

Володимир ПОЛИНЯКд-р. філософії, викладач кафедри підприємництва і торгівлі
Західноукраїнського національного університету**ЗРОСТАННЯ ЦІН НА ПАЛЬНЕ У США ЯК ФАКТОР ВПЛИВУ НА
ОПЕРАЦІЙНІ РІШЕННЯ УКРАЇНСЬКИХ ЛОГІСТИЧНИХ
АУТСОРСИНГОВИХ КОМПАНІЙ**

Актуальність дослідження пов'язана з тим, що вартість дизельного пального сьогодні є одним із визначальних факторів формування собівартості вантажних автомобільних перевезень у США. За даними Управління енергетичної інформації США (U.S. Energy Information Administration) (див.рис.1), станом на 4 травня 2026 року середня ціна дизельного пального для автомобільних перевезень у США становила 5,640 дол. США за галон, що на 2,143 дол. більше, ніж роком раніше [1; 2]. Для американських транспортно-логістичних компаній це означає не лише зростання прямих витрат, а й підвищення нестабільності операційного планування, тарифоутворення, паливної надбавки (fuel surcharge) та маржинальності перевезень [3; 5].

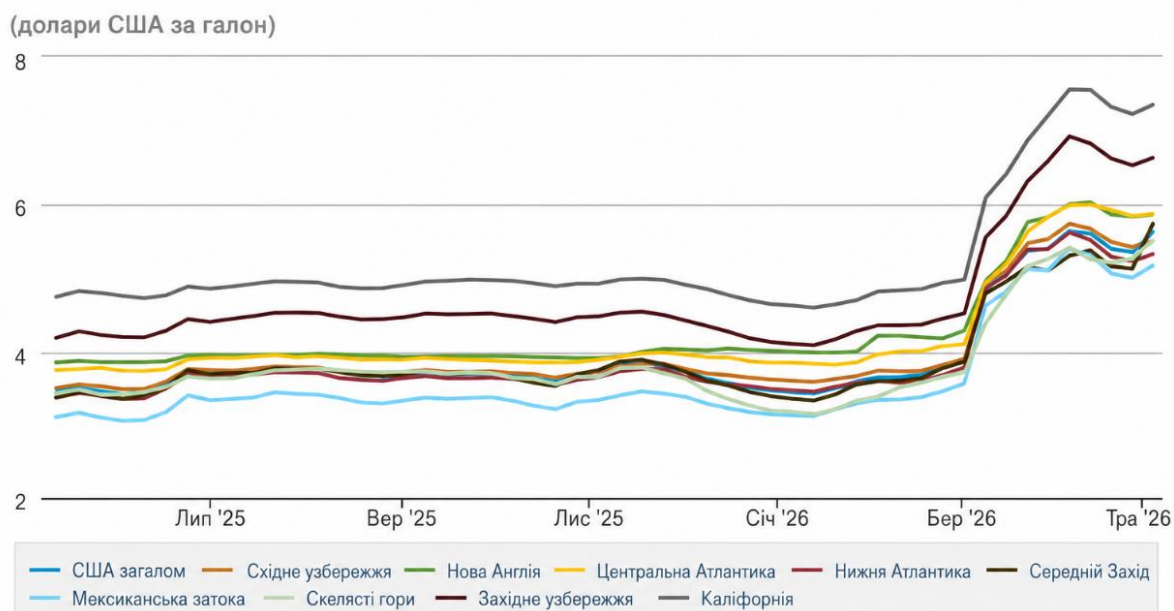


Рис. 1. Ціни на дизельне паливо для автомобільних перевезень в США

Примітка: побудовано на основі відкритих даних Управління енергетичної інформації США

Особливого значення проблема зростання цін на дизельне пальне набуває для українських логістичних аутсорсингових компаній, які дистанційно забезпечують диспетчеризацію, трекінг, комунікацію з брокерами, планування маршрутів, контроль документації та операційний супровід перевезень на ринку США. Українська модель участі в американській логістиці дедалі частіше формується не як класичний транспортний бізнес із власним фізичним активом, а як сервісна операційна платформа, інтегрована в управління американськими вантажними автоперевізниками. Такий підхід відповідає загальній тенденції розвитку логістичного аутсорсингу, за якої передача окремих функцій зовнішнім виконавцям дає змогу компаніям підвищувати гнучкість, знижувати витрати та концентруватися на ключових бізнес-процесах [6; 7].

Зростання вартості дизельного пального змінює логіку прийняття операційних рішень. Якщо раніше одним із ключових критеріїв ефективності диспетчера була максимізація валового тарифу за милю, то в умовах високих паливних витрат на перший план виходить оцінка чистого операційного результату. Йдеться про комплексне співвідношення базового тарифу перевезення, паливної надбавки, порожнього пробігу, простоїв, вагових обмежень, ризику запізнення, а також імовірності отримання компенсації за простій або добову затримку транспортного засобу. За даними американської аналітичної платформи DAT Freight & Analytics, у березні 2026 року середня паливна надбавка для суховантажних напівпричепів зростає з 41 до 61 цента за милю, для рефрижераторних перевезень – до 67 центів, а для платформних напівпричепів – до 73 центів за милю [3]. Це свідчить про те, що паливне навантаження безпосередньо переноситься у структуру вантажних тарифів і впливає на щоденні рішення щодо прийняття або відхилення вантажів [4, 5].

В умовах нестабільності цін на пальне на ринку США українські компанії, які забезпечують операційний супровід американських вантажних перевезень, дедалі більше стикаються з новими управлінськими ризиками. У таких умовах традиційна

диспетчерська модель поступово втрачає ефективність, поступаючись більш гнучкому аналітичному підходу до управління логістичними процесами. Це передбачає постійний контроль витрат, оптимізацію маршрутів, оцінку прибутковості перевезень і посилення переговорної роботи з брокерами та партнерами [6].

У межах цієї трансформації можна виокремити декілька важливих змін. По-перше, зростає роль аналітики витрат: українські операційні команди мають оцінювати не лише ставку перевезення, а й фактичну прибутковість маршруту з урахуванням витрат на паливе, додаткового пробігу, рельєфу маршруту, часу очікування та ймовірності зміни часу завантаження або розвантаження. По-друге, посилюється значення переговорної функції: диспетчер або операційний менеджер повинен аргументовано обґрунтовувати коригування тарифу через паливні витрати, компенсацію за простій транспортного засобу під час завантаження чи розвантаження, оплату за вимушене очікування або перенесення доставки на наступну добу, а також компенсацію за скасування замовлення без вини перевізника (TONU). По-третє, змінюється підхід до маршрутизації: мінімізація порожнього пробігу та уникнення низькорентабельних вантажних зон стають не допоміжними, а стратегічними елементами забезпечення прибутковості перевезень [4; 6].

Системність цієї проблеми підтверджується галузевими дослідженнями. За даними Американського інституту досліджень транспорту, загальні операційні витрати у сфері вантажних автомобільних перевезень США у 2023 році досягли рекордного рівня – 2,27 дол. США за милю [8]. Водночас аналітичні огляди ринку підкреслюють, що ціни на дизельне паливе безпосередньо впливають на операційні бюджети, грошові потоки компаній та здатність перевізників приймати вантажі залежно від очікуваного рівня прибутковості [1; 5;].

Для українських логістичних аутсорсингових компаній така ситуація формує новий тип конкурентної переваги. Компанії, які обмежуються лише функціями диспетчерського супроводу, поступово втрачають ринкову цінність. Натомість зростає попит на

операторів, здатних виконувати роль аналітичного та координаційного центру: прогнозувати маржинальність перевезень, контролювати паливні надбавки, оптимізувати завантаження транспортних засобів, забезпечувати ефективну комунікацію з брокерами, управляти операційними ризиками та швидко адаптуватися до змін ринкового середовища. Така трансформація узгоджується з ширшим потенціалом України у сфері сервісного експорту й аутсорсингових моделей, що ґрунтується на людському капіталі, цифрових компетенціях і конкурентній вартості послуг [7].

Українським компаніям, які працюють із логістичним ринком США, необхідно адаптовувати внутрішні операційні підходи до умов зростання паливних витрат. Зокрема, важливим є впровадження системного моніторингу цін на дизельне паливо за регіонами США, розрахунку прибутковості перевезень на кожен мильний маршрут, а також окремих показників ефективності для контролю порожнього пробігу, простоїв транспортних засобів, паливних надбавок і якості маршрутизації. Не менш важливим напрямом є підготовка диспетчерів та операційних менеджерів до розуміння фінансової логіки вантажних перевезень, а також удосконалення комунікації з брокерами щодо паливних ризиків і змін у структурі витрат.

Отже, зростання цін на дизельне паливо у США сьогодні впливає не лише на рівень витрат американських перевізників, а й суттєво змінює підходи до організації роботи українських логістичних аутсорсингових компаній. У сучасних умовах їхня конкурентоспроможність дедалі більше залежить не від кількості оброблених вантажів, а від здатності ефективно аналізувати витрати, швидко адаптуватися до змін ринку, управляти операційними ризиками та забезпечувати стабільну прибутковість перевезень для клієнта.

Список використаних джерел:

1. U.S. Energy Information Administration. Gasoline and Diesel Fuel Update. URL: <https://www.eia.gov/petroleum/gasdiesel>

2. U.S. Energy Information Administration. U.S. On-Highway Diesel Fuel Prices. URL: https://www.eia.gov/dnav/pet/pet_pri_gnd_dcus_nus_w.htm
3. DAT Freight & Analytics. Truckload Freight Rates Hit Two-Year Highs as Diesel Costs Surge. URL: <https://www.dat.com/company/news-events/news-releases/dat-truckload-freight-rates-hit-two-year-highs-as-diesel-costs-surge>
4. DAT Freight & Analytics. DAT Trendlines: Trucking Industry Trends. URL: <https://www.dat.com/trendlines>
5. American Transportation Research Institute. Operational Costs of Trucking. URL: <https://truckingresearch.org/2025/07/an-analysis-of-the-operational-costs-of-trucking-2025-update/>
6. Zhu W., Ng S. C. H., Wang Z., Zhao X. The role of outsourcing management process in improving the effectiveness of logistics outsourcing. *International Journal of Production Economics*. 2017. Vol. 188. P. 29–40. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S092527317300622>
7. Оксенюк К. І. Розвиток логістичного аутсорсингу в Україні. *Економіка та суспільство*. 2022. № 44. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1776>
8. OurEnergyPolicy. An Analysis of the Operational Costs of Trucking: 2024 Update. URL: <https://www.ourenergypolicy.org/resources/an-analysis-of-the-operational-costs-of-trucking-2024-update>