

УДК 658.7

В.В. Лапцун

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Україна

## ДОСЛІДЖЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ ПОСЛУГ ЛОГІСТИЧНИХ ОПЕРАТОРІВ

V.V. Laptsun

### RESEARCH ON USE OF LOGISTIC OPERATORS SERVICES

Загальновідомі наступні типи операторів 3PL послуг [2-4]: Standard 3PL Provider, виконує базові функції логістики; Service Developer, використовує системи виявлення і відстеження упаковки, забезпечуючи системою безпеки; The Customer Adapter, забезпечує повний контроль логістичної діяльності компанії не розвиваючи нові послуги; The Customer Developer, 3PL оператор, інтегрується з клієнтом шляхом забезпечення логістики в повному об'ємі, має кілька надвеликих клієнтів. На сьогодні оборот 3PL-сегменту в Україні, без врахування міжнародних перевезень і експедиторських послуг, становить 2,5 млрд. грн. [1-4], що є 1% від обороту роздрібною торгівлі [1] і до 3% від товарообороту в «modern trade» [2,3]. З більше ста існуючих в Україні логістичних компаній, рівень 3PL, з суттєвими окремими відхиленнями, мають до 10 підприємств, зокрема [1-4]: “Комора-С”, “Ост-Вет Експрес”, “Kuehne&Nagel”, “Maersk Line”, “РЕП-транс”, “ТБН-Логістика”, “Українські вантажні кур’єри”, “ІСТ”, “Raben-Україна”. Особливостями вітчизняного бізнесу є, що “СAB-Сервіс”, “Комора-С” зосереджені виключно на внутрішньому ринку, маючи в контрагентах потужні “Проктер енд Гембл Україна”, “Крафт Фудз Україна”, ін., є логістичні фірми зосереджені на одному секторі, що нетипово для 3PL провайдера [1- 4]. Узагальнюючи, з урахуванням досліджень [1 - 4], базовими проблемами сектора 3PL послуг в Україні є: недостатня кількість складських приміщень відповідної якості в регіонах України для створення національних систем фізичної дистрибуції; непрозорість логістичних операцій, неструктурованість провайдерів 2PL послуг (кількість в Україні «офіційних» транспортних компаній – приблизно 50, що мають біля 5% загального обсягу автопарку, «офіційних» експедиторів – біля 100, «неофіційних» експедиторів – більше 1000). Окремими компаніями транспорт фрахтується за готівку з метою здешевлення послуг до 20%, зменшуючи базу і величину оподаткування; з причини неякісної інфраструктури ROI інвестицій недостатня для їхнього залучення; непрозорість процедури одержання дозволів для міжнародних транспортно – експедиторських перевезень, також проблематика митної очистки вантажів; вимога вантажовласників щодо низьких тарифів для логістичного сервісу. Отже, споживчий та оптовий ринки мають близькі тренди розвитку і є відносно збалансованими, ринок логістичних послуг в Україні має стійку тенденцію розвитку при об’єктивному зниженні темпів росту, перспективи форматів 3PL і дистрибуції рівноцінні.

#### Література

1. Державний комітет статистики України [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua.r>
2. Попович П.В. Економічні аспекти використання послуг 3PL операторів підприємствами. Науковий журнал. – Луцьк: Луцький НТУ, 2016. – № 2. - С. 125-129.
3. Попович П.В. Підвищення ефективності технологій перевезень організаційними шляхами надання транспортних послуг / Попович П., Шевчук О., Мурований І. // Вісник ХНТУСГ. – Харків, 2017. – Вип. № 184. – С. 124 - 130.
4. Попович П.В. Аналітичні технології в забезпеченні економічної ефективності логістичних систем. Вісник ХНТУСГ. – Харків, 2016. – Вип. № 169. – С. 223 - 225.