

Міністерство освіти і науки України
Луцький національний технічний університет

(повне найменування вищого навчального закладу)

Факультет бізнесу та права

(повне найменування факультету)

Кафедра підприємництва, торгівлі та логістики

(повна найменування кафедри)

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
ЗА СТУПЕНЕМ ВИЩОЇ ОСВІТИ «БАКАЛАВР»
УДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ВІЙНИ
(НА ПРИКЛАДІ ЛОГІСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ
УКРАЇНИ)

спеціальність 076 Підприємництво, торгівля та біржова діяльність

(цифр і назва спеціальності)

освітня програма «Логістика»

(назва освітньої програми)

Виконав: здобувач вищої освіти
Групи ПТБ(ЛГ)-42
Зарицький Яків Аркадійович

(підпис)

Керівник:
д.е.н., професор
Полінкевич Оксана Миколаївна

(підпис)

Кваліфікаційну роботу
допущено до захисту
«08» вересня 2024 р.
к.е.н., доцент
Гарант освітньої програми:
Кулик Юлія Михайлівна

(підпис)

Луцьк – 2024 року

ЛУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет бізнесу та права

Кафедра підприємництва, торгівлі та логістики

Ступінь вищої освіти: бакалавр

Галузь знань: 07 Управління та адміністрування

Спеціальність: 076 Підприємництво, торгівля та біржова діяльність

Освітня програма: Логістика

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

«01» 09 2023 р.

З А В Д А Н Н Я НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧУ ВИЩОЇ ОСВІТИ

Зарицький Яків Аркадійович

(прізвище, ім'я, по батькові)

Тема кваліфікаційної роботи Удосконалення логістичної діяльності підприємств в умовах війни (на прикладі логістичних підприємств України)

Керівник роботи: д.е.н., професор Полікевич Оксана Миколаївна

затверджені наказом закладу вищої освіти від «30» грудня 2023 р. № 493/01-02

2. Строк подання здобувачем вищої освіти кваліфікаційної роботи «01» 06 2024 р.

3. Вихідні дані до роботи наукові статті, матеріали міжнародних конференцій, навчальні посібники з питань розвитку та підприємництва, дані Державної служби статистики України.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, що потрібно розробити):

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ. РОЗДІЛ 2. УДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ВІЙНИ. ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ. СПИСОК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ. ДОДАТКИ

5. Перелік графічного матеріалу:

1. Організаційна структура підприємства ТОВ «КІОС»

2. Організаційна структура виробництва ТОВ «КІОС»

3. Аналіз фінансової звітності ТОВ «КІОС» за 2021-2023 роки

4. Приклади необхідних документів при веденні логістичної діяльності в Україні та Європі

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис	
		завдання видав	завдання прийняв
Теоретичний розділ	<i>Полінкевич О.М.</i>		
Аналітичний розділ	<i>Полінкевич О.М.</i>		
Висновки та пропозиції	<i>Полінкевич О.М.</i>		
Нормоконтроль	<i>Хомяк Н.В.</i>		

7. Дата видачі завдання 01 вересня 2023 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи бакалавра	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	<i>Обирнування теми</i>	<i>до 29.09.2023</i>	<i>виконано</i>
2.	<i>Огляд літератури із досліджуваної проблеми</i>	<i>до 28.10.2023</i>	<i>виконано</i>
3.	<i>Теоретичний розділ</i>	<i>до 29.12.2023</i>	<i>виконано</i>
4.	<i>Аналітичний розділ</i>	<i>до 09.03.2024</i>	<i>виконано</i>
5.	<i>Висновки та пропозиції</i>	<i>до 30.03.2024</i>	<i>виконано</i>
6.	<i>Формування списку використаних джерел</i>	<i>до 13.04.2024</i>	<i>виконано</i>
7.	<i>Формування додатків</i>	<i>до 04.05.2024</i>	<i>виконано</i>
8.	<i>Оформлення ілюстративного матеріалу</i>	<i>до 11.05.2024</i>	<i>виконано</i>
9.	<i>Нормоконтроль</i>	<i>до 01.06.2024</i>	<i>виконано</i>
10.	<i>Інструментальна перевірка на академічний плагіат</i>	<i>до 04.06.2024</i>	<i>виконано</i>
11.	<i>Представлення кваліфікаційної роботи бакалавра до захисту</i>	<i>до 06.06.2024</i>	<i>виконано</i>

Здобувач вищої освіти

_____ (підпис)

Зарицький Я.А.

(прізвище, ініціали)

Керівник кваліфікаційної роботи

_____ (підпис)

Полінкевич О.М.

(прізвище, ініціали)

АНОТАЦІЯ

Зарицький Я.А. Удосконалення логістичної діяльності підприємств в умовах війни (на прикладі логістичних підприємств України). Рукопис.

Кваліфікаційна робота бакалавра ОП «Логістика спеціальності 076 Підприємництво, торгівля та біржова діяльність. Луцький національний технічний університет. Луцьк, 2024.

Кваліфікаційна робота бакалавра складається з вступу, теоретичною частини, розділів «удосконалення логістичної діяльності підприємств в умовах війни», висновків і пропозицій, переліку джерел посилань, додатків.

У роботі досліджено діяльність логістичних підприємств України за 2021–2023 роки, вплив війни на їхню діяльність та способи покращення ведення справ в даний умовах.

Ключові слова: економічна діяльність, логістична діяльність, історія та теорія логістики, вплив війни, бізнес, опалювальні матеріали, транспорт, річна звітність.

ANNOTATION

Zaritskyi Y.A.. Logistics practice improve in times of war(according to logistics companies in Ukraine). Manuscript.

Qualifying work of bachelor EP «ETE(LG)-42» specialization “logistics”. Lutsk national technical university. Lutsk, 2024.

Bachelors qualifying work created with introduction, theoretical part, “logistics practice improve in times of war” part, conclusion and advices, used sources list, applications.

At work researched activity of logistics establishments of Ukraine during 2021–2023 years, influence of war on it and methods of improve activity of those establishment.

Key words: economical activity, logistics activity, history and theory of logistics, influence of war, business, heating materials, transport, year reports.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ	9
1.1. Історичні передумови виникнення логістичної діяльності підприємств	9
1.2. Сутність логістичної діяльності підприємств	14
РОЗДІЛ 2. УДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ВІЙНИ	19
2.1. Огляд діяльності логістичних підприємств України	19
2.2. Організаційно-економічна характеристика ТОВ «КІОС»	20
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	34
ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ	39
ДОДАТКИ	47

ВСТУП

Обґрунтування актуальності вибору теми роботи.

Водії бояться їхати в рейси за кордон, польські протестанти закривають кордон, на виробництва падають ракети, ціни на електроенергію підіймаються вдвічі. Всі ці фактори є сучасною реальністю України та роблять життя людей гіршим. «Щоб покращити ситуацію, можна оптимізувати логістику», міг би сказати якийсь вчений чи бізнесмен, але чи справді знаємо ми, що таке саме логістика?

“Логістика – це процес планування та реалізації ефективного транспортування та зберігання продуктів від місця виробництва до кінцевого споживача. Мета логістики – задовольнити потреби споживачів вчасно та з мінімальними витратами”[15] - каже нам одне джерело інформації. “Логістика – це управління постачанням та транспортуванням для доставки продуктів вчасно та в хорошому стані”[16] – каже інше джерело. Існує багато інших схожих визначень терміну “логістика”, але є основні пункти, які всі ці варіанти об’єднують, а саме: 1.Забезпечення ефективного транспортування продуктів; 2.Забезпечення якісного зберігання продуктів; 3. Своєчасне виконання перших двох пунктів при мінімальних витратах. Вагомі фактори для того, щоб мати вплив на життя людей. Та що говорити, більшість дорослих людей мають власні логістичні шляхи, такі як шляхи на роботу, після роботи в зал чи магазин і т.п.. В усьому цьому можна вибрати способи подолання шляху від точки А в точку Б, і це може бути як маршрутка, так і велосипед, так і власні ноги. Враховуючи вищеописану інформацію, можна зробити висновок, що логістика відіграла не останню роль в існуванні людства. Пропоную зануритися в теоретичні, практичні та історичні дані, щоб зрозуміти дану тему детальніше.

Стан вивченості проблеми. Проблематикою дослідження щодо комунікаційної взаємодії займалися активно виключно люди практикуючі у різні часи. Але, починаючи з середини 20 століття, вчені також взяли до уваги нову

галузь для дослідження. Серед вчених, які досліджували дану тему, можна виділити наступних: Пітер Фердинанд Друкер[40, 41, 42]; Майкл Юджин Портер[43]; Бауерсокс Д.Ж., Клосс Д.Ж.[44]; Крикавський Є.В., Васильців Н.М., Фалович В.А. [51]; Нефьодов Л., Маркозов Д. [52]; Григорак М.Ю. [53]; Крикавський Є.В., Чернописька Н.В.[54]; Гринів Н.Т., Тимко А.Ю. [55]. Ці та багато інших вчених займалися як чітким визначенням самого терміну «логістика», так і шукали(дехто й досі шукає) шляхи оптимального його впровадження в підприємницьку та інші діяльності.

Метою роботи є дослідження логістичної діяльності підприємств в умовах війни, завдяки якому можна або уникнути, або зменшити втрати ресурсів до мінімально можливого значення.

Для забезпечення досягнення цієї мети поставлено низку завдань:

- 1) розгляд історичного походження логістики;
- 2) загальний огляд логістичної теорії;
- 3) дослідження та аналіз діяльності підприємства ТОВ «КІОС»;
- 4) формування висновків.

Об'єктом дослідження є процес логістичної діяльності в світі протягом різних часових періодів та окремо діяльність (зокрема логістична) підприємства ТОВ «КІОС».

Предметом дослідження є теоретичні основи та практичні рекомендації щодо ведення логістичної діяльності в мирний час та в умовах війни.

Методи дослідження. Основними методами, які використовувалися при написанні кваліфікаційної роботи бакалавра є: аналіз, синтез, індукція, дедукція, абстракція, порівняння, узагальнення наукових робіт зарубіжних та українських авторів.

Інформаційною базою дослідження слугують наукові статті, матеріали всеукраїнських та міжнародних науково-практичних (інтернет) конференцій, навчально-методична література, статистичні дані Державної служби статистики України.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

1.1. Історичні передумови виникнення логістичної діяльності підприємств

Одиниці джерел інформації щодо логістики та її виникнення висловлюють ідею, що логістика має свій початок разом із зародженням людської цивілізації, але я притримуюсь саме такої думки. Це пояснюється тим, що коли люди не мали електрики та опалення, то вони вже мали вибір між тим, який саме шлях для здобуття їжі обрати, скільки ресурсів потрібно зберігати і як їх, власне, зберігати. Аналогії даних процесів можна легко знайти у сучасній логістиці, а саме: визначення оптимального маршруту, вибір місця та тривалості зберігання продукції. Без цього люди не могли існувати, бо ресурси до них не прилітали, сервіси доставки їжі якщо у когось і були, то явно не у звичайних людей. А була ця доставка у людей заможних, які мали змогу збирати багато людей та влаштовувати бенкети. Вони мали визначити, як саме доставити продукцію у ту чи іншу точку на карті. Це вже звучить повністю як сучасна логістика, а таке було задовго до народження Христа! У зв'язку із вищеописаним я вважаю, що логістика хоч і бере свій початок у часи, коли люди вже воювали між собою, як люблять стверджувати інтернет-джерела (і не тільки), але сама логістика набула великої ваги і без ведення війн. Враховуючи вищеописане, можна зробити розподіл рівнів розвитку логістики згідно періодів розвитку суспільства, що ви й побачите нижче.

Античність

Зародки логістики почали з'являтися вже у часи перших цивілізацій, а саме в Мезопотамії, Єгипті, Китаї, Греції та Римі. Ці стародавні цивілізації мали

власні центри зберігання продукції та транспорту, займалися розвитком постачання усього необхідного для армій, міст та торгівлі. До речі, існують логістичні тренди, які зберігають актуальність ще з часів існування вищеописаних держав, а саме - найвигідніший логістичний транспорт для масштабної діяльності - це водний транспорт. Греція, Єгипет та інші таким чином вели інтенсивну торгівлю: "Наявність, зокрема, кераміки та дорогоцінних виробів, таких як золото, мідь і слонова кістка, знайдених далеко від місця їх виробництва, свідчить про мережу обміну, яка існувала між Єгиптом, Малою Азією, материковою Грецією та островами, такими як Крит, Кіпр і Кіклади." [18] Також тільки одна Греція торгувала цілим списком інших товарів, а саме: парфуми, вино, сир, мед, м'ясо і т.п.

Середньовіччя

Даний період характеризується великою кількістю війн між абсолютно різними народами на території більшої частини земної кулі, тому багато змін у логістиці Середньовіччя саме із цим і пов'язані. Для високої ефективності армії, вона мусить бути споряджена зброєю та бронєю. Для сучасних армій не так вже й часто є проблемою спорядити своїх солдатів усім необхідним для ведення бойових дій. Але так було не завжди. У Середньовіччі солдати мусили самостійно добувати собі броню, зброю та навіть їжу. Зброю та броню солдати мали можливість купити у власному місті перед початком походу, так і поновити свої боєприпаси та інше під час походу шляхом купівлі у придорожних торговців. Дані придорожні торговці могли продати усе: "щит, спис, меч, кинжал, лук та сагайдак зі стрілами" [19]. Вищеописане спорядження військові зазвичай носили на собі, що є вельми примітивною логістикою. З їжею у цьому плані було цікавіше.

Виявляється, армія не забезпечувала військо і їжею теж. Кожен військовий мусив брати їжі мінімум на три місяці вперед, а то і на весь похід. Але, все-ж таки, армія давала щось солдатам, окрім приводу померти за її інтереси, а саме - візки та тварин для транспортування на них їжі. Це, звісно, чудово, але була одна армія, яка власною геніальністю перевершила всіх в даному відрізку часу - це

армія Чингізхана. Як можна уявити, щоб армія абсолютно постійно воювала, збільшувала область захоплених територій і при цьому не голодала, майже не спиняючись? Все геніальне просто - їжа бігала за ними. Воїни Чингізхана окрім верхових тварин, на яких ходили в походи самі, мали на повідку ще по декілька коней, яких в разі необхідності використовували як їжу. Саме цей геніальний зі сторони логістики хід дозволив створити монголам другу по величині імперію в історії людства(рекорд, який поб'є британська імперія лише через 650 років).[20]

Індустріальна революція

На початку вісімнадцятого століття світу довелося побачити корінні зміни у веденні логістичної діяльності по всьому світу. Нажаль, у великій мірі прогрес логістики того часу використовувався для вбивства людей – тобто ведення війн. Великим поштовхом для розвитку логістики у той час став неймовірний розвиток залізничного транспорту. Саме він мав можливість забезпечувати їжею, зброєю та людьми ту чи іншу територію. Логічно, що самим головним для реалізації даного процесу була залізниця. Вищеописаний прогрес був настільки значним, що “у 1870 році, підчас Франко-Німецької війни, Німеччина мала змогу транспортувати 550 тисяч військових, 150 тисяч коней та 6 тисяч одиниць артилерії на кордон із Францією за 21 день”[26]. Підчас війн у той час війська регулярно будували залізниці, так само, як і окопи зараз. Вже у той момент Німеччина зрозуміла масштаб потенційних переваг, які здатна надати логістика, і вже підчас обох світових війн активно користувалася зарання побудованими залізницями для швидкого транспортування як військ, так і боєприпасів та одиниць артилерії.

В той самий період історії набирати оберти стала інша ланка логістики – а саме річкова логістика. Саме річками активно користувалися американці підчас ведення Мексиканської війни у 1846-1848 роках, також використовували їх французи та німці в Криму. Перевага річок була у тому, що за дуже малу кількість ресурсів можна було досить швидко та безпечно перевезти необхідні ресурси з однієї точки на іншу. Проблема ж була в тому, що на відміну від залізниці, річку «будувати» («збудована» річка називається каналом) є набагато

затратнішим як по часу, так і по прикладеним зусиллям. Також набули популярності канали підчас відносно мирних часів у країнах Західної Європи. Таким чином, в 19 столітті “для постачання вугілля з Монсу та Шарлеруа в Париж та Північну Францію активно використовували канали”[27]. В країнах Північної Європи головною метою побудування каналів було транспортування деревини та мінеральних матеріалів.

Але одним з найзначніших результатів, пов’язаних із каналами у 19-20 століттях, безумовно, були грецькі система водного сполучення. Греки зуміли відбудувати річковий шлях для глибоководних суден на рівні моря, крізь істмус(вузька ділянка землі з водоймами з обох сторін, яка об’єднує дві великих ділянки суші[28]) Коринфу, в результаті чого вдалося об’єднати Егейське та Іонійське моря. Сам канал був напрочуд великим:”6 кілометрів в довжину, мінімальна глибина 8 метрів та мінімальна ширина 21 метр, яка внизу водойми розширюється до 25 метрів”.

Новий час

Логістика нового часу – це логістика, яку дуже важко узагальнити. Це пов’язано із фактором неймовірно великої мінливості ринку, та навіть розповідаючи про логістичні тренди 10- чи 15-річної давності, я буду уходити далеко від того, що є актуальним в логістиці сьогодні.

Незважаючи на вищеописане, є ділянки логістики, які незмінні досить тривалий період у Новий час, і це, безумовно, гегемонія морського транспорту. Саме морський транспорт перевозить 90% товарів по всьому світу. Це не було би так, якби не існувало досить суттєвих переваг подібних перевезень.

Великий розмір морського транспорту є тим фактором, який дає можливість перевозити морем найрізноманітніші товари, від продовольчих товарів та товарів щоденного використання до зачастин танкерів та нафти. Первозяться товари переважно у контейнерах, які можуть ставитись одне на одного, що лише збільшує об’єми товарів, що транспортуються. Варто лише поглянути на класи, на які поділяються морський транспорт, для розуміння, наскільки великий потенціал має даний транспорт перед іншими.

Самий малий клас танкерів має довжину 205 метрів, 29 метрів ширини та 16 метрів висоти[30]. Подібні танкери називаються побережними та призначені для перевезення різних видів пального(нафти, газу і т.п.). В той час самим розповсюдженим танкером є так званий «Aframax». Цей танкер використовується для перевезення їжі, побутових товарів тощо, і має наступні габарити:245 метрів довжини, 34 метри ширини та 20 метрів висоти. І, як ви думаєте, яка вантажомісткість подібного транспорту? 80 тисяч тон здатен перевозити даний танкер. Якщо порівнювати із стандартною фурую, здатною перевозити 22 тони, вищеописаний танкер перевозить у 3636(!) раз більше продукції за один рейс. Три тисячі раз! Це навіть важко уявити, але так і є. Такий масштаб вибору товарів для перевезення забезпечується саме величиною транспорту, тому що там можна розташувати контейнери із буквально чим завгодно. Міжнародне сполучення по морям та океанам ще до народження Христа було актуальним, так є і зараз. Це дає можливість вільного та швидкого транспортування у більшість точок світу, що є безумовною перевагою порівняно із, до прикладу, із перевезеннями на фурах. Але самим головним фактором, чому морська логістика є лідером галузі, це, безумовно, низька вартість перевезень. Низькі витрати на паливо, велика місткість транспорту, неймовірне розмаїття товарів для перевезення – все це лише сприяє зниженню ціни перевезення. Дану перевагу, підозрюю, ще дуже нескоро зможе хтось перевершити, якщо взагалі хтось зможе.

Теорія логістики

Сам термін «логістика» вперше згадується у 1864 році – в часи слави Наполеона. Тоді одним з його союзників був швейцарський генерал французької армії Антуан-Генрі Джоміні. Саме він використовував термін «логістика» у своїй діяльності(і не факт, що він був першим). Суть в тому, що саме він першим записав даний термін у своїй роботі «Мистецтво Війни», яка в результаті стала надбанням громадскості. “В «підсумках Мистецтва Війни» Джоміні визначив логістику як «практичне мистецтво пересування військ», чим він мав на увазі все різноманіття функцій пересування та підтримки військ –

планування, постачання, побудування укриття, доріг та мостів, навіть розвідку, тому що вона була сильно пов'язана із маневрами за полем бою"[33].

Опісля відкриття даного терміну, сильної популярності логістика набула не відразу. 50 років цей напрям чекав свого «зіркового часу», і він таки настав – почалася Перша Світова Війна(1914 – 1918 рр.). Саме у цей час логістика, як мистецтво оптимального забезпечення усім необхідним армії, почала відігравати суттєву роль. Ситуація щодо логістики не змінювалася кардинально і після завершення Першої Світової Війни, так і підчас Другої Світової Війни. Але є суттєва різниця у поданні та використанні логістичних знань. Якщо, починаючи з середини 19 століття, логістика виступала як наука суто практична, то у 60-их роках наступного століття теоретики взялися і за дану науку також. В результаті побудування різноманітної теорії, методологій вивчення і т.п., науковці створили теоретичну базу, яку я вам зараз і опишу.

1.2. Сутність логістичної діяльності підприємств

Об'єкт логістики:матеріальні потоки.

Матеріальний потік описує шлях, який проходять сировина, товар чи продукт від виробництва до продажу кінцевому споживачу. Матеріальний потік включає всі процеси, через які сировині, товару та продукту доводиться пройти, а саме: виробництво, зберігання, доставка та продаж кінцевому споживачеві. Вищеописаний термін поділяється на два типи в залежності від сфери його використання, а саме зовнішні та внутрішні матеріальні потоки.

Зовнішні матеріальні потоки являють собою процеси, які відбуваються підчас переміщення сировини, продукції чи товарів між підприємствами, як для виробництва, так і для продажу. Зважаючи на це, є декілька аспектів, які не мусять лишитися без уваги, а саме:

1. *Координація.* Хороша координація між компаніями та постачальниками забезпечує плавний, чіткий рух матеріальних потоків. Це, в даному випадку,

зменшує кількість ресурсів(часу, людських ресурсів, грошей), які могли б бути використані у разі неякісного виконання даного аспекту.

2. *Стандартизація.* Доведення процесів до конкретного, чітко продуманого стандарту, дозволяють учасникам ЗЕД використовувати оптимальну кількість ресурсів на виконання та зменшувати можливість потенціальної помилки, яка може виявитися де завгодно, бо людям властиво помилятися.

3. *Моніторинг.* Якісний моніторинг зовнішніх матеріальних потоків є важливою складовою компанії, яка стоїть на стежці розвитку. Саме моніторинг здатен забезпечити керівників інформацією для аналізу, та вразі чого, прийняття необхідних управлінських рішень для, до прикладу, оптимізації часу на транспортування товару чи зміни патерну дій підчас простоїв.

В цей час внутрішні матеріальні потоки є процесами, що безпосередньо пов'язані із переміщенням та зберіганням товарів та продуктів в межах конкретного підприємства, наприклад переміщення 200 тон із складу в Одесі на склад в Луцьку, бо це є безпечнішим та для західних покупців доставка буде хоча б трохи, але швидшою. Метою покращення матеріальних потоків є оптимізація логістичних процесів всередині підприємства, зменшити витрати та втрати, і також зробити діяльність більш екологічною.

1. *Планування.* Чітке та послідовне планування процесів на підприємстві має виконувати функцію обертання компанії від простоїв на завантаженні/розвантаженні, від неякісно виробленої продукції в результаті надмірного поспішання і т.п. Даючи чіткі та реальні для виконання(!) вказівки, як і о котрій робити ту чи іншу дію, підприємство сильно зменшує ризик небажаних помилок та опосередковано впливає на кінцевий фінансовий результат компанії.

2. *Організація.* Навряд чи хтось здивується, якщо скажу, що організовані логістичні процеси в межах підприємства підтримують(чи встановлюють) чіткий порядок виконання та моніторингу дій, які здатні позитивно вплинути на кількість витраченого часу на пошук та виправлення помилок. Чітке

складування, чіткий розподіл обов'язків та налагоджені робочі процеси – все це здатне позитивно вплинути на внутрішні матеріальні потоки.

3. *Автоматизація.* Люди не можуть виконувати усі дії так само швидко та ефективно, як це можуть робити сучасні технології. Враховуючи, що останні не мають такого параметру, як людський фактор, сучасні технології часто є найкращим вибором поміж людською роботою та роботою комп'ютера. Таким чином, виробничі лінії є абсолютно звичайним явищем на виробництвах, автоматичне маркування також часто з'являється при створенні продукції. Процеси автоматизації здатні на дистанції сильно зменшити як витрати на персонал, так і ефективність та відсоток точності процесів, які виконуються.

4. *Навчання та тренування.* Протягом розвитку людства бізнес стає все більш і більш конкурентним, і зараз ступінь конкретності у сьогодення, на мій погляд, є найвищою в історії(якщо брати до уваги усі сфери діяльності). У зв'язку із цим, відсутність розвитку персоналу та технологій ведення діяльності обіцяє швидкий занепад підприємства в межах свого ринку як мінімум, а як максимум – банкрутство компанії. У зв'язку із цим купівля курсів, проведення семінарів, оплата працівникам навчання та моніторинг трендів ведучих компаній у галузі є дуже важливим у сучасному веденні господарської діяльності.

2. Мета логістики: оптимальне та своєчасне створення та використання матеріальних потоків з метою задоволення потреб споживачів та отримання прибутку.

Логістика в ідеальному варіанті займається перманентним покращенням логістичних процесів, і вельми чітко показує, які саме результати від цього очікуються, правило 7П(7R)[35] – логістичні процеси мусять забезпечити: 1. Потрібний товар; 2. Потрібний постачальник; 3. Потрібна якість; 4. У Потрібному місці; 5. У Потрібний час; 6. За Потрібною ціною; 7. У Потрібній кількості.

Дане правило дає точні орієнтири, до чого потрібно прагнути підчас ведення логістичної діяльності, і я певен, якщо кожне підприємство із логістичною функцією запитає себе, чим можна покращити кожен із семи вищеописаних

пунктів у своїй діяльності, то АБСОЛЮТНО КОЖНІЙ компанії буде над чим попрацювати. Враховуючи, що логістичну користь далеко не завжди можна вирахувати в грошовому еквіваленті, необхідно бути обережним із обсягами використовуваних коштів на дані процеси, бо гарно налаштовані логістичні процеси не допоможуть підприємству вигравати позиції на ринку, якщо у нього немає грошей на, власне, ведення діяльності.

3. Функції логістики: інтегруюча, організовуюча, керуюча.

Інтегруюча функція логістики відповідає за формування руху матеріальних потоків як єдиного цілісного процесу. “Логістика об’єднує стадії закупівлі, виробництва і збуту в єдиний процес”[37].

Організовуюча функція відіграє ключову роль у створенні та підтриманні плідної взаємодії між різними ланками працівників у процесі руху матеріальних потоків, що дає перспективи для покращення кожного логістичного процесу.

Керуюча функція є фундаментом для попередніх двох та інших функцій логістики. Без належного нагляду та контролю будь-яка функція, навіть сама геніальна, може легко втратити корисність, якщо не буде належним чином виконуватись. Саме цьому і запобігає керуюча функція, а також підтримці вже ефективно працюючих логістичних функцій.

4. Принципи логістики.

Принцип системності. Систематизація процесів є постійним супутником успішних підприємств у всіх сферах діяльності. Дана тенденція пов’язана із тим фактом, що системне виконання дій зменшує кількість дій, в яких потрібна імпровізація. Таким чином, системні дії як виконуються швидше і швидше з часом, так і точність виконання підвищується, бо людина, яка відповідає за той чи інший процес, запам’ятовує його.

Принцип зворотного зв’язку. Без адаптації до зовнішніх умов ринку абсолютна більшість підприємств приречено на збиткову діяльність, а то і на банкрутство. У сьогодення світ змінюється дуже швидко, що робить реакцію на зовнішні умови обов’язковою умовою успішного ведення як логістики, так і бізнесу в цілому.

Принцип оптимальності. Завжди є до чого прагнути. Навіть покращуючи логістичний процес, цілком можливо утворення нових потреб та завдань, які потрібно виконати. Тому одним з принципів логістики є прагнення до покращення, наскільки це видається можливим.

Принцип гнучкості. Як було описано вище, світ змінюється дуже швидко. Здатність до швидкої та мінімальної по затратам часу та інших ресурсів є обов'язковою в умовах сучасного ведення підприємницької діяльності. Гнучкі до нововведень логістичні процеси можуть зробити компанії велику перевагу перед іншими учасниками ринку.

Надійність поставок. Планування є невід'ємним фактором ведення діяльності успішними підприємствами на ринку. Якщо поставки сировини/товарів/продукції будуть доходити не завжди, то це може збити усі плани, що в свою чергу приведе до погіршення фактичних показників, та в цілому може відкинути компанію на крок назад, що небезпечно в умовах високої конкуренції на ринку.

Принцип комп'ютеризації. В умовах неймовірної перенасиченості інформацією, пам'ять та концентрація людей стає все гірше і гірше. У зв'язку із цим комп'ютеризація логістичних та інших процесів є **ОБОВ'ЯЗКОВОЮ** для усіх підприємств, які бажають мати перспективи виживання у майбутньому.

Як можете побачити, логістична діяльність має дуже багато аспектів для покращення. Тож давайте поглянемо, як на практиці покращує чи погіршує свої логістичні процеси ТОВ «КІОС».

РОЗДІЛ 2

УДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ВІЙНИ

2.1. Огляд діяльності логістичних підприємств України

Із величезною швидкістю розвитку технологій, розвивається швидкість передачі інформації та створення інновацій. Подібне явище не обходить стороною і логістичну сферу, у зв'язку із чим сучасна логістика стрімко змінюється та розвивається. В додаток до цього, в Україні є екстремальні умови, які змушують логістику видозмінюватись ще сильніше, відповідно до обставин. В таких складних ситуаціях підприємства, яким вдається втримати або навіть покращити свої позиції на ринку, є справжніми прикладами для наслідування.

Такі підприємства, як “«Нова пошта», FM Logistic, Kuehne Nagel, Ecol logistics, Raben Ukraine...”[56] є наглядними прикладами, які підходять під вищеописані характеристики. В результаті аналізу фінансової звітності даних підприємств [57-61] виявилось, що більшість із цих підприємств є прибутковими, окрім Raben Ukraine. При цьому, конкретного патерну розподілу ресурсів я не помітив. До прикладу, «Нова пошта» витрачає багато на збут все більше і більше, таким чином збільшуючи прибутки [58]. FM Logistic має дуже багато коштів, зареєстрованих як пайовий капітал [59], таким чином додаючи перевагу серед інших контрагентів, бо навіть “якщо компанії влізе в борги, вона буде розраховуватися з кредиторами «власним» майном” [63]. Окрім того, FM logistic впроваджує прогресивну програму під назвою «Supply Change», що перекладається як «зміна постачання». Суть програми є в тому, щоб зробити логістику менш шкідливою для середовища. Представники компанії пояснюють мету даної програми наступним чином: “під зміною постачання ми маємо на увазі перетворення ланцюга поставок на багатоканальну та стійку екосистему. Це служить одні меті: зробити відповідальне споживання доступним для всіх [64].

Схожу екологічну місію впровадило і вже виконує підприємство Kuehne & Nagel. Вони впровадили екологічну програму під назвою Net Zero Carbon. Компанія ставить перед собою дуже суттєву ціль, а саме: “до 2030 року ми поставили за мету раз і назавжди вирішити проблему викидів вуглекислого газу при наданні транспортних послуг нашими постачальниками...”[65]. Безумовно, зменшувати шкоду діяльності для екології є трендом навіть у логістиці.

Вельми цікавим є те, що підприємство, яке описуватиметься нижче, співпрацює із списку 15 найкращих логістичних підприємств України лише з Raben Ukraine, яке є збитковим протягом останніх двох звітних років[57].

2.2. Організаційно-економічна характеристика ТОВ «КІОС»

Підприємство ТОВ “КІОС” почало своє існування 16 Листопада 2020 року[21]. Форма діяльності – Товариство з обмеженою відповідальністю. Статутний капітал складає 600 000 гривень. Компанія є платником ПДВ (податку на додану вартість) на загальних підставах. Згідно статті 55 Господарського Кодексу України[22], ТОВ «КІОС» є малим підприємством. Дане підприємство займається виробництвом та збутом(переважно оптовим) дерев’яної пелети, брикету та інших видів альтернативних опалювальних матеріалів. Основне завдання підприємства – забезпечити якомога більшу кількість споживачів якісними та помірними по ціні опалювальними матеріалами.

Також у ТОВ “КІОС” є функціонуюча дочірня компанія – ТОВ “КІОС ТРЕЙД”, яка займається купівлею та продажем агро-продукції, такої як висівки пшеничні, шрот і т.п. Дана компанія має великий(порівняно із головною компанією) відсоток експортування продукції, таким чином, компанії розвивають діяльність як в Україні, так і за її межами.

Щодо діяльності ТОВ “КІОС ТРЕЙД”, то її галузь діяльності - це продукти споживання як людей, так і тварин, і дана галузь актуальна, як і завжди, бо щоб

актуальність втратилася, потрібно, щоб люди чи тварини втратили необхідність їсти, що наврядчи станеться найближчим часом. Ще великим трендом в даній галузі є збільшення екологічності споживаних продуктів у зв'язку із загостренням екологічної ситуації на планеті.

Галузь діяльності ТОВ «КІОС» - ринок опалювальних матеріалів, де наростаючою тенденцією є використання відновлюваних джерел енергії, таких як сонячна енергія, біомаса або геотермальна енергія. Також тенденціями в даній галузі є енергоефективність, екологічність, інтелектуальне управління та автоматизація.

Щодо видів діяльності, то, незважаючи на наявність вектора у вигляді діяльності згідно КЗЕДу №46.71 (оптова торгівля твердим, рідким, газоподібним паливом і подібними продуктами), підприємство активно розглядає альтернативні види діяльності, які дозволять компанії успішно функціонувати на ринку, незалежно від того, наскільки кардинальні зміни відбуватимуться в українському бізнес-середовищі.

Останнім у цьому розділі є організаційні структури головного офісу (рис. 1.1.) та виробництва підприємства (рис. 1.2.), що і є продемонстровано на наступних таблицях.



Рисунок 1.1. – Організаційна структура підприємства ТОВ «КІОС».

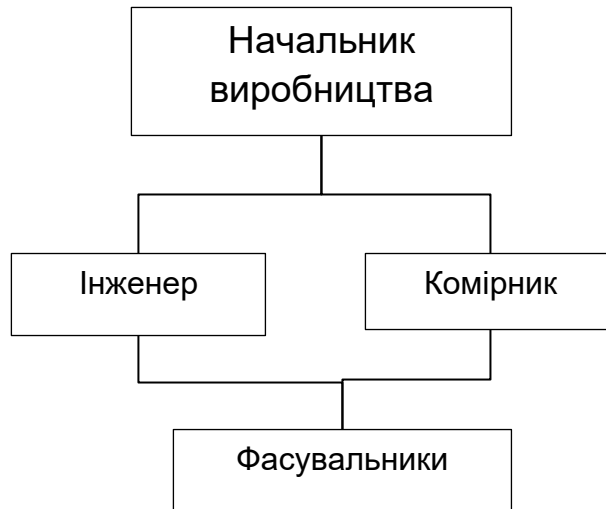


Рисунок 1.2. – Організаційна структура виробництва ТОВ «КІУС»

Як можна помітити, організаційна структура як офісу, так і виробництва досліджуваного підприємства не є великими. Звісно ж, це пов'язано із нещодавнім (згідно критеріїв бізнесу) створенням компанії. Також, у найближчий час компанія змушена буде найняти штатного працівника, який займатиметься охороною праці, бо кількість осіб на підприємстві буде перевищувати 50 осіб.

2.3. Основні показники логістичної діяльності ТОВ «КІУС»

Я не перебільшу, якщо скажу, що без грамотного управління операційною діяльністю будь-яке підприємство має високі шанси на банкрутство. Неможливо уявити собі підприємство пакувальних матеріалів, яке довго протримається на ринку з наступними умовами: постійно погана якість продукції, висока собівартість продукції та в цілому діяльність збиткова. Ці та ще багато інших аспектів діяльності зазвичай контролюються задля розуміння, що на

підприємстві робиться, та що, власне, робити. Отож і ми розберемо операційну діяльність ТОВ «КІОС» щоб дізнатися, наскільки добрий чи поганий стан справ у них був протягом 2021-2022 років.

Як показано у Балансі за 2021 рік [додатки А, Б], на початок звітнього року у підприємства не було необоротних активів. Це пов'язано із тим, що ТОВ «КІОС» почали свою діяльність у кінці 2020 року та не встигли ще нічого набути до початку наступного року. Але дещо все-ж таки було – обортові активи. Обортові активи – це майно, яке може бути швидко конвертовано у грошовий еквівалент, і саме цього компанія вже встигла набути до початку звітнього року. Разом запаси (у тому числі готова продукція), дебіторська заборгованість, гроші та їхні еквіваленти та інша дебіторська заборгованість склали 306.3 тис. грн, що є сумою активів станом на 01.01.2021 (початок звітнього періоду). Приходимо до висновку, що на початку років підприємство майже нічого не має. Але що ж показують нам статті графі «актив» станом на 31.12.2021 (кінець звітнього періоду)?

Перше, що кидається в очі – наявність необоротних активів. За звітний рік компанія «КІОС» придбала активів сумарно на 281.2 тис. грн, але протягом року досить сильно зносила їх, в результаті чого на залишку необоротних активів у звітному періоду лишається сума 87.6 тис. грн. Щодо оборотних активів, то їхній гривневий еквівалент став суттєво більшим, що ми можемо побачити на таблиці (табл. 2.1.).

Таблиця 2.1. – Аналіз активів ТОВ «КІОС» за 2021 рік

Показник	Початок звітнього року	Кінець звітнього року	Сальдо, тис. грн.	Сальдо, %
Запаси	28,6	744,6	716	2503,50%
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	211	894,1	683,1	413,74%
Інша поточна дебіторська заборгованість	11,3	961,6	950,3	8409,73%
Гроші та їхні еквіваленти	55,4	-656,5	-711,9	-1085,02%
Інші активи	0	88,9	88,9	-
Усього:	306,3	2032,7	1726,4	563,63%

Джерело: складено автором за даними фінансової звітності

Враховуючи нещодавній, по міркам бізнесу, старт діяльності підприємства, за 2021 рік відбувся дуже великий крок вперед щодо поточних активів компанії, а саме: збільшилась кількість запасів на 716 тис. грн (на 2503,5%!); операційна діяльність була зафіксована за весь рік, а не за півтора місяці (дата реєстрації юр. особи – 16.11.2020), в результаті чого збільшився обсяг дебіторської заборгованості за товари, роботи, послуги на 683,1 тис. грн і на кінець поточного року склав близько дев'ятисот тисяч гривень; оцінювана вартість активів підприємства за 2021 збільшилась на 1726,4 тис. грн або на цілих 563,63%! Ріст і справді колосальний, але більше у відсотках, ніж у грошовому еквіваленті. Також не варто забувати, що активи – це не весь Баланс, а є ще і пасиви, які відіграють важливу роль у діяльності компанії. Саме їх ми зараз і розглянемо.

Як показує Баланс, на початку звітнього року у підприємства майже не було капіталу – зареєстрований (пайовий) капітал займав 200 тис. грн із 92.4 тис. грн у кінцевому підсумку, що складає більше сотні відсотків! Не дивуйтеся, це не помилка. Справа в тому, що графа “неоплачений капітал” включає в себе 130 тис. грн заборгованості, нівелюючи таким чином більшу половину вартості пайового капіталу.

Не можна не зазначити, що стаття «поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги» займає великий відсоток від кінцевої суми балансу як на початок звітнього року, так і на кінець звітнього року. Незважаючи на це, поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги збільшилася на 795 тис. грн або 455,85% (табл. 2.2), що є катастрофічно великим приростом. Також протягом року компанія повністю закрила питання із неоплаченим капіталом, заплативши за нього.

Показник	На початок звітного року	На кінець звітного року	Сальдо, тис. грн.	Сальдо, %
Зареєстрований (пайовий) капітал	200,00	200,00	0,00	0,00%
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	22,40	507,30	484,90	2164,73%
Неоплачений капітал	-130,00		130,00	-100,00%
Усього за розділом "власний капітал"	92,40	707,30	614,90	665,48%
Поточна довгострокова заборгованість за:	184,60	1 174,30	989,70	536,13%
товари, роботи, послуги	174,40	969,40	795,00	455,85%
розрахунками з бюджетом	10,20	204,90	194,70	1908,82%
Інші зобов'язання	29,30	151,10	121,80	415,70%
Усього за розділами "поточні зобов'язання" та "довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення"	213,90	1 325,40	1 111,50	519,64%
Усього:	306,30	2 032,70	1 726,40	563,63%

Джерело: складено автором за даними фінансової звітності

Підсумувати успішність діяльності ТОВ «КІОС» за 2021 рік нам допоможе звіт про фінансові результати [додаток Б]. Відразу бачимо те, що зазначалося раніше: на початку 2021 року діяльність компанії лише починалася, в результаті чого за аналогічний період попереднього року компанія не встигла набрати оберти. Саме це й показують показники таблиці аналізу фінансових результатів за 2021 рік (табл. 2.3).

Таблиця 2.3. – Аналіз фінансових результатів ТОВ «КІОС» за 2021 рік

Показник	Звітний період	Аналогічний період попереднього року	Сальдо, тис. грн.	Сальдо, %
Чистий дохід від реалізації продукції(товарів, робіт, послуг)	35781,1	722,2	35058,9	4854,46%
Інші доходи	74,7	2,7	72	2666,67%
Разом доходи	35855,8	724,9	35130,9	4846,31%
Собівартість реалізованої продукції(товарів, робіт, послуг)	-30385,9	-532,7	-29853,2	5604,13%
Інші витрати	-4878,6	-164,8	-4713,8	2860,32%
Разом витрати	-35264,5	-697,5	-34567	4955,84%
Податок на прибуток	106,4	4,9	101,5	2071,43%
Чистий прибуток	484,9	22,5	462,4	2055,11%

Джерело: складено автором за даними фінансової звітності

Незважаючи на схожість ситуації у даній таблиці із балансом, тут є дещо варте уваги. Можемо помітити, що значення доходів та витрат і за звітний, і за попередній рік, є близькими до повної протилежності. Саме це й показує коефіцієнт, визначений діленням рентабельності попереднього року ($724,9/697,5^*-1$) та рентабельності звітного року ($35855,8/35264,5^*-1$) – 1,022. Але це лише вершина айсберга. Не варто піддаватися омані, начебто діяльність покращилася в багато разів – насправді це не так. Для визначення покращення рентабельності підприємства за звітний рік, порівняно із попереднім, я розділив рентабельність звітного року на рентабельність попереднього року, і ось результат – 2,345. Цей коефіцієнт показує, що рентабельність за звітний рік трохи більше, ніж у два рази краща, ніж рентабельність за аналогічний період попереднього року.

У наступному році не зупинилася на одному рівні, а й надалі стрімко ставала на ноги. Підтвердження цієї інформації можна відслідкувати у звіті Баланс станом на 31.12.2022 [додатки В,Г]. Перше, що кидається в очі – це колосальна різниця між вартістю необоротних активів на початок звітного року і на кінець звітного року. Настільки велика різниця, що доцільнішим буде сказати, що компанія «КІОС» у 2022 році придбала основну кількість основних засобів, а не просто збільшила їхню кількість.

Окрім вищеописаних основних засобів, також сильно збільшилася кількість запасів станом на 31.12.2022, а саме на 654,32% (табл. 2.4.). Паралельно із цим у частині Балансу «пасиви» спостерігається дуже зайнятна картина: поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги за рік збільшилась на цілих 639.75% (табл. 2.5). Цей показник дає можливість із впевненістю стверджувати, що підприємство ТОВ «КІОС» полюбляє отримувати товари/послуги, але оплату за них затримувати. Дану тезу підтверджує кількість запасів на кінець звітного року, що виросли за звітний рік у 6 разів, так само, як і виросла кредиторська заборгованість. Важливо зазначити, що у 2022 році зареєстрований (пайовий) капітал компанії був збільшений з 200 тис. грн до 600 тис. грн, що складає 300 відсотків від суми на початок звітного року.

Таблиця 2.4. – Аналіз оборотних активів ТОВ «КІОС» за 2022 рік

Показник	Початок звітнього року	Кінець звітнього року	Сальдо, тис. грн.	Сальдо, %
Запаси	744,6	5616,7	4872,1	654,32%
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	894,1	1309,3	415,2	46,44%
Інша поточна дебіторська заборгованість	961,6	2132,1	1170,5	121,72%
Гроші та їхні еквіваленти	-656,5	-3,6	652,9	-99,45%
Інші активи	1,3	307,6	306,3	23561,54%
Усього:	1945,1	9362,1	7417	381,32%

Джерело: складено автором за даними фінансової звітності

Таблиця 2.5. – Аналіз пасивів ТОВ «КІОС» за 2022 рік

Показник	На початок звітнього року	На кінець звітнього року	Сальдо, тис. грн.	Сальдо, %
Зареєстрований (пайовий) капітал	200,00	600,00	400,00	200,00%
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	507,30	2 100,10	1 592,80	313,98%
Неоплачений капітал			0,00	-
Усього за розділом "власний капітал"	707,30	2 700,10	1 992,80	281,75%
Поточна кредиторська довгострокова заборгованість за:	1 174,30	7 389,90	6 215,60	529,30%
товари, роботи, послуги	969,40	7 171,10	6 201,70	639,75%
розрахунками з бюджетом	204,90	218,80	13,90	6,78%
Інші зобов'язання	151,10	987,20	836,10	553,34%
Усього за розділами "поточні зобов'язання" та "довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення"	1 325,40	10 565,80	9 240,40	697,18%
Усього:	2 032,70	13 265,90	11 233,20	552,62%

Джерело: складено автором за даними фінансової звітності

Досліджуючи звіт про фінансові результати за 2022 рік [додаток Г], я помітив, що чистий прибуток компанії за рік виріс на 228.5%, порівняно із аналогічним періодом попереднього року (табл. 2.6). Це чудово, але мають місце

тут і “тривожні дзвіночки”. Зараз я маю на увазі коефіцієнт рентабельності обортових коштів. Для визначення цього показника я розділив кількість витрат на чистий прибуток. Виявилось, що збільшуючи чистий прибуток у більше, ніж два рази, компанія майже не покращила рентабельності обортових коштів(рентабельність коштів 1,87% у звітному році, 1,38% у аналогічний період попереднього року).

Таблиця 2.6. – Аналіз фінансових результатів ТОВ «КІОС» за 2022 рік

Показник	Звітний період	Аналогічний період попереднього року	Сальдо, тис. грн.	Сальдо, %
Чистий дохід від реалізації продукції(товарів, робіт, послуг)	85854	35781,1	50072,9	139,94%
Інші доходи	1166,6	74,7	1091,9	1461,71%
Разом доходи	87020,6	35855,8	51164,8	142,70%
Собівартість реалізованої продукції(товарів, робіт, послуг)	-66439,9	-30385,9	-36054	118,65%
Інші витрати	-18638,2	-4878,6	-13759,6	282,04%
Разом витрати	-85078,1	-35264,5	-49813,6	141,26%
Податок на прибуток	349,6	106,4	243,2	228,57%
Чистий прибуток	1592,9	484,9	1108	228,50%

Джерело: складено автором за даними фінансової звітності

Третій повноцінний рік (2023) існування компанії не обіцяв бути легким у зв'язку із продовженням війни, але проблеми підступили також і з інших, не самих очікуваних сторін. У аналізі активів за 2023 рік (табл. 2.7) можемо помітити, що кількість запасів, як і у 2022 році, сильно зросла. Це є негативний показник, оскільки гроші фактично залишаються на складах замість того, щоб створювати компанії маржу. Збільшення дебіторської заборгованості є таким самим негативним показником, як і вищеописаний. Підтвердженням моїх слів є графа «гроші та їхні еквіваленти». Компанія станом на 31.12.2023 не має обортових коштів, проте має запасів на майже 7 мільйонів гривень. Також не можна не зазначити, що за рік ТОВ «КІОС» збільшило кількість основних

засобів, а саме на 89,1% від вартості всіх ОЗ на початок звітного року [Додаток Д].

Таблиця 2.7. – Аналіз активів ТОВ «КІОС» за 2023 рік

Показник	Початок звітного року	Кінець звітного року	Сальдо, тис. грн.	Сальдо, %
Запаси	5616,7	6940,4	1323,7	23,57%
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1309,3	1883,7	574,4	43,87%
Інша поточна дебіторська заборгованість	2132,1	2435,1	303	14,21%
Гроші та їхні еквіваленти	-3,6	21,4	25	-694,44%
Інші активи	307,6	566,9	259,3	84,30%
Усього:	9362,1	11847,5	2485,4	26,55%

Джерело: складено автором за даними фінансової звітності

Аналізуючи іншу частину балансу [Додаток Е] не можна пропустити кризь очі збільшення кредиторської заборгованості (табл. 2.8), яка стає дуже важкою для повного покриття. І це при тому, що протягом року підприємство взяло довгострокових кредитів на більше, ніж 5 млн. грн, а саме 6 446 300 гривень. Враховуючи, що станом на кінець року компанія не має обортових коштів, справи йдуть не найкращим чином.

Є цілком логічним, що у зв'язку із поповненням рахунків кредитними коштами, мусила збільшитись і оберт коштів протягом звітного року. Так і сталося – доходи та витрати збільшились на 45,98% та 49,99% відповідно (табл. 2.9). Також у 2023 році компанія вирішила сильно збільшити штат працівників та розширити виробництво, у зв'язку із чим «інші витрати» збільшились на 13 мільйонів, що є дуже суттєвим збільшенням витрат. За подібні гроші компанія планувала розвинути збут та собівартість продукції, що є цілком логічним. Але в даний звітний період перед нашими очима видні великі витрати, які не покриваються прибутками. Даний процес є нормальним, інвестиціям необхідний час, щоб окупитись. Варто додати, що по результатам 2023 року підприємство не сплачувало податок на прибуток, тому що рік виявився збитковим.

Таблиця 2.8. – Аналіз пасивів ТОВ «КІОС» за 2023 рік

Показник	На початок звітного року	На кінець звітного року	Сальдо, тис. грн.	Сальдо, %
Зареєстрований (пайовий) капітал	600,00	600,00	0,00	0,00%
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	2 100,10	21,40	-2 078,70	-98,98%
Неоплачений капітал			0,00	-
Усього за розділом "власний капітал"	2 700,10	621,40	-2 078,70	-76,99%
Поточна довгострокова заборгованість за:	7 389,90	9 406,80	2 016,90	27,29%
товари, роботи, послуги	7 171,10	9 293,70	2 122,60	29,60%
розрахунками з бюджетом	218,80	113,10	-105,70	-48,31%
Інші зобов'язання	987,20	667,20	-320,00	-32,41%
Усього за розділами "поточні зобов'язання" та "довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення"	10 565,80	18 709,00	8 143,20	77,07%
Усього:	13 265,90	19 330,40	6 064,50	45,71%

Джерело: складено автором за даними фінансової звітності

Таблиця 2.9. – Аналіз фінансових результатів ТОВ «КІОС» за 2023 рік

Показник	Звітний період	Аналогічний період попереднього року	Сальдо, тис. грн.	Сальдо, %
Чистий дохід від реалізації продукції(товарів, робіт, послуг)	125 326,1	85 854,0	39472,1	45,98%
Інші доходи	1 395,7	1 166,6	229,1	19,64%
Разом доходи	126 721,8	87 020,6	39701,2	45,62%
Собівартість реалізованої продукції(товарів, робіт, послуг)	-99 655,0	-66 439,9	-33215,1	49,99%
Інші витрати	-31 655,6	-18 638,2	-13017,4	69,84%
Разом витрати	-131 310,6	-85 078,1	-46232,5	54,34%
Податок на прибуток	0,0	349,6	-349,6	0,00%
Чистий прибуток	-4 588,8	1 592,9	-6181,7	-388,08%

Джерело: складено автором за даними фінансової звітності

Підсумовуючи вищеописаний матеріал скажу, що компанія тільки починає набирати оберти, але хоч ТОВ «КІОС» і має чистий прибуток в результаті 2021 та 2022 звітних років, прибуток цей вельми невеликий та використання грошей

підчас ведення операційної діяльності не є оптимальним. Велика кількість кредиторської заборгованості може вилитись у погіршення репутації на ринку, що буде солідним ударом по намаганням підприємства отримувати прибутки від діяльності.

Як можете побачити з інформації, взятої з бази даних ТОВ «КІОС» (табл. 2.10), на транспорт за 2021 рік було витрачено трохи більше двох мільйонів гривень. Вирішивши поділити транспортні витрати на собівартість реалізованої продукції (товарів, послуг), я отримав вельми цікаві дані. У 2021 році частка транспорту у собівартості склала близько семи відсотків, у той час, я у 2022 році – 14.65% (табл. 2.11). Це неймовірний різниця, і вона є скоріше негативною, ніж позитивно, у зв'язку із тим, що на одиницю прибутку припадає більше витрат на транспорт, хоча інші витрати при тому не пропадають.

Щодо транспорту у 2023, то частка його в собівартості реалізованої продукції стала ще більшою – 17,43%. Це має вигляд тенденції на зниження собівартості самої продукції, що для компанії є добре. Також, звертаю вашу увагу, що у 2023 році не було помилки в базі даних, згідно якої підприємству якийсь із контрагентів платив за транспорт (такого не було та не могло бути, тому що ТОВ «КІОС» не мала та не має КЗЕДУ на здійснення будь-яких перевезень).

Таблиця 2.10. – Фактичні витрати на транспорт ТОВ «КІОС» за 2021 рік

Показник	Період, що порівнюється 2. Фактичні дані. День. Період з 01.01.2021 до 31.12.2021			
	Разом			
	Надходження у валюті операцій	Платежі у валюті операцій	Чистий грошовий потік у валюті операцій	Частка у собівартості реалізованої продукції
транспорт		2 112 532,46	-2 112 532,46	6,95%
РАЗОМ:		2 112 532,46	-2 112 532,46	6,95%

Джерело: складено автором за даними інформації із бази даних ІС підприємства ТОВ «КІОС»

Таблиця 2.11. – Фактичні витрати на транспорт ТОВ «КІОС» за 2022 рік

Показник	Період, що порівнюється 1. Фактичні дані. День. Період з 01.01.2022 до 31.12.2022			
	Разом			
	Надходження у валюті операцій	Платежі у валюті операцій	Чистий грошовий потік у валюті операцій	Частка у собівартості реалізованої продукції, %
транспорт	60 500,00	9 735 712,52	-9 675 212,52	14,56%
РАЗОМ:	60 500,00	9 735 712,52	-9 675 212,52	14,65%

Джерело: складено автором за даними інформації із бази даних ІС підприємства ТОВ «КІОС»

Таблиця 2.12. – Фактичні витрати на транспорт ТОВ «КІОС» за 2023 рік

	Період, що порівнюється 1. Фактичні дані. День. Період з 01.01.2023 до 31.12.2023			
	Разом			
	Надходження у валюті операцій	Платежі у валюті операцій	Чистий грошовий потік у валюті операцій	Частка у собівартості реалізованої продукції, %
транспорт	0,00	17 364 982,11	-17 364 982,11	17,43%
РАЗОМ:	0,00	17 364 982,11	-17 364 982,11	17,43%

Джерело: складено автором за даними інформації із бази даних ІС підприємства ТОВ «КІОС»

Також у ТОВ «КІОС» є клієнти, які не просто відштовхуються від ринкової ціни, встановлюючи власну, а вираховують його шляхом відслідковування цін на пальне та чіткого корегування вартості, незалежно від ринку. Саме це й показує контрагент наступні додатки [додатки Л, М].

Щодо пошуку самих перевізників, то зазвичай цим займаються менеджери у програмах Lardi-trans та Della. Це програми, створенні для створення ланцюга замовник – перевізник (або замовник – експедитор – перевізник), що є актуальними по більшості для українців – у інших країн інші програми. Як можна помітити, у програмі Lardi-trans є можливість сортування за тонажем, місцем відправки, кінцевою пунктом і т.п [додаток Н]. Виставляючи власний

запит на перевезення, перевізники можуть знайти замовників, так само і замовники можуть знайти перевізників.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

З часів зародження логістики як сфери діяльності (незалежно від того, коли це насправді відбулось), найрізноманітніші діячі, політичні та військові стратеги намагалися довести виконання завдань постачання та зберігання до оптимального, але ніхто із них, на мій погляд, так цього і не досягнув. Це пов'язано із тим, що навіть сьогодні логістика пропонує велику кількість ідей для якнайкращого виконання одних і тих же самих завдань – логістичних завдань. Досі ведуться спори та дискусії, досі існує відповідна наука, яка не припинила своє існування, як та, що виконала свою функцію на сто відсотків. І ще довго логістика не припинятиме свого розвитку, бо розвиваються і речі навколо, а значить, створюються унікальні умови для яких потрібні унікальні логістичні рішення! Вот побачите, настане день, коли вантажні фури будуть їздити на електриці, і тоді, можливо, вони зможуть зіштовхнути логістичного гегемона (морський транспорт) з п'єдесталу.

У воєнні часи і без того складна та широкофункціональна логістична діяльність стає великою проблемою для багатьох підприємств України. Закриті кордони, знищенні виробництва, точки збуту та інші частини ланцюга поставок, регулярний набір потенційних водіїв(чоловіків) в армію, підвищення тарифів на світло – усе це робить логістику дуже важкою для оптимізації, дуже важкою для досягнення необхідних результатів та економії грошових коштів. В даному плані розглянуте сьогодні підприємство ТОВ «КІОС» є вельми гарною ілюстрацією того, як недобре можуть йти справи у логістичному напрямку, якщо відповідні процеси не були налагоджені до 24 лютого 2022 року. Відсутність власного транспорту, невизначеність бажаної ціни транспорту, неналежний облік, який не дає чіткої та необхідної інформації для формування реальної маржинальності операцій.

Зважаючи на те, що компанія ще молода і лише стає на ноги, можна прикрити очі на неоптимізовані процеси, але з часом саме це й може стати перешкодою для розвитку підприємства(так, власне, і сталося). На даний момент, а саме 23.06.2024, ТОВ «КІОС» закрило власне виробництво, скоротило штат з 50 працівників до 17 і близьке до банкрутства у зв'язку із систематичним, із місяця в місяць, перевищенням витрат над доходами.

Без логістичної діяльності підприємство ТОВ «КІОС» не змогло би займатися виробництвом та продажем товарів і продукції, а зважаючи на те, що компанія займалася і тим, і іншим, можемо впевнено стверджувати, що логістична діяльність на фірмі велася. Незважаючи на це, підприємство не має логістичного відділу. Більше того, немає жодного працівника на підприємстві, який був би відповідальний виключно за логістику на підприємстві. У транспортуванні сировини, товарів та продукції ТОВ «КІОС» зазвичай користується послугами найманого транспорту, оформляючи із ФОПами та юридичними особами цілу низку документів для належного облікування процесу.

Для того, щоб співпрацювати із перевізником, спочатку підписується договір про надання послуг[додатки Є, Ж]. В договорі зазначається умови, згідно яких буде відбуватися співпраця. У більшості договорів ТОВ «КІОС» із перевізниками зазначається, що “місце завантаження та розвантаження, вага вантажу, номер авто, марка авто та інше прописується у «заявці на перевезення вантажу»”[додаток З]. В більшості випадків «заявка на перевезення вантажу» робиться для одного конкретного перевезення, тобто при звичайній співпраці з контрагентом заявок виходить стільки само, скільки і інших супутніх документів(окрім договору), про які я розповім далі. Щодо договору варто додати, що зазвичай підприємство прописує наступні умови оплати: “оплата протягом 5 робочих днів після отримання від Перевізника належним чином оформлених оригіналів документів: Акту виконаних робіт, Податкової накладної, Товарно-транспортної накладної (з відміткою про отримання вантажу

вантажоодержувачем)”. Тепер давайте поглянемо, що собою являють документи, які так необхідні для виконання умов договору.

Акт виконаних робіт [додаток II] є документом, який фіксує надання послуги постачальником покупцеві. Даний документ підписаний із двох сторін, є залізним підтвердженням того, що постачальник поставив послугу, а покупець отримав послугу. Акт виконаних робіт від компанії ТОВ «КІОС» зазвичай включає наступну інформацію: номенклатура послуги, вартість послуги, договір або специфікація, згідно якої здійснюється перевезення. Заплатити перевізнику до отримання компанією оригіналу акту означає наражатися на небезпеку неотримання належно оформлених документів, тому що після оплати перевізники досить часто знехочу роблять документи. Так виходить, бо часто перевізники, які надають ТОВ «КІОС» транспортні послуги, є ФОПами, за якими зазвичай не ведеться перевірка, лише у випадку закриття ФОПа його документи більш-менш ретельно перевіряються.

Через те, що на підприємстві, аналіз якого я веду, пов’язані із логістикою операції нечасто бувають із ПДВ, тому і документ «Податкова накладна» пропустимо, і відразу перейдемо до наступного документу – Товарно-транспортної накладної(ТТН). В межах України даний документ мусить бути оформлений на абсолютно кожне перевезення продукції чи товару. Зазвичай товарно-транспортна накладна[додаток I] містить багато даних, кожна з яких є обов’язковою та прописана в законодавстві [24, ст.48], а саме: вантажовідправник, вантажоодержувач, перевізник, замовник(не те саме, що вантажоодержувач), маса нетто, маса брутто, габарити авто і так далі. Даний документ засвідчує переміщення товару транспортом, і цей документ мусить бути оформлений, інакше, маючи лише накладну про отримання товару (видаткову накладну) та акт надання послуг, отриманий товар та отримана послуга ніяк не будуть пов’язані. Саме цю функцію і виконує товарно-транспортна накладна. Вищеописана документація була свідченням перевезення сировини від постачальника на склад, але розглянемо також закордонні

перевезення, що відбуваються досить часто, зважаючи на вищу рентабельність експортних операцій порівняно із операціями по Україні.

В Європейському Союзі оформлення угод по купівлі-продажу товарів солідно відрізняються від угод в межах України. Перше, що варто зазначити – необхідна документація. У ЄС інвойс(рахунок-фактура) є водночас і рахунком на оплату, і актом виконаних робіт, і ТТН! Вважаю, що це геніально. І не те, щоб інвойс[додаток К] містив багато тексту, сторінок – зовсім ні. Як і в звичайному рахунку, в інвойсі вказуються реквізити оплати, адреса, сторони угоди. Але, на відміну від звичайного рахунку, в рахунку-фактурі вказується так званий S.W.I.F.T.-CODE. S.W.I.F.T.-CODE – це унікальний ідентифікатор, який дозволяє ідентифікувати фінансову установу у міжнародних розрахунках. Саме банківський S.W.I.F.T. мусить бути вказаний в інвойсі. S.W.I.F.T., яким зазвичай користується ТОВ «КІОС» - це FUIBUA2X, «свіфт» банку ПУМБ.

Окрім цього документу є ще один документ, що, враховуючи діяльність української компанії в межах ЄС, постійно супроводжує процеси купівлі-продажу.

CMR (франц. - Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route) – це головний документ при митному оформленні товарів[25]. Він поєднує в собі інформацію, яку дають видаткова накладна, ТТН та рахунок українського зразку, хоч і є обов'язковим лише при перетині кордону в межах країн-учасників конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів(КДПВ). Саме вищеописані документи зазвичай супроводжують логістичну діяльність компанії ТОВ «КІОС», але самий час перейти до числових показників. Але перейдемо безпосередньо до логістики на ТОВ «КІОС».

Ведення підприємством логістичної діяльності є далеким від ідеального. Перше, що я б запропонував для покращення логістики на підприємстві – це чіткий аналіз, визначення та, в результаті, використання цін, необхідних для оптимальної маржинальності, яка також мусить бути визначеною! Виглядає це наступним чином.

Для визначення оптимальної ціни транспорту, приблизно як на таблиці [додаток О], варто зайнятися налагодженням розрахунку наступних показників: собівартість виробництва, економічний аналіз продажів. В той час, як необхідність знання точної собівартості є наглядною, із економічним аналізом не все так однозначно. Саме цей аналіз, із чіткою розбивкою на ланцюги від постачальника сировини до продажу продукції/товару, дозволить максимально наглядно побачити рентабельність здійснюваних операцій. Тоді керівництво переконується за допомогою конкретних чисел, що варто зайнятися покращенням логістичної діяльності, регулюючи ціну найманого транспорту.

Ще одним методом покращення логістики, а саме її ціни, є орієнтація на експорт. Незважаючи на дорожчу вартість транспорту на одну поставку, рентабельність операції від купівлі сировини до продажу продукції буде вищою за рахунок вищих цін за кордоном. В умовах війни налагодження поставок через Румунію буде оптимальним варіантом, зважаючи на нестабільність польських кордонів. Для цього можна створити закордонну філію, яка буде вестися з основного офісу (за виключенням бухгалтерії на аутсорсингу). Переваги такої ідеї полягають в тому, що за рахунок ведення діяльності закордонної фірми з України можна солідно зекономити на персоналі за допомогою або доплати наявним працівникам, або найму нових, не таких вартісних працівників в межах України. Також, це потенційно може стати допоміжною ланкою для основної компанії у кризові моменти. До прикладу: у ТОВ «КІОС» закінчилися кошти, і ТОВ «КІОС РУМУНІЯ» надсилає гроші основній компанії авансом за товар, який ТОВ «КІОС» завезе, коли стан справ покращиться. Взагалі, ведення діяльності у різних місцях наділяє працівників альтернативними знаннями, які в перспективі можуть покращити рентабельність діяльності фірми. Також варто зазначити, що наявність складу за кордоном може покращити перспективи перепродажу за рахунок можливості зберігання товарів, куплених у зарубіжних контрагентів.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Прогнози щодо майбутніх тенденцій в області опалюваних печей. URL: <https://krlife.com.ua/news/prognozi-shodo-maibutnikh-tendencii-v-oblasti-opalyvalnikh-pechei/> (дата звернення: 14.05.2024).
2. Головне управління статистики у Волинській області. URL: <http://www.lutsk.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 14.05.2023).
3. Державна служба статистики України. URL: <https://ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 14.05.2023).
4. Економіка підприємства : підручник / за заг. ред. Л.Г. Ліпич. Луцьк : Вежа-Друк, 2021. 1 електрон. опт. диск (CD-ROM). Об'єм даних 14,95 Мб. <https://lib.lntu.edu.ua/uk/147258369/10536>
5. Економіка підприємства : підручник / під заг. ред. д.е.н., проф. Ковальської Л.Л. та проф. Кривов'язюка І.В. Київ : Видавничий дім «Кондор», 2020. 700 с.
6. Камінська І.М., Дорош В.Ю., Мишко О.А. Ідентифікація і роль підприємництва різних сфер виробництва у контексті капіталізації економіки регіону. *Економічний форум: науковий журнал*. 2018. № 2. С. 104–110.
7. Ліпич Л.Г., Мельник К.П., Бортнік С.М., Візник Ю.Я., Козоріз М.А. Аудиторська політика суб'єктів аудиторської діяльності в умовах сталого розвитку. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики*. 2022. Том 2 (43). С. 39–45. URL: <https://doi.org/10.55643/fcaptr.2.43.2022.3580>.
8. Ліпич Л.Г., Полінкевич О.М., Хілуха О., Кушнір М. Стратегічні орієнтири розвитку аптечних закладів комунальної власності в поствоєнний період. *Економічний часопис Волинського національного університету імені Лесі Українки*. 2023. Т. 1 № 33. С. 101–110. URL: <https://doi.org/10.29038/2786-4618-2023-01-101-110>
9. Полінкевич О.М. Інклюзивний розвиток підприємств як вимір економічного зростання. *Наукові записки Національного університету*

«Острозька академія», серія «Економіка». 2019. № 15(43). С. 48–53. DOI: 10.25264/2311-5149-2019-15(43)-48-52

10. Полінкевич О.М. Інформаційно-комунікативні та логістичні технології організації обслуговування клієнтів готелю. *Ресторанний і готельний консалтинг. Інновації*. 2023. Т.6. №2. С. 150–170. URL: <https://doi.org/10.31866/2616-7468.6.2.2023.291697>

11. Полінкевич О.М. Інформаційно-комунікативні та маркетингові технології інноваційної діяльності підприємств. *Економічний форум*. 2023. № 3. С. 56–62. URL: <https://doi.org/10.36910/6775-2308-8559-2023-3-7>

12. Потенціал і розвиток бізнесу: навч. посібник / за ред. О. М. Полінкевич, Л.В. Шостак. Луцьк : Вежа-Друк, 2019. 571 с.

13. Процесне та соціально-компетентне управління інноваційним розвитком підприємницьких систем : монографія / за наук. ред. д-ра екон. наук, проф. О.М. Полінкевич. Луцьк: Вежа-Друк, 2017. 352 с.

14. Стратегії та технології інноваційного розвитку корпорацій : монографія / за наук. ред. д-ра екон. наук, проф. О.М. Полінкевич. Луцьк : Вежа-Друк, 2018. 416 с.

15. Кемерон Хашемі-Пур : *Definition of logistics* : Журнал «TechTarget», 2017. URL : <https://www.techtarget.com/searcherp/definition/logistics>.

16. Шишир Прасад : *What is logistics* : Журнал «The economical times», 2024. URL : <https://economictimes.indiatimes.com/definition/logistics>.

17. Халед Ансарі : *Logistics history : origin and development* : Блог «Mecalux», 2023. URL : <https://www.mecalux.com/blog/logistics-history-origin>.

18. Марк Картрайт : *Trade in Ancient Greece* : Журнал «Worldhistory», 2018. URL : <https://www.worldhistory.org/article/115/trade-in-ancient-greece/>.

19. Ребекка Шед : *The writer's guide to medieval army logistics* : Блог «Rebecca Shedd – author», 2022. URL : <https://rebeccashedd.com/2022/07/22/the-writers-guide-to-medieval-army-logistics/>.

20. Флоріан Зандт : *The Biggest Empires in Human History* : Блог «Statista», 2023. URL : <https://www.statista.com/chart/20342/peak-land-area-of-the>

largest-

empires/#:~:text=In%201913%2C%20412%20million%20people,of%20the%20world's%20land%20area.

21. Досьє компанії ТОВ «КІОС» : Сервіс перевірки контрагентів «YouControl», 2024. URL : https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/43924068/.

22. Господарський кодекс України, документ №436-IV, редакція 08.03.2024, стаття 55, 2024. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.

23. Адам Хайес : *Current assets: What It Means and How to Calculate It, With Examples* : Журнал «Investopedia», 2024. URL : <https://www.investopedia.com/terms/c/currentassets.asp#:~:text=Current%20Assets%20is%20an%20account,or%20sales%20within%20one%20year>.

24. Закон України, документ №2344-III, редакція 01.01.2024, стаття 48, 2024. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.

25. Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (CMR), 1956. URL : https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr_r.pdf.

26. Річард М. Лейтон : *Logistics in industrial era* : Журнал «Britannica», 2023. URL : <https://www.britannica.com/topic/logistics-military/additional-info#history>.

27. Кристофер Меридж Марш, Ернест Арнольд Джон Девіс : *19th century* : Журнал «Britannica», 2024. URL : <https://www.britannica.com/technology/canal-waterway/19th-century>.

28. Словник Кембриджу, 2024. URL : <https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/isthmus>.

29. Pro Carrier : *Top Four Modes of Transport | Logistics | Supply Chain* : Блог «ProCarrier», 2022. URL : <https://weareprocarrier.com/news/article/modes-of-transport-logistics#:~:text=Sea%20Freight,-Sea%20freight%20accounts&text=More%20than%2090%25%20of%20all%20goods>

%20are%20transported%20by%20ships.&text=That's%20because%20ships%20can%20carry,agricultural%20produce%20and%20raw%20materials.

30. Тео Ноттбум, Атанасіос Палліс, Джин-Пол Родріг : Tanker Sizes and Classes : Блог «Port Economics, Management and Policy», 2024. URL : <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part8/ports-and-energy/tanker-size/>.

31. Деніел Махкен : *What is Logistics? Origins, Present and Future Scenarios* : Блог «SaloodoBlog», 2018. URL : <https://www.saloodo.com/blog/logistics-meaning/>.

32. Андреа Філд, Трейсі Грант : *Henri, baron de Jomini* : Журнал «Britannica», 2024. URL : <https://www.britannica.com/biography/Henri-baron-de-Jomini#ref5968>.

33. Річард М. Лейтон : *logistics* : Журнал «Britannica», 2023. URL : <https://www.britannica.com/topic/logistics-military#ref511448>.

34. Кошій Оксана Вікторівна : «Логістика» для студентів спеціальності 073 «Менеджмент» денної та заочної форм навчання, Луцьк, 2018, ст. 8 : Луцький національний технічний університет, факультет бізнесу, кафедра менеджменту, 2018. URL : https://elib.lntu.edu.ua/sites/default/files/elib_upload/%D0%9A%D0%BE%D1%89%D1%96%D0%B9/page8.html.

35. Карстен Вейс : *Material flow in production and logistics – Definition & all you need to know* : Блог «Beewatec», 2023. URL : <https://www.beewatec.com/blog/material-flow-in-production-and-logistics-how-to-optimize-your-internal-processes>.

36. Семенюк Я.І. : *Логістика: мета, завдання та функції. Реферат* : Освітній портал «Освіта.ua», 2011. URL : <https://ru.osvita.ua/vnz/reports/management/14582/#:~:text=%D0%A2%D0%B0%D0%BA%D0%B8%D0%BC%20%D1%87%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BC%2C%20%D0%BC%D0%B5%D1%82%D0%B0%20%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B8%20%E2%80%93%20%D>

[1%86%D0%B5,%D1%83%20%D0%B2%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D1%96%20%D1%82%D0%B0%20%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%BF%D0%BE%D0%B4%D1%96%D0%BB%D1%96%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%83%D0%BA%D1%86%D1%96%D1%97.](https://www.diggipacks.com/en/7-rs-of-logistics/#:~:text=In%20fact%20and%20as%20we,customer%2C%20at%20the%20right%20price.)

37. Карла Саарнен : *What are the 7 R's of logistics?* : Блог «Diggipacks», 2024. URL : <https://diggipacks.com/en/7-rs-of-logistics/#:~:text=In%20fact%20and%20as%20we,customer%2C%20at%20the%20right%20price.>

38. Коцїй Оксана Вікторівна : «Логістика» для студентів спеціальності 073 «Менеджмент» денної та заочної форм навчання, Луцьк, 2018, ст. 6 : Луцький національний технічний університет, факультет бізнесу, кафедра менеджменту, 2018. URL : [https://elib.lntu.edu.ua/sites/default/files/elib_upload/%D0%9A%D0%BE%D1%89%D1%96%D0%B9/page6.html.](https://elib.lntu.edu.ua/sites/default/files/elib_upload/%D0%9A%D0%BE%D1%89%D1%96%D0%B9/page6.html)

39. Дельфманн В., Дангельмайер В., Гюнтер В. : *Towards a science of logistics: cornerstones of a framework of understanding of logistics as academic discipline* : Журнал «Springer link», 2010. URL : [https://link.springer.com/article/10.1007/s12159-010-0034-5.](https://link.springer.com/article/10.1007/s12159-010-0034-5)

40. Пітер Фердінанд Друкер : *Бізнес та інновації* : Університет Клермонта, Клермонт, 1985.

41. Пітер Фердінанд Друкер : *Практика менеджменту*: Університет Нью-Йорку, Нью-Йорк, 1954.

42. Пітер Фердінанд Друкер : *Ефективний керівник* : Університет Нью-Йорку, Нью-Йорк, 1966.

43. Майкл Юджин Портер : *The competitive advantages of nations* : Гарвардська школа бізнесу, Бостон, Массачусетс, 1985.

44. Бауерсокс Д. Ж., Клосс Д. Ж. : *Logistical Management* : Macmilan Publishers, Нью-Йорк, 1991.

45. Управління інспекційної діяльності у Тернопільській області Південно-Західного міжрегіонального управління Державної служби з питань праці 32: *Охорона праці на підприємстві : що потрібно знати?* : Державні сайти України «gov.ua», 2019. URL : <https://te.dsp.gov.ua/ohorona-pratsi-na-pidpryyemstvi-shho-potribno-znaty/>.

46. Беркита К. Ф. : *Економічна статистика : курс лекцій* : Міністерство науки та освіти України, Київ, 2004.

47. Мартин Кристофер : *Logistics & Supply chain management* : Журнал «Financial Times», 4 видання, Університет Кранфільд, Бенфорд, Великобританія, 2011.

48. Пітер Мейндль, Суніл Чопра : *Supply Chain Management : Strategy, Planning and Operations* : 6 видання, Університет Нортвестерн, Еванстон, штат Іллінойс, США, 2016.

49. Алан Раштон, Філ Круше, Пітер Бейкер : *The Handbook of Logistics and Distribution Management* : 5 видання, Чартерний Інститут Логістики та Транспорту, Лондон, Великобританія, 2014.

50. Давід Савеніже : *Procurement strategies of today's supply chain* : Блог «Supply Chain Dive», Вашингтон, США, 2024. URL : https://www.supplychaindive.com/trendline/procurement/390/?utm_source=SC&utm_medium=NativeFB&utm_campaign=TrendlineFB.

51. Крикавський Є.В., Васильців Н.М., Фалович В.А. : *Матеріальні потоки у логістиці промислового підприємства* : Видавництво «Львівська політехніка», Львів, 2015.

52. Л. Нефьодов, Д. Маркозов : *Багатокритеріальна математична модель вибору постачальників товарів, об'ємів закупівлі та маршрутів доставки товару до дистриб'ютора* : Східно-європейський журнал передових технологій, Харків, 2012.

53. Григорак М.Ю. : *Логістика постачання, виробництва та дистрибуції* : Національний авіаційний університет, Київ, 2017.

54. Крикавський Є.В., Чернописька Н.В. : *Логістичні системи* : Видавництво «Львівська політехніка», Львів, 2019.
55. Гринів Н.Т., Тимко А.Ю. : *Логістика міста* : Видавництво «Кондор», Київ, 2023.
56. Анна Халецька : *Топ-15 найбільших логістичних компаній України в 2023 році* : Журнал «WareTeKa», Київ, 2023. URL : <https://wareteka.com.ua/uk/blog/logistichnih-kompanij-ukrayini-rejting/#title7>.
57. Красножон Надія Сергіївна : *Фінансова звітність ТОВ «Рабен Україна» за 2023 рік* : Портал «ClarityProject», Київ, 2024. URL : https://clarity-project.info/edr/32306522/finances?current_year=2023&__cf_chl_tk=AdXQ_m59wj1FkKVFxEWASazQxJPKuJIsUnzXYco1AGo-1718846726-0.0.1.1-3690.
58. Шевченко Аліна Іванівна : *Фінансова звітність ТОВ «Нова Пошта» за 2023 рік* : Портал «ClarityProject», Київ, 2024. URL : https://clarity-project.info/edr/31316718/finances?current_year=2023.
59. Генсюрівський В'ячеслав Леонідович : *Фінансова звітність ДП «ФМ Ложістік Дніпро» за 2023 рік* : Портал «ClarityProject», Київ, 2024. URL : https://clarity-project.info/edr/20071893/finances?current_year=2023.
60. Червук Тетяна Станіславівна : *Фінансова звітність ДП «Кюне і Нагель» за 2023 рік* : Портал «ClarityProject», Київ, 2024. URL : https://clarity-project.info/edr/24596990/finances?current_year=2023.
61. Зуй Олена Миколаївна : *Фінансова звітність ТОВ «Еколь Логістікс» за 2023 рік* : Портал «ClarityProject», Київ, 2024. URL : https://clarity-project.info/edr/31280577/finances?current_year=2023.
62. Ukrinform.ua : *Логістика під час війни: як українському бізнесу організувати транспортні потоки* : Журнал «Укрінформ», Київ, 2022. URL : https://www.ukrinform.ua/rubric-other_news/3566470-logistika-pid-cas-vijni-ak-ukrainskomu-biznesu-organizuvati-transportni-potoki.html.
63. Опендатабот : *Про що говорить статутний капітал* : Портал «Opendatabot», Дніпро, 2017. URL : <https://opendatabot.ua/analytics/73-fake-capital>.

64. Copyright FM Logistics : *Приєднуйтесь до Supply Change* : Сайт «FM Logistics», Київська область, с.Дударків, 2024. URL : <https://www.fmlogistic.com.ua/zmina-lantsiuha-postavok/>.

65. Kuehne+Nagel : *Екологічна програма Net Zero Carbon* : Сайт «Kuehne+Nagel», Київська область, пгт. Гостомель, 2024. URL : <https://ua.kuehne-nagel.com/uk/-/kompaniya/korporativna-socialna-vidpovidalnist/kompensaciya-co2-vikidiv>.

Додатки

Додаток А

Додаток 1
до Національного положення (стандарту)
бухгалтерського обліку 25 "Спрощена
фінансова звітність"
(пункт 4 розділу I)

Фінансова звітність малого підприємства

	Дата (рік, місяць, число)	КОДИ		
		2022	01	01
Підприємство	Товариство з обмеженою відповідальністю "КІОС"	за ЄДРПОУ	43924088	
Територія		за КАТОТТГГ		
Організаційно-правова форма господарювання		за КОПФГ		
Вид економічної діяльності		за КВЕД	46.71	

Середня кількість працівників, осіб 5

Одиниця виміру: тис. грн з одним десятковим знаком

Адреса, телефон: Україна, 10001, Житомирська обл., м. Житомир, вул.
Київська, буд. 79, офіс 403,

1. Баланс
на 31 грудня 2021 р.

Форма № 1-м Код за ДКУД **1801006**

Актив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	-	-
первісна вартість	1001	-	-
накопичена амортизація	1002	-	-
Незавершені капітальні інвестиції	1005	-	-
Основні засоби:	1010	-	87,6
первісна вартість	1011	-	281,2
знос	1012	-	(193,5)
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	-	87,6
II. Оборотні активи			
Заласи:	1100	28,6	744,6
у тому числі готова продукція	1103	28,6	743,7
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги:	1125	211,0	894,1
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	-	-
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	11,3	961,0
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	55,4	(656,5)
Витрати майбутніх періодів	1170	-	-
Інші оборотні активи	1190	-	1,3
Усього за розділом II	1195	306,3	1 945,0
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття			
	1200	-	-
Баланс	1300	306,3	2 032,7

Додаток Б

Пасив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	200,0	200,0
Додатковий капітал	1410	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподлений прибуток (непокритий збиток)	1420	22,4	507,3
Неоплачений капітал	1425	(130,0)	-
Усього за розділом I	1495	92,4	707,3
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення			
III. Поточні зобов'язання			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	174,4	969,4
розрахунками з бюджетом	1620	10,2	204,9
у тому числі з податку на прибуток	1621	4,9	106,1
розрахунками зі страхування	1625	5,9	4,3
розрахунками з оплати праці	1630	21,7	15,8
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	-	115,7
Усього за розділом III	1695	212,2	1 310,2
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
Баланс	1900	306,3	2 022,7

2. Звіт про фінансові результати за 2021 р.

Форма № 2-м
Код за ДКУД

1801007

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	35 781,1	722,2
Інші операційні доходи	2120	74,7	2,7
Інші доходи	2240	-	-
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	35 855,8	724,9
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(30 385,9)	(532,7)
Інші операційні витрати	2180	(4 741,6)	(164,8)
Інші витрати	2270	(137,0)	-
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	(35 264,5)	(697,5)
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	591,2	27,4
Податок на прибуток	2300	(106,4)	(4,9)
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	484,8	22,4

Керівник

Гушук О.В.

Головний бухгалтер

Савин О.П.

* Кодифікатор адміністративно-територіальних одиниць та територій територіальних громад.

Додаток В

Додаток 1
до Національного положення (стандарту)
бухгалтерського обліку 25 "Спрощена
фінансова звітність"
(пункт 4 розділу I)

Фінансова звітність малого підприємства

Підприємство	Товариство з обмеженою відповідальністю "КЮС"	Дата (рік, місяць, число)	КОДИ	
Територія		за ЄДРПОУ	2023	01
Організаційно-правова форма господарювання		за КАТОТТГ	43924068	
Вид економічної діяльності		за КОПФ		
Середня кількість працівників, осіб	6	за КВЕД	48.71	

Одиниця виміру: тис. грн з одним десятковим знаком
Адреса, телефон: Україна, 10001, Житомирська обл., м. Житомир, вул. Київська, буд. 79, офіс 403.

1. Баланс
на 31 грудня 2022 р.

Форма № 1-м Код за ДКУД **1801006**

Актив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	-	-
первісна вартість	1001	-	-
накопичена амортизація	1002	-	-
Незавершені капітальні інвестиції	1005	-	38,3
Основні засоби:	1010	87,6	3 865,5
первісна вартість	1011	281,2	4 385,4
знос	1012	(193,5)	(519,8)
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	87,6	3 903,8
II. Оборотні активи			
Запаси:	1100	744,6	5 616,7
у тому числі готова продукція	1103	743,7	4 009,2
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебиторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	894,1	1 309,3
Дебиторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	-	1 332,1
у тому числі з податку на прибуток	1138	-	-
Інша поточна дебиторська заборгованість	1155	961,6	800,0
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	(856,5)	(3,6)
Витрати майбутніх періодів	1170	-	-
Інші оборотні активи	1190	1,3	307,8
Усього за розділом II	1195	1 945,0	9 362,0
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття			
Баланс	1300	2 032,7	13 265,8

Додаток Г

Пасив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	200,0	600,0
Додатковий капітал	1410	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	907,3	2 100,1
Неоплачений капітал	1425	-	-
Усього за розділом I	1495	707,3	2 700,1
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення			
III. Поточні зобов'язання			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	969,4	7 171,1
розрахунками з бюджетом	1620	204,9	218,8
у тому числі з податку на прибуток	1621	105,1	209,4
розрахунками зі страхування	1625	4,3	9,9
розрахунками з оплати праці	1630	15,8	39,4
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Інші поточні зобов'язання	1680	115,7	937,9
Усього за розділом III	1695	1 310,2	8 377,0
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
Баланс	1900	2 032,7	13 265,8

2. Звіт про фінансові результати за 2022 р.

Форма № 2-м
Код за ДКУД

1801007

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	85 854,0	35 781,1
Інші операційні доходи	2120	1 166,6	74,7
Інші доходи	2240	-	-
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	87 020,6	35 855,8
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(86 439,9)	(30 385,9)
Інші операційні витрати	2180	(18 280,1)	(4 741,6)
Інші витрати	2270	(358,1)	(137,0)
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	(85 078,1)	(35 264,5)
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	1 942,5	591,2
Податок на прибуток	2300	(349,6)	(106,4)
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	1 592,8	484,8

Керівник

(підпис)

Гуцул О.В.

(підпис, прізвище)

Головний бухгалтер

(підпис)

Савич О.П.

(підпис, прізвище)

* Кодифікатор адміністративно-територіальних одиниць та територій територіальних громад.

Додаток Д

Додаток 1
до Національного положення (стандарту)
бухгалтерського обліку 25 "Спрощена
фінансова звітність"
(пункт 4 розділу I)

Фінансова звітність малого підприємства

Підприємство	Товариство з обмеженою відповідальністю "КІОС"	Дата (рік, місяць, число)	2024	01	01
Територія		за ЄДРПОУ	43924068		
Організаційно-правова форма господарювання		за КАТОТТГ			
Вид економічної діяльності		за КОПФГ			
		за КВЕД	46.71		

Середня кількість працівників, осіб 43

Одиниця виміру: тис. грн з одним десятковим знаком

Адреса, телефон: Україна, 79024, Львівська область, м. Львів, вул.
Хмельницького Б., буд. 106

1. Баланс

Форма № 1-м

Код за ДКУД

2E+06

на 31 грудня 2023 р.

Актив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	-	-
первісна вартість	1001	-	-
накопичена амортизація	1002	-	-
Незавершені капітальні інвестиції	1005	38,3	226,7
Основні засоби:	1010	3 865,5	7 256,2
первісна вартість	1011	4 385,4	8 293,1
знос	1012	(519,8)	(1036,9)
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	3 903,8	7 482,9
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	5 616,7	6 940,4
у тому числі готова продукція	1103	4 009,2	4 872,2
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	1 309,3	1 883,7
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	1 332,1	1 462,0
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	800,0	973,1
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	(3,6)	21,4
Виграти майбутніх періодів	1170	-	-
Інші оборотні активи	1190	307,6	566,9
Усього за розділом II	1195	9 362,1	11 847,5
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття			
	1200	-	-
Баланс	1300	13 265,9	19 330,4

Додаток Е

Позначення	Код рядка	На початок звітнього року	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (паіоновий) капітал	1400	600,0	600,0
Додатковий капітал	1410	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	2 100,1	21,4
Неоплачений капітал	1425	-	-
Усього за розділом I	1495	2 700,1	621,4
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення			
III. Поточні зобов'язання			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	7 171,1	9 293,7
розрахунками з бюджетом	1620	218,8	113,1
у тому числі з податку на прибуток	1621	209,4	99,7
розрахунками зі страхування	1625	9,9	12,4
розрахунками з оплати праці	1630	39,4	94,9
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	937,9	559,9
Усього за розділом III	1695	8 377,1	10 074,0
IV. Зобов'язання, пов'язані із необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
Баланс	1900	13 265,9	19 330,4

2. Звіт про фінансові результати
за 2023 р

Форма № 2-м

Код за ДКУД

1801007

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	125 326,1	85 854,0
Інші операційні доходи	2120	1 395,7	1 166,6
Інші доходи	2240	-	-
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	126 721,8	87 020,6
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(99655,0)	(66439,9)
Інші операційні витрати	2180	(31093,7)	(18280,1)
Інші витрати	2270	(561,9)	(358,1)
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	(131310,6)	(85078,1)
Фінансовий результат до оподаткування	2290	(4588,8)	1 942,5
Податок на прибуток	2300	-	(349,6)
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	(4588,8)	1 592,9

Керівник

(підпис)

Гуцул О.В.

(ініціали, прізвище)

Головний бухгалтер

(підпис)

Савич О.П.

(ініціали, прізвище)

Кодифікатор адміністративно-територіальних одиниць та територіальних громад.

Додаток Є

ДОГОВІР № 121-ТК/22 про перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні

м. Луцьк

«21» грудня 2022 року

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ІПОС», що називається надалі «Замовник», в особі директора Гуцука Олександра Володимировича, що діє на підставі Статуту, з одного боку, та **ФІЗИЧНА ОСОБА-ПІДПРИЄМЕЦЬ КУШНІР ВАДИМ ПАВЛОВИЧ**, (надалі – «Перевізник»), що діє одноосібно, з іншого боку, надалі «Сторони», уклали цей Договір про наступне:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

1.1. В порядку та на умовах, визначених цим Договором, «Перевізник» зобов'язується доставляти (перевозити) автомобільним транспортом довіреній йому Замовником (Вантажоодержателем) вантаж з пункту (місця) відправлення до пункту (місця) призначення і видавати вантаж уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачеві вантажу), а «Замовник» (Відправник) зобов'язується сплачувати за перевезення вантажу плату.

1.2. Найменування, кількість вантажу або маса (вага), його вартість та інші умови перевезення вантажу за цим Договором узгоджуються Сторонами в «Заяві на організацію перевезення» конкретної партії вантажу.

2. ОБОВ'ЯЗКИ СТОРІН

2.1. Замовник зобов'язується:

2.1.1. Надати вантаж для перевезення на підставі узгодженої «Заяви на перевезення», що є невід'ємною частиною цього Договору, в якому вказано:

- пункт завантаження, дата і час прибуття в пункт завантаження
- пункт розвантаження, дата і час прибуття в пункт розвантаження
- контактні особи та їх телефони
- назва та характеристика вантажу, об'єм та вага вантажу
- вартість перевезення, додаткові вимоги.

2.1.2. Забезпечити оформлення всіх товарно-супровідних документів.

2.1.3. До прибуття транспортних засобів під завантаження належним чином підготувати вантаж до перевезення – зачистити, замаркувати, згрупувати по вантажоодержувачам (якщо таких декілька).

2.1.4. Провести завантаження транспортного засобу у спосіб, що не перешкоджає проведенню огляду вантажу, забезпечує збереження вантажу протягом перевезення, безпечний рух і маневрування транспортного засобу.

2.1.5. Організувати оформлення документів для перевезення вантажу.

2.1.6. При отриманні від Перевізника інформації в порядку п. 2.2.6. Договору Замовник зобов'язаний в найкоротші строки надати Перевізнику інструкції про наступні дії водія Перевізника, які він повинен виконувати беззаперечно.

2.1.7. Своєчасно оплачувати послуги Перевізника.

2.2. Перевізник зобов'язується:

2.2.1. У випадку досягнення згоди Сторін щодо умов конкретного перевезення вантажів, направити Замовнику підтверджену штампом Перевізника «Заяву на перевезення» з вказівкою водія та державного номера автомобіля.

2.2.2. Направити у розпорядження Замовника автомобіль у належному технічному стані.

2.2.3. Забезпечити наявність у водія належним чином оформлених документів для безперешкодного виконання перевезень.

2.2.4. Подати автомобіль під завантаження/розвантаження за адресою і в термін, вказані в узгодженій «Заяві на перевезення».

2.2.5. Повідомити Замовника про виникнення будь-яких перешкод виконання перевезення (ДТП, вилучення вантажу компетентними органами, відмова вантажоодержувача прийняти вантаж тощо).

2.2.6. Доставити і здати вантаж вантажоодержувачу у неущоженному стані.

3. ЦІНА ТА ЗАГАЛЬНА ВАРТІСТЬ УГОДИ

3.1. Ціна на послуги узгоджується Сторонами і підписаних сторонами «Заявках на перевезення» і вказується у відповідних «Рахунках-фактурах» Перевізника.

4. УМОВИ РОЗРАХУНКІВ

4.1. Розрахунки за цим Договором здійснюються у безготівковій формі у національній валюті України шляхом переказу коштів з розрахункового рахунку Замовника на розрахунковий рахунок Перевізника, протягом **5-ти (п'яти)** робочих днів після отримання від Перевізника належним чином оформлених **оригіналів** документів: Акту виконаних робіт, Податкової накладної, Товарно-Транспортної Накладної (з відміткою про отримання вантажу вантажоодержувачем), якщо в «Заявках на перевезення» не вказані інші умови оплати за кожне окреме перевезення.

4.2. Днем здійснення платежу вважається день надходження грошових сум на розрахунковий рахунок Перевізника.

5. САНКЦІЇ ТА РЕКЛАМАЦІЇ

5.1. Перевізник несе повну матеріальну відповідальність за втрату, недостачу, пошкодження, псування вантажу – в розмірі 100% (дійсної) вартості втраченого, відсутнього, пошкодженого та зіпсованого вантажу.

5.2. У випадку затримки оплати, вказаних у пунктах 3.1., 4.1. даного Договору, Замовник виплачує Перевізнику пеню у розмірі подвійної облікової ставки НБУ від суми заборгованості за кожну добу затримки оплати.

Замовник _____

Перевізник _____

Додаток Ж

6. ФОРС-МАЖОР

6.1. Сторони погодилися, що у випадку виникнення форс-мажорних обставин (тобто: за настання обставин, котрі не залежать від волі сторін, а саме: військові дії, ембарго, блокади, економічні санкції, валютні обмеження, інші дії держав; пожежі, повені, інші стихійні лиха або сезонні природні явища, такі, як закриття шляхів, перевалів), які роблять неможливим виконання Сторонами своїх зобов'язань, Сторони звільняються від виконання своїх зобов'язань за даною Угодою на час дії таких обставин.

6.2. Якщо ці обставини будуть діяти більш 4-х місяців, то кожна із Сторін має право на розірвання Договору і не несе відповідальності за таке розірвання у випадку, якщо вона повідомила про це іншу сторону не пізніше, ніж за 30 (тридцять) діб до розірвання.

7. АРБИТРАЖ

7.1. Всі суперечки, які можуть виникнути при виконанні цього Договору, передаються на розгляд Господарського суду відповідно до законодавства України.

8. ІНШІ УМОВИ

8.1. Замовник заявляє, що є платником податку на прибуток на загальних підставах. Перевізник заявляє, що є платником податку на прибуток на загальних підставах. Сторони зобов'язуються повідомити один одного про зміну статусу платника податку на прибуток протягом 5 (п'яти) робочих днів з моменту настання таких змін.

8.2. За фактом виконання перевезення Сторони складають та підписують відповідний «Акт виконаних робіт».

8.3. Цей Договір набуває чинності з моменту його підписання і діє протягом одного року, а в частині власнорозрахунків – до повного розрахунку між Сторонами або до повного виконання Сторонами своїх зобов'язань за цим Договором. Якщо за один місяць до закінчення терміну дії цього Договору, жодна зі сторін не повідомила іншу сторону про свій намір припинити дію Договору, його дія автоматично продовжується на наступний календарний рік.

8.4. Всі зміни та доповнення до даного Договору будуть дійсні лише у тому випадку, якщо вони здійснені у письмовій формі та підписані уповноваженими представниками обох Сторін.

8.5. Даний Договір складений українською мовою в двох примірниках, по одному для кожної із Сторін. Обидва примірники мають однакову юридичну силу. Всі раніше укладені договори між Сторонами після укладення даного договору вважаються такими, що втратили силу.

8.6. Цей Договір, «Завязка на перевезення», що отримані від «Замовника» у вигляді «сканованих копій» за допомогою цифрового або факсимільного зв'язку, мають юридичну силу до моменту отримання оригіналів документів Сторонами.

8.7. Сторони зобов'язуються після ознайомлення та підписання даного Договору, отриманого за допомогою цифрового та факсимільного зв'язку, обмінятися оригінальними примірниками останнього.

8.8. Подання транспортного засобу до місця завантаження є складовою частиною послуги по перевезенню вантажів територією України.

9. АДРЕСИ ТА БАНКІВСЬКІ РЕКВІЗИТИ СТОРІН

ЗАМОВНИК

ТОВ «КІОС»

Юридична адреса: 45671, Волинська обл.,
Луцький р-н, с. Новосіава, вул. Джерельна, буд. 13
Почтова адреса: 43020, Волинська обл., м. Луцьк,
вул. Рівненська, 48, оф. 407
Банківські реквізити:
П/Р UA22334851000000026005131600
Банк: АТ «ПУМБ», м. Київ, МФО 334851
Код ЄДРПОУ: 43924068
ПІН 439240603086
e-mail: tovkiost@gmail.com

Директор _____ О.В. Гушук

ПЕРЕВІЗНИК

ФОП КУШНІР ВАДИМ ПАВЛОВИЧ

Юридична адреса: 45028, м. Львів, вул. Філатова, 11Б
Банківські реквізити:
р/р UA093052990000026002020806647 в
АТ КБ «ПРИВАТБАНК»
Код ЄДРПОУ: 3421405545
ПІН: 342140554570
e-mail: grandtransservice@gmail.com

ФОП _____ В.П. Кушнір

Додаток 3

**ЗАЯВКА
НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ № 121-ТК/22 - 1 ВІД «21» грудня 2022 року**
(додаток до Договору перевезення вантажів автомобільним
транспортом № 121-ТК/22 від «21» грудня 2022 року)

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «КІОС», що називається надалі «Замовник», в особі директора Гуцука Олександра Володимировича, що діє на підставі Статуту, з одного боку, та

ФІЗИЧНА ОСОБА-ПІДПРИСМЕЦЬ КУШНІР ВАСИЛЬ ПАВЛОВИЧ, що називається надалі «Перевізник», який діє одноосібно, з іншого боку, заключили даний договір на організацію перевезення вантажів на наступних умовах:

Маршрут:	м. Луцьк, Волинська обл. – м. Кам'янка-Бузька, Львівська обл.		
Тип в'їз:	Стружка соснова		
Найменування вантажу:	пелета		
Спосіб завантаження:	бокове/верхнє		
Вага	22 т	Кількість рейсів	1
Марка автомобіля:	RENAULT		
Держ. номер (тягач/причіп):	AC7568HE /AC2348XF		
П.І.Б. водія:	Ярмоленко Сергій Миколайович		
Номер телефону водія:	+38 068 212 6801		

Завантаження:	Дата:	22 грудня 2022 р.
	Адреса:	м. Луцьк, Волинська обл.
Розвантаження:	Дата:	23 грудня 2022 р.
	Адреса:	м. Кам'янка-Бузька, Львівська обл.

Вартість перевезення:	Ставка	6 000 грн. (Шість тисяч гривень в т.ч. ПДВ)
	Форма та умови оплати:	перерахунок на р/р по оригіналам документів протягом 3 банківських днів з моменту отримання документів

Додаткові умови:	<ol style="list-style-type: none"> Перевізник зобов'язується забезпечити під подачу придатного і готового до перевезення транспортного засобу, у погоджений сторонами термін. Відповідальність за перегруз по осам акто лежить на «Перевізнику», штраф повернення не відлягає. Перевізник несе відповідальність за повну або часткову втрату вантажу, або його пошкодження, що стався з моменту прийняття вантажу для перевезення і до його доставки, а також за будь-яку затримку доставки. У випадку пошкодження вантажу Перевізник сплачує суму, що відповідає значенню вантажу. Підписанням даного документу Перевізник зобов'язується контролювати кріплення вантажу після завантаження та протягом перевезення. У разі виявлення у будь-який спосіб пошкодження вантажу, який перевозиться Перевізник та як наслідок отримувач вантажу відмовиться від прийняття такого товару, а цьому разі Замовник здійснює продаж пошкодженого вантажу Перевізнику, а Перевізник зобов'язаний прийняти такий товар та оплатити його вартість згідно ціни, що зазначена у вихідній накладній. У разі пошкодження вантажу шкода відшкодовується за рахунок Виконавця. У випадку відмови однієї із сторін від перевезення вантажу згідно з Заявкою менше, ніж за 12 годин до вказаного у заявці строку подачі автотранспорту, сторона, яка відмовилась оплати інший штраф у розмірі 500 грн.
------------------	---

ЗАМОВНИК: ТОВ «КІОС»
Юридична адреса: 45671, Волинська обл., Луцький р-н, с. Новостав, вул. Джерельна, буд. 13
Банківські реквізити:
П/Р UA22334851000000026005131600
Банк: АТ «ПУМБ», 04070, Україна, м. Київ, вул. Андрійська, 4
Код ЄДРПОУ: 43924068
ПІН 439240603086
e-mail: tovkios@gmail.com

ПЕРЕВІЗНИК: ФОП КУШНІР ВАСИЛЬ ПАВЛОВИЧ
Юридична адреса: 45028, м. Львів, вул. Філатова, 11Б
Банківські реквізити:
р/р UA093052990000026002020806647 в АТ КБ «ПРИВАТБАНК»
Код ЄДРПОУ: 3421405545
ПІН: 342140554570
e-mail: grandtransservice@gmail.com

Директор _____ **О.В. Гуцук**

ФОП _____ **В.П. Кушнір**

Додаток И

ЗАТВЕРДЖУЮ

ФОП
Кушнір Василь Павлович

ЗАТВЕРДЖУЮ

Директор
ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "КІОС"

Гушук В.О.

АКТ здачі-приймання робіт (надання послуг) № 410 від 21 грудня 2022 р.

Ми, що нижче підписалися, представник Замовника ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "КІОС", з одного боку, і представник Перевізника ФОП КУШНІР ВАСИЛЬ ПAVЛОВИЧ, з іншого боку, склали цей акт про те, що на підставі наведених документів:

Договір №121-ТК/22 від 21.12.2022 про перевезення вантажів
автомобільним транспортом

Виконавцем були виконані наступні роботи (надані такі послуги):

№	Найменування робіт, послуг	Кіл-сть	Од.	Ціна з ПДВ	Сума з ПДВ
1	Транспортні послуги по Україні, за маршрутом Львівська область, с.Полове-Волинська обл.м.Луцьк	1	послуга	6 000,00	6 000,00

Всього: 6 000,00
У тому числі ПДВ: 0,00

Загальна вартість робіт (послуг) склала шість тисяч гривень 00 копійок, без ПДВ.

Замовник претензій по об'єму, якості та строкам виконання робіт (надання послуг) не має.

Від Перевізника

Від Замовника

* Відповідальний за здійснення господарської операції і правильність її оформлення

21.12.2022
ФОП КУШНІР ВАСИЛЬ ПAVЛОВИЧ
Юридична адреса: 45028, м.Львів, вул.
Філатова, 11Б
Банківські реквізити:
р/р UA093052990000026002020806647 в
АТ КБ «ПРИВАТБАНК»
Код ЄДРПОУ: 3421405545
ПІН: 342140554570
e-mail: grandtransservice@gmail.com

21.12.2022
ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ
"КІОС",
Юридична адреса:79024, Львівська обл., м.Львів,
вул.Хмельницького Б., буд.106,
Банківські реквізити: р/р
UA223348510000000026005131600,
Банк: АТ ПУМБ,
МФО 334851,
код ЄДРПОУ 43924068,
ПІН 439240603086

Додаток І

Додаток 7
до Правил перевезень вантажів автомобільним
транспортом в Україні
(пункт 11.1 глави 11)
Форма N 1-ТН

ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНА НАКЛАДНА

№ 856 21 грудня 2022 року

Автомобіль RENAULT AC7568NE (марка, модель, тип, реєстраційний номер) Причіп/напірпричіп KOEGEL AC2348XF (марка, модель, тип, реєстраційний номер) Вид перевезень вантажні

Автомобільний перевізник Кушнір Василь Павлович ФОП (найменування / П. І. Б.) Водій Ярмоленко Сергій Михайлович БХМЕ26856 (П. І. Б., номер посвідчення водія)

Замовник Товариство з обмеженою відповідальністю "ЮОС", ІПН 439240603086, код за ЄДРПОУ 43924068 (найменування / П. І. Б.)

Вантажівдравник Товариство з обмеженою відповідальністю "Лани Вільковеччини", ІПН 404745822034, код за ЄДРПОУ 40474583 (повне найменування, місцезнаходження / П. І. Б., місце проживання)

Вантажодержувач Товариство з обмеженою відповідальністю "ЮОС", ІПН 439240603086, код за ЄДРПОУ 43924068 (повне найменування, місцезнаходження / П. І. Б., місце проживання)

Пункт навантаження м. Луцьк вул. Карбишева, буд. 2 (місцезнаходження) Пункт розвантаження с/г. Вільшці, вул. Першотравнева, 12а (місцезнаходження)

кількість місць двадцять один (словами), масою бруто, т двадцять дві тони (словами), отримав водій/експедитор Тодораш Денис Васильович водій (П. І. Б., посада, підпис)

Усього відпущено на загальну суму Сто десять тисяч гривень 00 копійок (словами, з урахуванням ПДВ), у тому числі ПДВ 18 333,33 грн

Супровідні документи на вантаж Видаткова накладна № 856 від 13 грудня 2023 р.

ВІДОМОСТІ ПРО ВАНТАЖ

№ з/п	Найменування вантажу (номер контейнера), у разі перевезення небезпечних вантажів: клас небезпечних речовин, до якого віднесено вантаж	Одиниця виміру	Кількість	Ціна без ПДВ за одиницю, грн	Загальна сума з ПДВ, грн	Вид пакування	Документи з вантажем	Маса бруто, т
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Стружка соснова	т	22,000	5 000,00	110 000,00		Видаткова накладна № 856 від 13 грудня 2023 р.	22,000
Усього:			22,000		110 000,00			22,000

Здав (відповідальна особа вантажівдравника)
Директор Гуцук О. В. (П. І. Б., посада, підпис)

Прійняв (відповідальна особа вантажодержувача)
Директор Заблоцький І.В. (П. І. Б., посада, підпис)

ВІДОМОСТІ ПРО ПАРАМЕТРИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

Марка	Номер шасі	Габарити автомобіля			Вага автомобіля	
		Довжина, м	Ширина, м	Висота, м	без вантажу, т	з вантажем, т
10	11	12	13	14	15	16
RENAULT	VFB170KA000024485	8	3	3,5	7,79	
KOEGEL	WK050002400149812	13,5	2,5	3,8	7,1	37,31

Додаток К

Invoice / Invoice № 35-EKT23-1

<p>Дата інвойсу: 05.01.2022 Номер контракту: 35-EKT23 Продавець: Товариство з обмеженою відповідальністю «КІОС», Україна, 45671, Волинська обл., Луцький р-н, с. Новостав, вул. Джерельна, буд. 13 Покупець: Karypidis Nikolaos (VAT 129163280 Address: Agios Loukas 58300 Giannitsa, Greece) Опис: Оплата за висівку пшеничну гранульовану Валюта: Євро</p>	<p>Date of invoice: 05.01.2022 Contract number: 35-EKT23 Seller: The Limited Liability Company «KIOS» Ukraine, 45671, Volyn region, Novostav, Dzherel'na street, 13 Buyer: Karypidis Nikolaos (VAT 129163280 Address: Agios Loukas 58300 Giannitsa, Greece) Description: Payment for granulated wheat bran Currency: Euro</p>
--	---

Bank information:

LIMITED LIABILITY COMPANY «KIOS»

Legal address: Ukraine, 45671, Volyn region, Novostav, Dzherel'na street, 13
 IBAN Code: UA22334851000000026005131600
 FIRST UKRAINIAN INTERNATIONAL BANK JSC "PUMB" 4, Andriivska Str., Kyiv, 04070, Ukraine
 SWIFT: FUIBUA2X
 Correspondent bank: COMMERZBANK AG, FRANKFURT AM MAIN, GERMANY
 Account in the correspondent bank: 400886700401
 S.W.I.F.T – CODE: COBADEFF
 USREOU code: 45106088

<p>Умови поставки товару: DAP Kria Vrasi, Greece Пакування: 22 біг-бегі по 1000 кг</p>	<p>Terms of delivery: DAP Kria Vrasi, Greece Packaging: 22 big-bags 1000 kg</p>
---	--

	Найменування товару/ Name of Goods	Вага нетто, т/ Weight netto, t	Вага брутто, т/ Weight brutto, t	Ціна, Євро / Price, Euro	Вартість, Євро/ Amount, euro
1	Висівка пшенична гранульована Granulated wheat bran	22,000	22,100	200,00	4400,00
Total/Усього:					4400,00
Усього до сплати: Чотири тисячі чотириста Євро 00 центів					
Total Amount: Four thousand and four hundred euro 00 cents					

Експортер продукції, на яку поширюється цей документ, заявляє, що за винятком випадків, де це явно зазначено, ці товари є товарами преференційного походження України.
 The exporter of the goods covered by this document declares that, except where expressly stated, these goods are goods of preferential origin of Ukraine.

Додаток Л

Доброго дня!

Інформуємо Вас, що в поточному місяці, паливний коефіцієнт порівняно з минулим місяцем збільшився на 4%, що призвело до зростання вартості перевезення на 4% у квітні 2024 року

Паливні показники нижче		
	ціна	26.8 (База 28)
лютий 2024	50,82	45%
березень 2024	51,87	47%

Відповідно до інформації Мінфіну вартість пального станом на 01 квітня склала 54,13 грн з ПДВ.

Джерело інформації про ціни: <https://index.minfin.com.ua>

<https://index.minfin.com.ua/ru/markets/fuel/>

Середні ціни на паливо по Україні на 1.04.2024

Вид палива	Ціна (грн.)		
Бензин А-95 зрештою	67.29	+0.11	+0.16%
Бензин А-95	63.77	+0.06	+0.10%
Бензин А-92	60.83	+0.19	+0.37%
Дизельне паливо	54.13	+0.11	+0.20%
Газ автомобільний	28.14	-0.01	-0.03%

- Без урахування спеціальних територій (Ярмо, Севастополь, частини Донбасу)

• За інформацією: Консалтингова група А-95 IT

Відповідно до інформації Мінфіну вартість пального станом на 01 березня склала 51,87 грн з ПДВ.

Джерело інформації про ціни: <https://index.minfin.com.ua>

Як вирахувати вартість перевезення:

Потрібно взяти Ваші тарифи в ексел. форматі ,внести паливний коефіцієнт в закладку «коефіцієнти»/Coefficients в графу паливо, у числовому виразі - **1,51**

Додаток М

Як вирахувати вартість перевезення:

Потрібно взяти Ваші тарифи в ексел. форматі ,внести паливний коефіцієнт в закладку «коефіцієнти»/Coefficients в графу паливо, у числовому виразі - **1,51**

Механізм регулювання ціни

Змінна частина (щомісячно)	
Паливо	1,51
ПДВ	1,20

зберегти та повернутися в закладку "палетний тариф"/Pallet tariff – це буде актуальна вартість перевезення з ПДВ на квітень 2024 р

У разі виникнення питань – телефонуйте

Додаток Н

Lardi TRANS

Пошук транспорту для перевезення вантажів

Країна/Країни звідки
 Регіони/Області/Квадрати/Поштові коди/Міста
 Виключити місто/область

Вага від Т Вага до Т

Дата

Тип транспорту

Країна/Країни куди
 Регіони/Області/Квадрати/Поштові коди/Міста
 Виключити місто/область

Об'єм від М³ Об'єм до М³

Усі Транспорт партнерів Транспорт користувач

Тип

Додаток О

Ситуація	Собівартість виробництва 20 т продукції, грн	Планова маржинальність, %	Планова маржинальність, грн	Планова ціна продажу, грн	Оптимальна ціна транспорту
Виробництво та продаж товару	15000	40,00	6000,00	30000,00	9000,00