В.В., Еремина Л.В. Оценка эффективности функционирования контрагентов в логистической системе транспортного предприятия // Инженерный вестник Дона, 2012, № 1 URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n1y2012/728.
 11. Амблар С. Для успеха бизнеса e-commerce необходим единый провайдер // Логистика. 2016. № 2. С. 14-17.
 12. Сергеев В.И. Управление цепями поставок: учебник для бакалавров и магистров. М.: Издательство Юрайт, 2015. 479 с.
 13. Дыбская В.В., Зайцев Е.И., Сергеев В.И., Стерлигова А.Н. Логистика. Полный курс МВА. М.: Эксмо, 2013. 944 с.
 14. Дыбская В.В. Провайдеры логистических услуг – кто они? // Логистика и управление цепями поставок. 2004. № 1. С. 51-63.
 15. Ермакова П.А. Объектное моделирование и проектирование новой когнитивной формы виртуальных логистических провайдеров //
-



Инженерный вестник Дона, 2016, № 2 URL:
ivdon.ru/ru/magazine/archive/n2y2016/3577.

16. Koch J. Logistik im Wandel; In: Andersen; DEG; FAZ-Institut; Manager-Magazin (Hrsg.): Chancen in Emerging Markets – Logistik – Fokus Mitten – und Osteuropa/Asien; Frankfurt am Main; 2003; ss. 10-15.

17. Strube F.; Zadek H. Mit E-Logistics zum End-to-End im E-Business; in: Technologie und Management (t&m); 49. Jahrgang; 2000; Heft 7/8; ss. 24-28.

References

1. Ivashhenko A.V., Pejsahovich D.G. Intellekt. Innovacii. Investicii. 2013. № 3. pp. 153-158.

2. Taraskina E.P., Zarudnev D.I. Sbornik. Jekonomicheskie aspekty logistiki i kachestva raboty zheleznodorozhnogo transporta. Materialy II Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii s mezhdunarodnym uchastiem. Omskij gosudarstvennyj universitet putej soobshhenija. 2016. pp. 70-72.

3. Kuramshin N.D. Uspehi sovremennoj nauki i obrazovanija. 2016. T.3. № 8. pp. 54-56.

4. Lishnev K.O. Sbornik: Rossija v sovremennom mire: v poiskah innovacionnoj strategii; novye modeli rosta. Materialy Mezhdunarodnoj mezhvuzovskoj nauchnoj masterskoj konferencii: sbornik dokladov. Pod red.: T.G. Tumarovoj, I.N. Samonovoj, N.S. Slaveckoj. 2012. pp. 244-246.

5. Ajtbagina Je.R. Tehnika i tehnologii stroitel'stva. 2016. № 2 (6). pp. 2-3.

6. Dikinov A.H., Honchukaeva L.V. Vestnik Mordovskogo universiteta. 2014. T. 24. № 4. pp. 94-102.

7. Prokofeva T., Pokaraeva N. RISK. Resursy, informacija, snabzhenie, konkurencija. 2012. № 3. pp. 22-28.

8. Mamaev, Je. A., Chebotareva E. A. Logisticheskie provajdery v transportnyh sistemah. [Logistics service providers in transport systems]. Rost. n/D: Rost. gos. un-t putej soobshhenija. 2011. 123 p.



9. Dzrejan A.H. Inženernyj vestnik Dona (Rus), 2012, № 3. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n3y2012/975.
10. Zyrjanov V.V., Eremina L.V. Inženernyj vestnik Dona (Rus), 2012, № 1. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n1y2012/728.
11. Amblar S. Dlja uspeha biznesa e-commerce neobhodim edinyj provajder. Logistika. 2016. № 2. pp. 14-17.
12. Sergeev V.I. Upravlenie cepjami postavok: uchebnik dlja bakalavrov i magistrov [Supply Chain Management]. M.: Izdatel'stvo Jurajt, 2015. 479 p.
13. Dybskaja V.V., Zajcev E.I., Sergeev V.I., Sterligova A.N. Logistika. Polnyj kurs MVA. [Logistics. MBA Full Course] M.: Jeksmo, 2013. 944 p.
14. Dybskaja V.V. Logistika i upravlenie cepjami postavok. 2004. № 1. pp. 51-63.
15. Ermakova P.A. Inženernyj vestnik Dona (Rus), 2016, № 2 URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n2y2016/3577.
16. Koch J. Logistik im Wandel; In: Andersen; DEG; FAZ-Institut; Manager-Magazin (Hrsg.): Chancen in Emerging Markets Logistik Fokus Mitten und Osteuropa/Asien; Frankfurt am Main; 2003; pp. 10-15.
17. Strube F.; Zadek H. Mit E-Logistics zum End-to-End im E-Business; in: Technologie und Management (t&m); 49. Jahrgang; 2000; Heft 7/8; pp. 24-28.