

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Західноукраїнський національний університет

Факультет економіки та управління

Кафедра економіки та економічної теорії

КОЗАК Марія Михайлівна

**Управління логістичною діяльністю в умовах цифрової
економіки / Logistics management in a
digital economy**

спеціальність: 051 – Економіка

освітньо-професійна програма – Економіка та управління підприємством

Кваліфікаційна робота

Виконала студентка групи

ЕУПм-21

М.М. Козак

Науковий керівник:

д.е.н., професор, О.В.

Длугопольський

Кваліфікаційну роботу

Допущено до захисту

«__» _____ 20__р.

Завідувач кафедри

_____ В.В. Козюк

ТЕРНОПІЛЬ – 2021

АНОТАЦІЯ

Козак М.М. Управління логістичною діяльністю в умовах цифрової економіки.
- Рукопис.

Дослідження на здобуття освітнього ступеня «магістр» за спеціальністю 051 «Економіка», освітньо-професійної програми «Економіка та управління підприємством». – Західноукраїнський національний університет, Тернопіль, 2021.

У роботі розглянуто основні умови функціонування та структурні особливості розвитку цифрової логістики в умовах нової економіки, проведено аналіз ринкової структури логістичної галузі, оцінено діяльності транспортно-логістичної компанії, визначено проблеми розвитку та шляхи підвищення ефективності діяльності підприємства.

Отримані результати досліджень прийняті до уваги керівництвом ТОВ «West Solidity Trans» і можуть бути використані при формуванні нових стратегій здійснення логістичної діяльності.

SUMMARY

Kozak M.M. Management of logistics activities in a digital economy. –Manuscript.

Research for gaining the master's degree on specialty 051 "Economics", education program "Economy and management of an enterprise". – WestUkrainianNational University, Ternopil, 2021.

The paper considers the basic conditions of operation and structural features of digital logistics in the New Economy, analyzes the market structure of the logistics industry, evaluates the activities of transport and logistics company, identifies development problems and ways to improve efficiency.

The obtained research results have been taken into account by the management of West Solidity Trans LLC and can be used to form new business strategies.

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ I	7
ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ Е-ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ НОВОЇ ЕКОНОМІКИ	7
1.1. Основні умови функціонування е-логістики в умовах нової економіки.....	7
1.2. Структурні особливості розвитку логістики в процесі формування цифрової економіки.....	11
Висновки до розділу 1	15
РОЗДІЛ II	17
АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ФІРМ УКРАЇНИ (НА ПРИКЛАДІ ТОВ «WEST SOLIDITY TRANS»).....	17
2.1 Оцінка діяльності підприємства West Solidity Trans до 2020року	17
2.2. Ринкова структура ринку логістичних послуг та особливості роботи підприємства West Solidity Trans в умовах пандемії з використанням цифрової економіки.....	23
2.3. Аналіз показників ефективності логістичної діяльності підприємства West Solidity Trans.....	27
Висновки до розділу 2	40
РОЗДІЛ III.....	42
ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТА ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ФІРМИ «WEST SOLIDITY TRANS».....	42
Висновки до розділу 3	45
ВИСНОВКИ	47
Список використаних джерел:.....	49
Додатки	53

ВСТУП

Цифрова економіка є одним із пріоритетних напрямків розвитку національних економік усього світу в глобальному інформаційному середовищі. Основними передумовами його формування та швидкого розвитку є:

- глобалізація світової економіки та інтеграція світових ринків капіталу;
- транснаціоналізація інноваційного виробництва;
- трансформація методів ведення бізнесу;
- зміни в структурі капіталу товариства;
- посилення конкуренції та диференціації компаній;
- організаційної структури;
- використання цифрових технологій;
- відродження електронної комерції.

Експерти з McKinsey Global Institute [3] стверджують, що розвиток цифрової економіки за масштабами можна порівняти з промисловою революцією 18-19 століть, яка докорінно змінила весь світ, давши багатьом країнам поштовх до економічного зростання, змінивши дуже парадигма розвитку. Збільшення частки цифрової чи інформаційної економіки та прискорення зростання ВВП за рахунок цифровізації є одними з пріоритетних проблем глобального масштабу [9].

Сучасний перехід до цифрової економіки стає ключовим драйвером зростання ВВП. Це пов'язано не тільки з ефектом, отриманим від автоматизації існуючих процесів, а й від впровадження нових, проривних бізнес-моделей і технологій, включаючи цифрові платформи, цифрові екосистеми, поглиблену аналітику великих даних, індустрію 4.0, Логістика 4.0.

Актуальність теми. Логістика в Україні розвивається відповідно до нових тенденцій, що дозволяє вводити економіку в потенціал національної економіки, стимулюючи взаємний розвиток. Цифровізація ринку логістики приведе до збільшення ефективності використання ресурсів, введення інновацій у компаніях, що надають відповідні послуги та зменшення затрат на доставку вантажу до споживача.

Об'єкт дослідження – стан цифровізації логістики в умовах нової економіки.

Предмет дослідження – особливості роботи підприємств в умовах карантинних обмежень.

Практична значущість - визначити способи використання цифрової логістики, які згодом підприємство зможе використовувати для покращення економічних показників.

Цілі роботи:

- описати сучасний стан ринку логістичних послуг в умовах діджиталізації;
- сформулювати структурні особливості розвитку логістики із переходом до цифровізації;
- провести аналіз діяльності логістичних компаній України;
- на основі даних конкретного підприємства описати ринкову структуру ринку логістичних послуг;
- провести аналіз економічних показників підприємства з надання логістичних послуг;
- визначити основні проблеми розвитку логістичного підприємства;
- описати шляхи на напрями підвищення економічної діяльності підприємства з логістичним напрямком.

Магістерська робота складається зі вступу, трьох розділів, у яких описана проблематика теми та висновків.

У першому розділі описані теоретичні аспекти розвитку та функціонування цифрової логістики в умовах нової економіки. Розглянуто особливості функціонування та структурні особливості розвитку цифрової логістики в умовах Нової економіки.

Другий розділ містить практичні дані, аналіз діяльності логістичних фірм України на прикладі ТОВ «Вест Солідіті Транс», також тут описані економічні показники даного підприємства та особливості роботи компанії в умовах пандемії.

Третій розділ присвячено аналізу проблем розвитку та перспектив діяльності логістичної фірми ТОВ «Вест Солідіті транс», де вказано шляхи зростання

економічних показників та способи підвищення економічної ефективності діяльності вищезгаданого підприємства.

РОЗДІЛ I

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ Е-ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ НОВОЇ ЕКОНОМІКИ

1.1. Основні умови функціонування е-логістики в умовах нової економіки

Розвиток інформатизації, інформаційних технологій та їх вплив на цифрову економіку привів до створення нової цифрової інфраструктури. Прогрес та поширення ІТ виник напромак цифрової економіки, що став популярним трендом економічного розвитку. Процес передачі систем та даних на цифрові засади визначається «цифровізацією».

На мікрорівні діджиталізація обов'язково включає ІТ, які направлені на створення нових або реорганізації попередніх бізнес-процесів, бізнес-моделей, бізнес-середовища згідно із вимогами ринку. В свою чергу, макрорівень це – характеристика структури, регулювання відповідних процесів державою.

Сутність цифрової економіки асоціюється з «віртуальною економікою», «Інтернет-економікою», «мережевою економікою», однак не можна її повністю прирівнювати до «Інтернет-економіки», бо вона не прив'язана до доступу до Інтернет мережі, хоча і ці служби перетинаються у всьому, що забезпечує передачу інформації онлайн-потоками. Вона створює глобальне середовище діяльності, пов'язану із застосуванням ІТ для здійснення різних процесів [17].

Різноманітні цифрові платформи створюють механізм зворотного зв'язку та взаємодії продавця та покупця та трансакцій що стосуються процесів купівлі-продажу. Є також частина послуг, наприклад, послуги з розробки програмного забезпечення, управління потоками даних, послуги інтелектуального аналізу даних, різні посередницькі послуги, які стосуються цифрових послуг, які необхідні для діяльності у межах Інтернет-середовища та його підтримки [15].

Цифрова економіка поділяється на сегменти, які почали проявлятися, коли кожен з видів бізнесу переступив межі мережі Інтернет. І, відповідно, розвивалися

нові форми бізнесу, що вдосконалювали інформаційні технології, інформаційні системи та програмне забезпечення[7, С.43].

До переваг цифрової економіки можна віднести наступне: великий обсяг інформації; економія часу; зниження собівартості; персоналізація; зниження бар'єрів для входу; створення важливих даних, які можуть надати нові інсайти; можливість дистанційної роботи [28, С. 211].

Спростовані можливості при діджиталізації цілком доступні і зрозумілі (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Порівняння процесів традиційної та цифрової економіки

Традиційна економіка	Цифрова економіка
Фабрики	Центри обробки даних
Магазини	Веб-сторінки
Оголошення в газетах	Огляди в соцмережах
Транспортування	Електронні продажі
Розрахунок банківською карткою або готівкою	Електронний розрахунок
Книги	Електронні книги
Робочий день в офісі	Віддалена робота, робота з дому

Цифрова трансформація сьогодні є викликом часу. Вперше термін «цифрова трансформація» був введений в науковий обіг дослідниками наприкінці 20 століття, коли цифрові методи управління вийшли за рамки звичайних технологій і почали істотно змінювати форму ведення бізнесу.

Одним із сегментів ЦЕ є електронна логістика. Вона дозволяє здійснювати та керувати інформаційними потоками у сфері поставок і транспортування.

Впровадження нового досвіду логістики є, напевно, найскладнішим та надцікавим процесом. Логістика – це особливий процес, який постійно функціонує. Логістика працює в кожному куточку світу постійно. Логістична система – сукупність дій учасників логістичного ланцюга, тобто підприємств-виробників, транспортних та торгівельних організацій, магазинів і т.д., які виконують основні логістичні функції.

Логістичні системи охоплюють різні види діяльності підприємства, точніше майже всі, за винятком бухгалтерських, кадрових, тощо.

Основне завдання логістики – зменшити затрати на виконання планових завдань, оптимізувати виробничу діяльність. Тому підприємство може формувати свої логістичні підрозділи, а може залучати посередників – організації, які владнають проблему поставки або складування.

Постіндустріальний період формування економіки України в умовах інформатизації та глобалізації господарських процесів потребує великого вкладу в зміни організації та управління всіма рівнями господарювання, які допоможе втілити інноваційно-інформаційна модель економіки нашої країни. Тому є необхідним використання інноваційної моделі управління, яка дає «нове дихання» розвитку економіки, допоможе модернізувати та покращити ефективність усіх суб'єктів господарської діяльності.

Для того, щоб підприємство втримувало конкурентоспроможність є необхідною організаційно-технічна перебудова, що дасть можливість оптимізувати рівень існуючого виробництва. І ця перебудова обов'язково має відповідати реальному інформаційному, технічному та інноваційному рівню знань та управлінні виробництвом [19].

Логістизація економіки загалом та окремих етапів і процесів виробництва є основою в створенні вищеописаної моделі. Це також веде за собою глобальні зміни у існуючій системі менеджменту та опанування прогресивних методів управління на засадах логістики[28].

Українська система господарювання зараз знаходиться у перехідному періоді. Тож використання нового стилю логістичного управління має своєрідні умови прояву, але також є зовнішні фактори, які не мають прямого впливу на швидкість формування нової логістики. До них можна віднести розмір та географічне розташування країни, природні ресурси та їх доступність, необхідна кількість інтелектуального та трудового потенціалу, доступ до ресурсів виробництва, їх

розміри та розподіл по території країни центрів виготовлення продукції, рівень інтеграції у світовій економічній простір[33].

На мою думку, основними перешкодами втілення у життя нового логістичного потенціалу на підприємствах України є, найперше, нестабільний стан економіки держави, а більш важливі проблеми, які прив'язані до використання логістики, на думку науковців, в Україні можна поділити на об'єктивні і суб'єктивні.

Об'єктивними причинами є недосконалість методологічної бази впровадження логістики в реальний сектор економіки України; невизначеність меж використання логістики в існуючих господарських системах; нестійке правове поле діяльності підприємницьких структур, а також непродумана система оподаткування; відсутність необхідної структуризації діяльності господарських систем, яка потрібна для впровадження логістики; значне моральне і фізичне зношення виробничого устаткування; слаборозвинена транспортна інфраструктура, яка не відповідає сучасним вимогам (високий ступінь фізичного і морального зношення транспортних засобів і, як наслідок, низька ефективність їх функціонування); низький рівень розвитку виробничо-технічної бази складського господарства; недостатній рівень розвитку й використання сучасних систем електронних комунікацій, електронних мереж, систем зв'язку та телекомунікацій [19].

Таким чином, компанії, які керуються новими цифровими бізнес-моделями, які успішно реалізують свої корпоративні стратегії на цифрових платформах, мають хороші можливості для подальшого успіху в цифровій економіці. Слід зазначити, що організація логістичної діяльності та управління ланцюгом поставок також повинні адаптуватися до умов цифрової економіки. У зв'язку з цим логістика трансформувалася в нову, модернізуючи процеси закупівлі, доставки, виробництва, зберігання, маркетингу, транспортування, обслуговування клієнтів та переробки відходів.

Е-логістика визначається як інтелектуальна логістика, оскільки її компоненти дозволяють розумно керувати процесами. Компонентами цифрової логістики є [5, С. 101]:

- автоматична ідентифікація,
- визначення місцезнаходження в реальному часі,
- автоматичний збір даних, підключення та інтеграція,
- обробка та аналіз даних, бізнес-послуги.

Е-логістика — це логістична система, яка забезпечує стабільне задоволення індивідуальних потреб клієнтів без збільшення витрат і підтримує цей розвиток у промисловості та торгівлі за допомогою цифрових технологій.

1.2. Структурні особливості розвитку логістики в процесі формування цифрової економіки

На думку Л. Баррето, А. Амарала, Т. Перейри [4], ми використовуємо термін «е-логістика» для позначення поєднання використання логістики з інноваціями та додатками з додаванням Загального стандарту звітності (CPS– Common Reporting Standard). На цифрову логістику поширюються ті ж умови, що й на Smart Services та Smart Products. Тоді ми повинні враховувати, що технологічний підхід, який використовується для визначення «розумних продуктів» і «розумних послуг», використовується для визначення «розумної логістики».

Розумні продукти та послуги – це ті, які можуть виконувати завдання, які зазвичай виконують люди. Крім того, вони дозволяють делегувати діяльність, щоб співробітники могли зосередитися на завданнях, які вимагають більше розуму, ніж автоматизовані процеси або інтелекту, який може надати простий розумний продукт або розумна послуга. «Нова логістика» має спиратися на та використовувати, з нашої точки зору, такі технологічні програми:

- планування ресурсів;
- системи управління складом;
- системи управління транспортом;
- інтелектуальні транспортні системи;
- інформаційна безпека.

Smart Logistic – це логістична система, яка може підвищити гнучкість, адаптуватися до змін ринку та наблизити компанію до потреб клієнтів. Це дозволить підвищити рівень обслуговування клієнтів, оптимізувати виробництво та знизити ціни на зберігання та виробництво. Оскільки Smart Logistics буде змінюватися відповідно до сучасних технологій, це залежить від часу, і тому важливо визначити стан технології [31].

Таким чином, логістику 4.0 можна розглядати як сучасну парадигму для управління логістичними (матеріальними, фінансовими, інформаційними, транспортними) потоками та організації комплексу логістичних заходів (закупівля та доставка матеріальних ресурсів, складування, виробництво, формування запасів, переробка промислових відходів, обслуговування клієнтів, транспортування та збут готової продукції) з використанням проривних цифрових технологій та інформаційних систем.

Штучний інтелект є інструментом для управління глобальними ланцюгами поставок у системі управління активами. Використання прогностичного аналізу штучного інтелекту може допомогти постачальникам транспортних послуг оптимізувати планування маршрутів і графіки доставки. Крім того, технологічний підхід забезпечує покращену продуктивність активів за рахунок своєчасного технічного обслуговування, що призводить до меншої кількості збоїв. Технології штучного інтелекту в логістиці є необхідністю для підприємства для досягнення та підтримки конкурентних переваг[6, С.26].

За даними Forbes Insight, 65% лідерів галузі вважають, що для логістики, транспорту та управління ланцюгом поставок почалася ера «глибокої трансформації». Звіт Accenture показує, що 36% великих, середніх і малих організацій успішно використовують ШІ для логістики та процесів ланцюга поставок, а 28% респондентів знаходяться на межі залучення штучного інтелекту в логістику. У той же час до 2035 року продуктивність праці зросте більш ніж на 40%, а зростання доходів від ШІ в логістиці є аксіоматичним, оскільки технології вже модернізують галузь у різних аспектах (рис. 1.1).

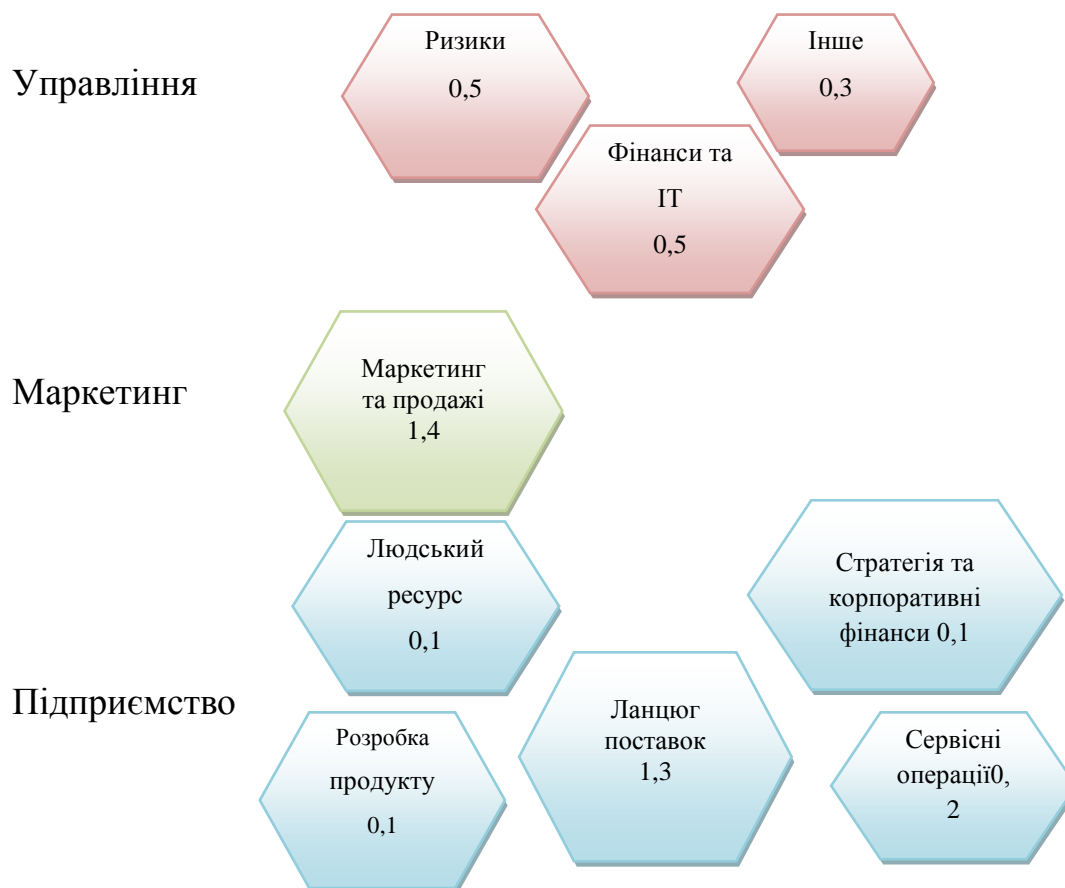


Рис. 1.1. Потенціал створення економічної вартості від ШІ в наступні 20 років, трильйон доларів США

*Побудовано на основі даних [31].

Штучний інтелект включає системи, які можуть імітувати, автоматизувати, відтворювати людське мислення та виконувати дії на основі даних ефективніше, ніж люди. Іншими словами, ШІ має деякі спільні з людьми здібності. Це здатність сприймати різні типи інформації, розуміти різні набори даних, навчатися багатьма способами та генерувати рішення. Високоякісні голосові помічники, керовані штучним інтелектом, демонструють похибку в 5%. Це рівень продуктивності, про який повідомляє ІВМ, описуючи стан технології.

Таким чином, чим зрілішими стають технології розпізнавання зображень, тим розширенішими стають функціональні можливості систем, керованих штучним інтелектом. Запровадження штучного інтелекту в транспорті може допомогти зменшити навантаження на групи бухгалтерського логістики. Багато

постачальників у цій галузі співпрацюють із сторонніми постачальниками для розробки програмного забезпечення AI, щоб забезпечити безпечне та якісне транспортування. Це призводить до великої кількості рахунків-фактур та інших документів, з якими має працювати команда постачальника логістики [16].

Логістичні рішення AI та технології обробки природної мови (NLP) можуть допомогти вам працювати з величезними обсягами неструктурованих даних і отримувати важливу інформацію про отримані рахунки, адреси, дати тощо. Крім усього іншого, використання технологій автоматизації облікових завдань значно сприяє безпеці. Наприклад, Ernst & Young використовує систему на основі ML (Meta Language) для моніторингу аномалій рахунків-фактур, класифікації документів, перевірки відповідності різним нормам тощо. Система демонструє високу продуктивність: вона вирішує проблему виявлення шахрайства з точністю 97%. Великі ланцюжки поставок повинні керувати численними транспортними активами та об'єктами по всьому світу[4].

III в ланцюжку поставок і логістиці полегшує вирішення цих проблем. Це допомагає обробляти та класифікувати пов'язані контракти, переглядати великі юридичні документи, оновлювати інформацію про клієнтів, перевіряти деталі доставки та усувати дублюючу інформацію. Традиційно такі завдання вимагають залучення цілих відділів, що є витратним і непродуктивним. Проте системи штучного інтелекту все ще потребують нагляду з боку людини: підхід «людина в петлі» найкраще підходить для аналізу результатів, отриманих III. Інший приклад – прорив III в залізничному транспорті. Технологію штучного інтелекту можна використовувати для створення повністю автономних залізничних систем із розумною інфраструктурою та самокерованих поїздів для перевезення вантажів і людей. Поїзди також курсуватимуть з іншими поїздами, обмінюватимуться даними, отримуватимуть сповіщення від менеджерів-людей і виконуватимуть дії на основі сповіщень. Більше того, AI та залізничні перевезення нероздільні, коли справа доходить до прогностного обслуговування. Інтелектуальні системи дозволяють аналізувати обладнання в реальному часі та виявляти механічні проблеми як

локально, так і віддалено. Глобальні ланцюги поставок використовують різноманітні транспортні засоби, включаючи авіап перевезення, залізничний транспорт та водні перевезення. Постачальники послуг гостро потребують рішень щодо управління ризиками для вирішення галузевих проблем.

Різні проблеми, від стихійних лих до проблем, пов'язаних із обслуговуванням партнерів, можуть призвести до перебоїв у наданні послуг постачання. Розробляючи штучний інтелект для покращення логістики, постачальники зменшують ризики та генерують прогнози, щоб запобігти можливим поломкам. Рішення ML у поєднанні з НЛП можна використовувати для збору значущих даних із кількох джерел соціальних мереж, обробки неструктурованого тексту, аналізу настроїв та виявлення потенційних ризиків. Крім того, системи штучного інтелекту можуть використовувати цифрові та супутникові карти та інформацію про дорожній рух для оптимізації маршрутів. Система може враховувати та обробляти в режимі реального часу час, місце, стан завантажень, зміни вимог клієнтів.

ІВМ вважає, що в усіх трудомістких галузях, тобто на транспорті, організації стикаються з проблемою максимізації вартості активів протягом усього життєвого циклу. Прогнозний ремонт допоможе організаціям заощадити до 630 мільярдів доларів США до 2025 року, за даними провідної консалтингової компанії McKinsey Global Institute. Розгортання ШІ для цілей обслуговування є потужним рішенням для управління активами для великих організацій. Чим краще обслуговується актив, тим вище продуктивність і довший термін служби активу. Системи, керовані штучним інтелектом, автоматично збирають та аналізують дані про активи та попереджають про потенційні збої. Такі системи можуть накопичувати інформацію про збої, складати статистику і на основі цієї статистики планувати ремонт. Якщо постачальник може гарантувати використання доступних і надійних активів, це допоможе отримати конкурентну перевагу та довіру споживачів послуг[30].

Висновки до розділу 1

Такі мегатренди, як нові технології, зростання електронної комерції, стійкість, залишаються актуальними. Однак деякі області будуть рости швидше, ніж інші. Тому необхідно розуміти основні тенденції та їх вплив на логістику. Наступним завданням буде задовольнити логістичні потреби майбутнього шляхом навчання та підвищення кваліфікації персоналу на все більш технологічно складних операціях. Цей виклик займе центральне місце у стратегічному управлінні ланцюгом поставок у найближчі роки. І в першу чергу через вплив COVID-19.

Через те, що логістичний сектор сьогодні переживає глобальну пандемію, як і весь світ, процеси трансформації прискорилися. Ризик COVID-19 приніс швидші зміни завдяки останнім інноваціям у сфері логістики, автоматизації та цифровізації. І навпаки, багато тенденцій, які спочатку сприймалися як революційні у сфері логістики, ще не реалізували свій потенціал. Впровадженню безпілотних автомобілів і безпілотників продовжують перешкоджати законодавчі та технічні проблеми, а також відсутність сприйняття громадськістю.

Ринки логістики стабілізуються на кількох провідних платформах, і відомі перевізники вступають у гру зі своїми власними цифровими пропозиціями, які підтримуються надійними глобальними логістичними мережами. Від хмарних обчислень до спільної робототехніки, аналітики великих даних, до штучного інтелекту та Інтернету речей, професіонали логістики повинні розуміти важливість величезного ринку нових технологій. Модернізація всіх контактних точок у ланцюжку поставок є новим імперативом для довгострокового успіху. Ті компанії, які швидко впроваджують і масштабують нові технології, а також підвищують кваліфікацію своїх співробітників, отримають значну конкурентну перевагу на ринку логістичних послуг.

РОЗДІЛ II

АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ФІРМ УКРАЇНИ (НА ПРИКЛАДІ ТОВ «WEST SOLIDITY TRANS»)

2.1 Оцінка діяльності підприємства West Solidity Trans до 2020 року

Сучасні умови ведення бізнесу пред'являють нові вимоги до організації міжнародних перевезень вантажів всіма видами транспорту. Сьогодні не достатньо просто забезпечити транспортування вантажу певної кількості, об'єму і маси з пункту «А» в пункт «Б». Потрібно не лише грамотно підібрати вигляд транспортного засобу або їх комбінацію, важливе значення приділяється моделюванню маршрутів, вживанню в області міжнародних перевезень останніх досягнень сфери інформатики і телекомунікацій з метою мінімізації фінансових витрат і часу на митне оформлення.

Міжнародні перевезення займають чималу частину автомобільних перевезень. Кожного року з'являється багато нових компаній – перевізників, які займаються саме міжнародними перевезеннями, адже вони є найбільш вигідними, що забезпечують нешвидкий, але стабільний розвиток підприємств. Однією з таких компаній є транспортне підприємство ТОВ «ВестСолідітіТранс». Підприємство більш орієнтоване на міжнародні перевезення і веде активний розвиток у цьому напрямку, незважаючи на труднощі у світовій економіці.

Стратегія і мета компанії – розвиток і широка участь в управлінні всього комплексу національної інфраструктури логістики шляхом підбору, комбінування всіх засобів, які відповідають високим міжнародним стандартам і допомагають вибудовувати управління всім ланцюгом логістики, надаючи при цьому якісні послуги нашим клієнтам як усередині країни, так і на міжнародному рівні.

Знання і досвід співробітників дозволяють планувати і організовувати вантажні перевезення збірних вантажів максимально ефективно і своєчасно, забезпечуючи при цьому оптимальні результати, що є результатом взаємовигідної

співпраці.

У комплекс послуг компанії входить:

1. Доставка будь-якого вантажу в країни Європи, Прибалтики і СНД:
 - Перевезення невеликих партій вантажів;
 - Перевезення вантажів негабаритів і великовагових;
 - Перевезення не безпечних вантажів(ADR);
 - Доставка вантажу із складу відправника до складу одержувача.
2. Супровід вантажів.
3. Складські послуги.
4. Підготовка необхідної супровідної документації для перевезення.
5. Експедиція.
6. Безкоштовні консультації професійних менеджерів-логістів.

Компанія має досить просту організаційну структуру, що є результатом економії коштів на кількості персоналу і максимальної ефективності організації роботи підприємства. Рухомий склад за своїми технічними характеристиками відповідає європейським нормам, спеціалізований і направлений на виконання різних специфічних задач. Підприємство має налагоджену мережу замовників транспортних послуг, що сприяє належній стабільності фінансових показників не зважаючи на економічну нестабільність в країні.

Основні клієнти компанії:

- ТОВ «МЕТІНВЕСТ» - широка мережа сервісних металоцентрів;
- «АП ІМПОРТ» - діяльність посередників, що спеціалізуються в торгівлі іншими сільськогосподарськими товарами та мінеральними добривами;
- «IGAR» - оптова торгівля медичними товарами і обладнанням;
- «EVS» - торгівля вентиляційними системами;
- ТОВ «МріяСервіс» - оптова торгівля зерном, необробленим тютюном, насінням і кормами для тварин;
- «GrandLada» - оптова торгівля кольоровими металами;
- «Мирпробки» - торгівля пробковим покриттям;

- «Віасі»- торгівля системами опалювання;
- «Анкор» - торгівля офісним обладнанням і розхідними матеріалами;
- «Діамант-ВКФ» - розробка і виробництво обладнання для систем опалювання;
- «НОВИЙРЕСУРС» - реалізація вантажних та легкових шин.

Організаційну структуру ТОВ«WESTSOLIDITYTRANS» можна представити у вигляді схеми на рис. 2.1. Для даного підприємства характерна без цехова організаційна структура, при якій всі функції з управління зосереджені в апараті управління підприємства.

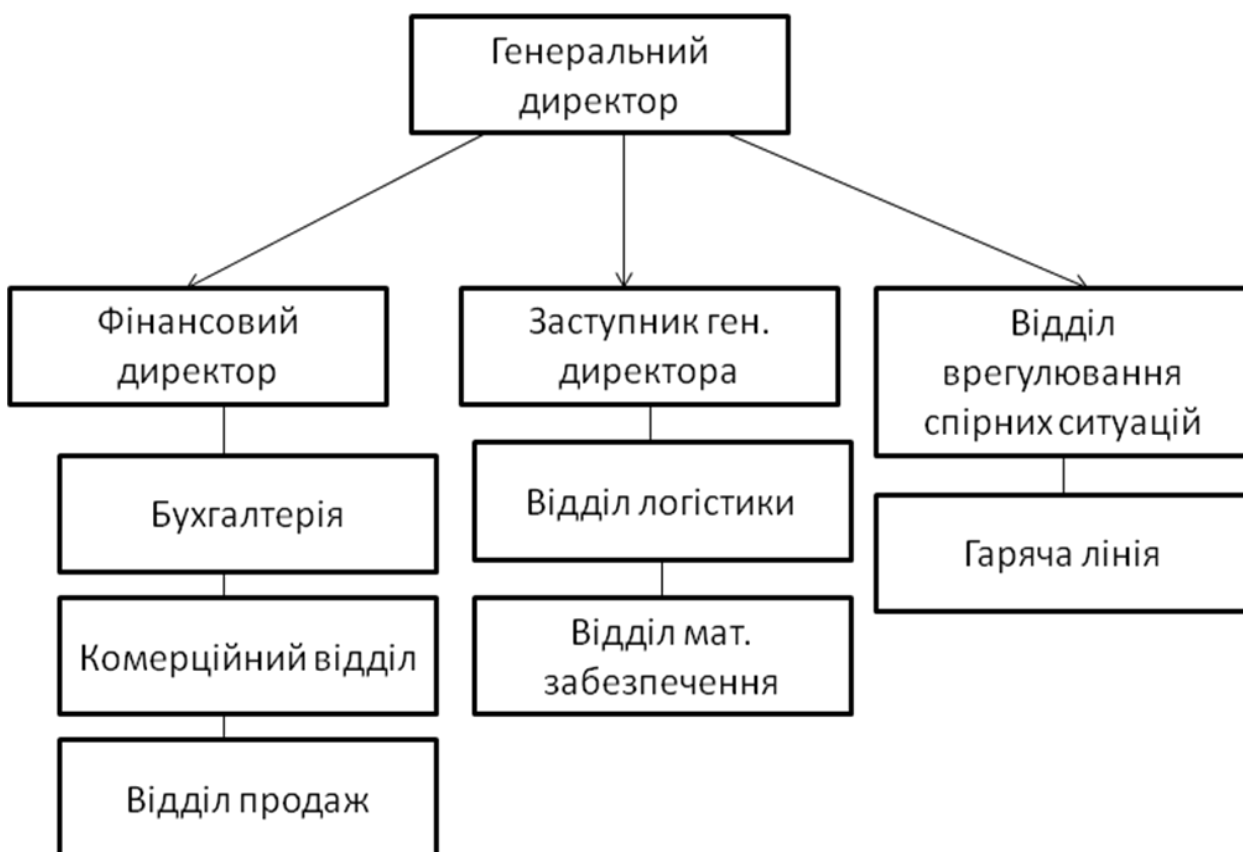


Рис 2.1. Організаційна структура ТОВ «WEST SOLIDITI TRANS»

Можна виділити декілька чітко виділених відділів на підприємстві ТОВ «WEST SOLIDITI TRANS», а саме:

- експлуатаційна служба займається, перш за все, науковою організацією транспортного процесу та ефективним використанням транспортних засобів. Вона вишукує

можливості для найбільш раціонального здійснення перевезень з найменшими витратами. В цілому, на підприємстві служба експлуатації на основі всебічного вивчення потреб покликана забезпечувати більш повне задоволення потреб замовників;

•технічна служба АТП приділяє головну увагу питань підтримки транспортних засобів у технічно справному стані та забезпечення розвитку виробничої бази, а також здійснює керівництво матеріально-технічним постачанням підприємства.

Важливе місце в господарському керівництві і поліпшення якісних показників роботи підприємства приділяється економічній службі. До складу економічної служби зазвичай входить бухгалтерія. Цей відділ на чолі з головним бухгалтером проводить облік наявності коштів, виділених у розпорядження підприємства, їх збереження та рівня використання, організує виконання фінансового плану, перевіряє фінансовий стан підприємства, проводить велику оперативну роботу з організації розрахунків з клієнтурою, постачальниками і фінансовими органами, організовує первинний облік витрат матеріальних ресурсів і грошових коштів. Головний бухгалтер несе відповідальність за доцільність і законність витрат коштів, та дотримання фінансової дисципліни.

Здійснення перевезень вантажів у міжнародному сполученні не можливе без чіткого оперативного керівництва. Диспетчерське керівництво підприємства здійснюється службою організації перевезень, яка регулює виробничий процес і виконує наступні завдання:

1. Прийом заявок і замовлень на перевезення пасажирів;
2. Розробка раціональних маршрутів перевезень пасажирів;
3. Організація і проведення випуску рухомого складу на лінії;
4. Керівництво за роботою автомобілів на лінії;
5. Надання технічної допомоги на лінії.

Розглянувши вищезгадані відділи підприємства можна зробити висновки про те, що дана організаційна форма відповідає основним нормам організації праці на

транспортному підприємстві, так як вона включає усі необхідні ланки для надання якісних послуг у свої сфері діяльності, а саме вантажних перевезеннях.

Збіг інтересів підприємства автотранспорту і фізичної чи юридичної особи, яка потребує перевезення вантажів, як правило, спричинює короткострокове (одноразове) або довгострокове співробітництво, котре закріплюється сторонами шляхом підписання відповідних документів.

Донедавна переважна більшість транспортних компаній виконували лише операції перевезення, не думаючи ще про надання спектра інших транспортних послуг. Проте згодом виникли нові пропозиції, щодо економічних умов на ринку транспортних послуг, конкуренції між підприємствами транспорту спонукають компанії до активного вивчення досвіду транспорту країн з високою ринковою економікою. Значення «послуга транспорту» починає часто використовуватися в практиці планування та організації роботи транспорту[14, С.28].

Транспортна діяльність, має такі особливості щодо надання послуг та зводиться до таких положень [8]:

- послуги не повинні накопичуватися, їх потрібно вирішувати в процесі роботи;
- продаж послуг, можна сказати, що це продаж самого процесу праці, тому потрібно збільшувати якість послуг;
- транспортні послуги належать до такого виду послуг, що завершують процес виробництва.

Послуга транспорту є однією з важливих діяльності транспорту, яка спрямована на задоволення потреб населення і характеризується необхідністю забезпечення таких процесів, як технологічного, економічного, інформаційного, правового та ресурсного забезпечення [21].

До транспортних послуг належать:

- перевезення пасажирів та вантажів;
- навантажувально-розвантажувальні роботи;
- зберігання вантажів у складських приміщеннях;

- обслуговування усім необхідним транспортних засобів;
- надання транспортних засобів, та документації якими здійснюються певні види перевезення, на умовах оренди.

Важливим елементом ринку у транспортній системі є клієнт (це може бути, як відправник так і одержувач вантажу), який вимагає відповідні умови про надання транспортних послуг, тому він ставить транспортному підприємству дані критерії, по яких згідний працювати по конкретному маршруті перевезень. Найголовніші критерії, які вимагає замовник транспортних послуг перевезення вантажів: швидкість доставки вантажів, мобільність та якість перевезень, тарифна сітка, номенклатура послуг, які надаються підприємством, наявність відповідного спеціалізованого транспортного рухомого складу[11, С.562-563].

ТОВ «WESTSOLIDITITRANS»- сучасне підприємство, яке постійно розвивається, оновлюється та є конкурентно-спроможним на ринку вантажних перевезень. Основна тенденція на українському ринку вантажоперевезень – це значне посилення конкуренції. Нові служби доставки і транспортні компанії, що пропонують свої послуги споживачам. Найбільше посилення конкуренції відбулося на ринку автомобільних вантажоперевезень, де спостерігаються найвищі темпи зростання серед всіх видів перевезень. При цьому не всі транспортні компанії можуть надавати послуги на належному рівні, в результаті чого на ринку залишаються найбільш професійні гравці або відбувається укрупнення і злиття різних служб доставки для того, щоб підвищити якість послуг, транспортно-експедиторських послуг. На ТОВ «Вест Солідіті Транс» поради водіям щодо їх організації віддає заступник генерального директора він виступає представником підприємства перед вантажовідправниками, пред'являючи необхідні вимоги щодо організації вантажних робіт, утримання під'їзних шляхів, своєчасному оформленню шляхової документації.

ТОВ «Вест Солідіті Транс» твердо закріпило свою позицію на ринку транспортних послуг і складає гідну конкуренцію в сучасних економічних умовах. Набутий досвід протягом усіх років існування допомагає з легкістю справлятися з

труднощами що постають на шляху роботи.

Підприємство не визначає конкретного підходу до встановлення конкурентоспроможності на ринку логістичних послуг, навпроти, ТОВ «Вест Солідіті транс» ставить за мету надавати свої послуги якісно. Завдяки цьому фірма отримує перевагу над іншими, подібними, компаніями, також такий спосіб дає довгострокову перспективу функціонування.

2.2. Ринкова структура ринку логістичних послуг та особливості роботи підприємства West Solidity Trans в умовах пандемії з використанням цифрової економіки

Логістика дає багато для розвитку ринкових відносин [13]:

- 1) посилює конкуренцію товарів та послуг;
- 2) оптимізує витрати на переміщення товару, сюди ж і економія затрат і часу на заготівлю, складування, розвантаження і відправку продукції;
- 3) дозволяє раціонально залучати ресурси;
- 4) забезпечує ефективніше функціонування виробничої інфраструктури.

Загалом, можна виділити декілька сегментів ринку надання логістичних послуг:

- перший сегмент, який виділяє транспортно-експедиційні послуги, управління ланцюгами поставок та комплексні логістичні рішення;
- другий, що сегментує ринок логістики міжнародної та внутрішньої експрес доставки, комплексних перевезень приватного та службового майна;
- третій, що визначає логістику, експедицію, транспорт, логістику.

В Україні найбільше виділеними є такі сегменти:

- транспортно-експедиційні послуги,
- професійні складські послуги,
- комплексні логістичні рішення (контрактна логістика),
- управління ланцюгами поставок.

В період цифровізації підприємство приймає певні заходи, аби завжди залишатися на «плаву». Загалом в умовах карантину фірма не припиняла своєї діяльності. Якщо говорити про процес роботи працівників, то кожному на його ПК було підключено Cloud – сервер, де здійснювалися робочі процеси, ведення бухгалтерії та організація перевезень. Завдяки доступу до ІС працювати можна було з дому, віддалено.

Сама програма ІС має ряд переваг, деякими з них є:

- зручність, адже можна працювати на сервері використовуючи при цьому свій ПК;
- безпека, отримати доступ до програми можна за допомогою особистого логіна та паролю;
- доступ до даних у хмарі, що дозволяє працювати з будь-якого місця;
- захист від фізичного видалення даних;
- доступ до бази даних і документів.

Якщо розглядати комунікацію між працівниками, то керівники налаштували роботу у хмарі Бітрікс 24, цей інструмент допомагає якнайефективніше налаштувати роботу кожного підрозділу, адже тут є можливість:

- поставити завдання від керівництва підлеглим,
- автоматизувати бізнес-процеси
- кожен з працівників може скласти свій список необхідних справ на день/тиждень/місяць
- завдання може створювати кожен учасник на іншого, відповідального можна змінювати.

Кожна зміна у хмарі фіксується, до кожного завдання працівник вибирає дед-лайн, а після виконання - завершує завдання. Це дозволяє оперативно та ефективно виконувати поставлені задачі. І, звісно, керівництво може оцінити показники рентабельності учасників виконання завдання.

CRM допомагає продавати більше, це система управління продажами і комунікації з клієнтами. CRM веде клієнта по «воронці» продажів, від холодного

контакту до успішного завершення продажі.

Значно спростили обмін документаційною базою служби Google, а саме Google Таблиці, Google Документи, в яких кожен легко отримував актуальну інформацію, та міг оновлювати дані, які стосуються того чи іншого питання.

Товарно-транспортна документація – це комплект юридичних документів, на підставі яких здійснюються облік, прийом, передача, перевезення, здача вантажу та взаємні розрахунки між учасниками транспортного процесу[20].

Згідно з наказом Міністерства статистики України від 29.12.95р.№488/346 «Про затвердження типових форм первинного урахування обліку вантажного автомобіля» [23], такими документами є:

- подорожній лист вантажного автомобіля, типова форма№2;
- подорожній лист вантажного автомобіля в міжнародному сполученні, типова форма №1(міжнародна);
- товарно-транспортна накладна, типова форма№1-ТН;
- талон замовника, типова форма№1-ТЗ.

Подорожній лист – первинний документ, призначений для обліку вантажних автомобільних перевезень, що всебічно характеризує роботу водія і автомобіля з моменту їхнього виїзду з автотранспортного підприємства і до повернення в підприємство[8].

Основними документами на перевезення вантажу є товарно-транспортні накладні і подорожні листки вантажного автомобіля. Залежно від виду вантажу і його специфічних властивостей до основних документів додаються інші, що визначаються правилами перевезення вказаних вантажів. Оформлення товарно-транспортних накладних (CMR) проводиться незалежно від умов оплати за надані послуги. Накладна CMR – це бланк, виготовлений друкарським способом, з обліковою серією і номером. В жодному разі не можна на накладній CMR оформляти будь-які документи (подорожні листи, тахограми та ін.), підкладаючи її під інші документи, оскільки тексти оформлених документів проявиться на аркушах CMR і накладна буде зіпсована.

Товарно-транспортна накладна оформляється, здебільшого, на дванадцяти аркушах. Для країн Близького Сходу (Туреччина, Сирія, Ірак) СМР заповнюється англійською мовою, для інших країн – переважно мовою країни відправника. Всі примітки товарно-транспортної накладної, як основні, так і додаткові, повинні мати ідентичні серію і номер. Замовник завіряє всі примірники товарно-транспортної накладної підписом і за необхідністю печаткою (штампом). При цьому перші чотири примірники накладної пронумеровані і призначені учасникам договору перевезення: перший примірник – вантажовідправнику, другий – вантажоотримувачу, третій – перевізнику, четвертий – експедитору (для розрахунків). Решта примірників – для митного оформлення, для проїзду пропускними пунктами, для перетинів і т.д. перевізник повинен прослідкувати, щоб перші чотири примірники СМР залишалися у нього до кінця поїздки, оскільки на практиці митники часто залишають їх у себе. Приклади оформлення ТТН у міжнародному сполученні та у внутрішніх перевезеннях наведено у додатках А, Б, В, Г.

По закінченню рейсу водій має підкласти до подорожнього листа не менше п'яти примірників СМР на перевезення вантажу (по одному примірнику – для розрахунків на іноземній території і території країн СНД, один – для відділу розрахунків, один – прикладається до подорожнього листа і один – резервний на випадок звернення до суду). Звертаємо на це особливу увагу, оскільки перевізники – початківці взагалі не залишають у себе СМР з оригінальними штампами та печатками, мотивуючи це тим, що їм не вистачає листів. Слід пам'ятати, що перевізник є представником суб'єкта зовнішньо-економічної діяльності на рівні з вантажовідправником, вантажоотримувачем та експедитором.

Мінінфраструктури зробило можливим скласти товарно-транспортну накладну (далі — ТТН) в електронній формі. Зміни внесено до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні. На ТОВ «Вест Солідіті транс» впровадять прийняття таких ТТН з 2022 року, а поки є загальні дані щодо нових товарно-транспортних накладних, з якими ознайомлюють як водіїв так і

вантажовідправників та вантажотримувачів. Розглянемо спосіб заповнення е-ТТН.

Оформлюють ТТН в електронній формі (е-ТТН) таким чином: підписують за допомогою електронного підпису водія та/або експедитора, відповідальних осіб вантажовідправника, вантажоодержувача. Сторони можуть внести до ТТН будь-яку іншу інформацію, яку вони вважають необхідною.

Залежно від виду вантажу та його специфічних властивостей до основних документів додають інші (сертифікати, свідоцтва тощо), що визначається правилами перевезень зазначених вантажів у паперовому та/або електронному вигляді. При оформленні е-ТТН супровідні документи також додають в електронній формі. Оформлюють перевезення вантажів ТТН незалежно від умов оплати за роботу автомобіля.

При використанні е-ТТН замовник (вантажовідправник) друкує, підписує і надає водію (експедитору перевізника) в одному примірнику паперову копію е-ТТН для пред'явлення особам, уповноваженим здійснювати контроль на автомобільному транспорті та у сфері безпеки дорожнього руху. Водій (експедитор Перевізника) ставить свій підпис на паперовій копії е-ТТН про прийняття ним вантажу для перевезення[29].

У тих випадках, коли в ТТН немає можливості зазначити всі найменування вантажу, підготовленого для перевезення, до такої накладної замовник додає документ довільної форми з обов'язковим зазначенням відомостей про вантаж (графи 1 - 10 товарно-транспортної накладної).

2.3. Аналіз показників ефективності логістичної діяльності підприємства West Solidity Trans

Основою стабільного функціонування підприємства є його доходи, які на пряму залежать від здійснення господарської діяльності. Аналіз фінансових показників передбачає проведення звіту про фінансову діяльність фірми за певний період часу. Щоб провести аналіз фінансового становища компанії можна

використовувати різні джерела інформації, серед них основними і обов'язковими є стандартні форми річної фінансової звітності, такі як баланс підприємств та звіт про фін результат[33].

Фінансовий стан підприємства відображають показники «Балансу (звіту про фінансовий стан)» (додаток В). В таблиці 2.1 наведено дані щодо структури активів і пасивів ТОВ «Вест Солідіті транс». Активи, використання яких приведе до отримання економічних вигод у майбутньому збільшуються у період 2018-2020рр. проаналізуємо фінансові показники підприємства: у 2018р. баланс становив 1809,7 тис. грн., у 2019р. – 1620,1 тис. грн., що у 0,8 разів менше, ніж у 2018р. У 2020р. баланс розміром 1255,6 тис. грн., тобто, у 0,77 разів зменшився порівняно з 2019 р.

У структурі оборотних активів спостерігається такий стан дебіторської заборгованості: у 2019 р. він показує 1,0 тис. грн., що у 0,014 разів менше, ніж у 2018р. У 2020р. дебіторська заборгованість перед фірмою зростає і становить 162,4 тис. грн.

Таблиця 2.1

Структура активів ТОВ «Вест Солідіті транс» 2018-2020 рр. тис. грн.

Активи	Роки		
	2018	2019	2020
1. Необоротні активи			
Незавершені капітальні інвестиції	-	-	-
Основні засоби	392,4	316,9	228,4
- первісна вартість	642,3	711,1	725,6
- знос	301,5	394,2	497,2
Усього	340,8	316,9	228,4
2. Оборотні активи			
Запаси	3,7	3,3	2,9
Готова продукція	-	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	68,4	1,0	162,4
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	125,6	194,2	122,2
Інша поточна дебіторська заборгованість	68,8	4,2	23,2
Гроші та їх еквіваленти	1202,4	1 100,5	657,7
Витрати на майбутні періоди	-	-	6,2

Інші оборотні активи	-	-	52,6
Усього	1 468,9	1303,2	1 027,2
Баланс	1809,7	1620,1	1255,6

Розглянемо пасиви підприємства ТОВ «Вест Солідіті транс» (табл. 2.2), виходячи з яких можна сформулювати характеристику джерел покриття активів.

Таблиця 2.2

Структура пасивів ТОВ «Вест Солідіті транс» 2018-2020 рр. тис. грн.

Пасиви	Роки		
	2018	2019	2020
1. Власний капітал			
Зареєстрований капітал	5,0	5,0	5,0
Нерозподілений прибуток	584,4	668,6	744,6
Усього:	589,4	673,6	749,6
2. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	-	130,0	-
3. Поточні зобов'язання			
Поточна кредиторська заборгованість за:			
- довгостроковими зобов'язаннями	-	-	-
- товари, роботи, послуги	795,8	784,7	465,4
- розрахунками з бюджетом	32,2	29,0	16,6
у тому числі з податку на прибуток	32,2	29,0	16,6
- розрахунками зі страхування	-	-	-
- розрахунками з оплати праці	-	-	-
Інші поточні зобов'язання	1,0	2,8	24,0
Усього:	861,0	816,5	506,0
Баланс	1 450,4	1 602,1	1 225,6

В структурі пасивів власний капітал становив 589,4 – 749,6 тис. грн. За попередні роки джерелами фінансування виступали поточні зобов'язання, проте у 2020 р. ситуація змінилася. Розмір чистого доходу у 2018 р. становив 15 287,6 тис. грн., а у 2020 р. зменшився до 8 158,3 тис. грн. У зв'язку з пандемією у 2020 р. прибутковість підприємства впала, так як зменшилася кількість замовлень на міжнародні перевезення. Аналізуючи динаміку чистого прибутку можна сказати, що від 2018 р. у зв'язку з отриманням меншої кількості доходів до 2020 р. даний

показник зменшився. Також за аналізований період доходи перевищують витрати, що свідчить про позитивні показники фінансової діяльності (табл. 2.3, рис. 2.2).

Розрахунок чисельності працівників АТП та фонду заробітної плати проводять на основі вихідних даних, які містяться в виробничій програмі по експлуатації рухомого складу і у розрахунках основних показників по технічному обслуговуванню і ремонту рухомого складу [25, 26].

Таблиця 2.3

Звіт про фінансові результати ТОВ «Вест Солідіті Транс» 2018-2020 рр. тис.

грн.

	Роки		
	2018	2019	2020
Чистий дохід від реалізації продукції	15 287,6	17 131,2	8 158,3
Інші операційні доходи	55,3	134,0	24,4
Інші доходи	-	-	44,9
Разом доходи	15 342,9	17 265,2	8 227,6
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	13 985,4	16 123,5	7 507,0
Інші операційні витрати	862,2	778,2	620,3
Інші витрати	18,5	22,5	7,6
Разом витрати	14 866,1	17 104,2	8 134,9
Фінансовий результат до оподаткування	476,8	161,0	92,7
Податок на прибуток	26,4	29,0	16,7
Чистий прибуток	450,4	132,0	76,0

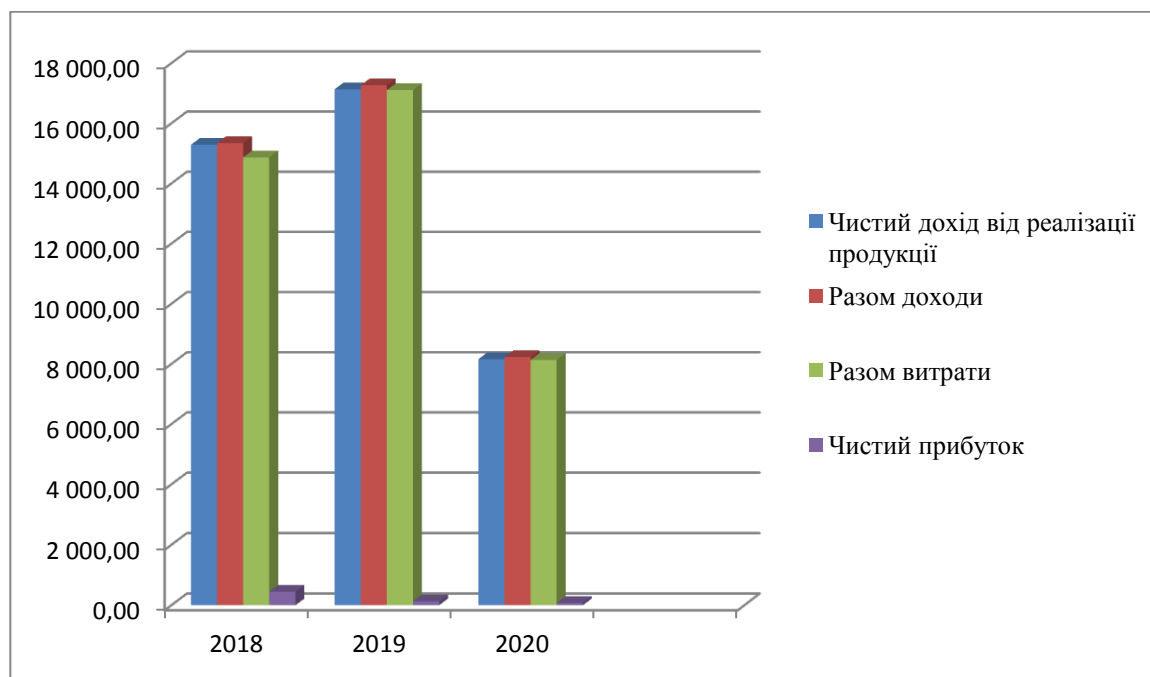


Рис. 2.2. Звіт про фінансові результати ТОВ «Вест Солідіті Транс» 2018-2020 рр. тис. грн.

Розрахунок чисельності працівників АТП та фонду заробітної плати зводиться до:

1. Розрахунку чисельності водіїв і загального річного фонду зарплати з відрахуванням ЄСВ.
2. Розрахунку чисельності ремонтних і допоміжних робітників і загального фонду зарплати з відрахуванням ЄСВ.
3. Розрахунку чисельності інженерно-технічних працівників (ІТП), службовців, молодшого обслуговуючого персоналу (МОП) і загального річного фонду заробітної плати з відрахуванням ЄСВ.

Є декілька методів нарахування заробітної плати, а саме відрядна та погодинна, які в свою чергу поділяються ще на декілька видів, тому при виборі методу слід враховувати вид роботи, яку виконує той чи інший робітник. Заробітна плата повинна задовольняти працівника, спонукаючи його добросовісно, якісно та вчасно виконувати свою роботу та підприємця.

Розрахунок чисельності водіїв і загального річного фонду зарплати з відрахуванням ЄСВ [30].

Необхідна чисельність водіїв N_B визначається за формулою:

$$N_B = \frac{A\Gamma + 0,043 * A\Gamma_e}{\Phi_B * a_e} \quad (2.1)$$

де Φ_B - річний фонд робочого часу одного водія, год.

$$\Phi_B = [D_k - (D_B + D_C + D_O + D_D + D_{XB} + D_{OB})] * T_n - (D_B + D_C + D_{PB}) * t_c \quad (2.2)$$

де D_k - календарне число днів в році;

$D_e, D_c, D_o, D_d, D_{XB}, D_{OB}$ - відповідно кількість вихідних і святкових днів; кількість днів основної і додаткової відпустки водія в році; кількість днів неявок на роботу по хворобі і інших поважних причинах, а також у зв'язку з виконанням певних державних чи інших зобов'язань;

D_{ne} - кількість передвихідних і передсвяткових днів, які співпадають з відпуском водія.

Тривалість основної відпустки водія визначається на основі діючих положень по кожній професії окремо. При розрахунку чисельності водіїв і допоміжних працівників умовно приймаємо:

$$D_d = 4 \text{ дні}, D_{XB} = 2 \text{ дні}, D_{OB} = 1 \text{ день}.$$

T_n - тривалість робочої зміни водія (середній час перебування автомобіля в наряді), год.;

t_c - скорочення тривалості робочої зміни, год. ($t_c = 1$ год.);

a_e - коефіцієнт, який враховує виконання норм виробітки водіям. В курсовій роботі прийняти умовно $a_e = 1$.

$$\Phi_e = 365 - (105 - 10 + 24 + 4 + 2 + 1) * 6 - (105 + 10 + 4) * 1 = 1201 \text{ (год)}$$

$$N_B = \frac{73164 + 0,043 * 73164}{1201 * 1} = 2 \text{ (чол)}$$

Загальний річний фонд заробітної плати водіїв з відрахуванням ЄСВ ЗП_B складається з річного фонду основної заробітної плати цієї категорії робітників ЗПО_B, куди входить сума річної заробітної плати водіїв - $ЗП_m + ЗП_{mkm}$; сума річної надбавки до заробітної плати водіїв за професійність - $ДП_{np}$; сума річної доплати бригадирам - $ДП_{op}$; сума річної доплати за супроводження вантажів - $ДП_{cn}$; сума

премії за виконання планових завдань з фонду заробітної плати - П, а також суми річної додаткової заробітної плати водіям – ЗПД і суми річних відрахувань ЄСВ - ЄСВ:

$$ЗП_{\text{в}} = ЗПО_{\text{в}} + ЗПД + \text{ЄСВ} = \left(ЗПО_{\text{в}} + ДП_{\text{пр}} + ДП_{\text{сп}} + ДП_{\text{бр}} + П \right) + ЗПД_{\text{в}} + \text{ЄСВ}_{\text{в}} \quad (2.3)$$

Розцінка за 1т вантажу C_T визначається за формулою:

$$C_m = \frac{C_2 * t_{\text{зр}}}{q * \gamma_c} \quad (2.4)$$

де C_T – годинна тарифна ставка водія III-го класу, приймаємо $C_T = 88$ грн./год.

$$C_m = \frac{88 * 1}{22 * 0,98} = 4,08 \text{ (грн. т)}$$

Розцінка за 1ткм вантажу $C_{\text{ТКМ}}$ визначається за формулою:

$$C_{\text{ткм}} = \frac{(t_p + t_{\text{пз}}) * C_2}{V_T * \beta * \gamma * q} \quad (2.5)$$

де t_p – час в русі, рівний 1 год.;

$t_{\text{пз}}$ – підготовчо-заключний час, який на одну годину руху рівний 0,3 год.

$$C_{\text{ТКМ}} = \frac{(12 + 0,3) * 88}{75 * 0,53 * 0,98 * 22} = 1,26 \text{ (грн. ткм)}$$

Розрахунок відрядної заробітної плати водіям проводять за формулою:

$$З_{\text{в}} = Q_p * C_T + P_p * C_{\text{ТКМ}} \quad (2.6)$$

$$З_{\text{пг}} = 8030 * 4,08 + 2449150 * 1,26 = 311869,4 \text{ (грн)}$$

Основною тарифною ставкою водіїв вантажних автомобілів є ставка водіїв III класу. Водіям більш високої кваліфікації встановлена щомісячна надбавка.

Суму річної надбавки до заробітної плати водіям за професійність розраховуємо за формулою:

$$ДП_{\text{пр}} = \frac{C_{\text{МВ}} * n_M * (25 * N_{B1} + 10 * N_{B2})}{100} \quad (2.7)$$

Де $C_{\text{МВ}}$ – місячна тарифна ставка водіїв III класу, приймаємо $C_{\text{МВ}} = 9000$ грн;

N_{B1} , N_{B2} – число водіїв відповідно I та II класу. Приймаємо $N_{B1} = 1$ чоловік, $N_{B2} = 1$ чоловік.

Число водіїв I та II класу залежить від того, яким типом рухомого складу укомплектоване автотранспортне підприємство. В нашому випадку з дизельними двигунами, тому це співвідношення таке: I класу – 30%, II класу – 70%.

$$ДП_{пр} = \frac{9000 * 12 * (25 * 1 + 10 * 1)}{100} = 37800 \text{ (грн)}$$

Сума річної доплати за супроводження вантажів, якщо водій виконує обов'язки експедитора, визначається за формулою:

$$ДП_{сп} = \frac{N_e * C_{мв} * n_M * P_{сп}}{100} \quad (2.8)$$

де, N_e – чисельність водіїв, які виконують обов'язки експедиторів ($N_e = 1$ чоловік);

$P_{сп}$ – процент доплати за супроводження вантажів, прийняти $P_{сп} = 30\%$.

$$ДП_{сп} = \frac{1 * 9000 * 12 * 30}{100} = 32400 \text{ (грн)}$$

Сума річної доплати бригадирам за керівництво колективом обчислюється за формулою:

$$ДП_{бр} = \frac{N_{бр} * C_{мв} * n_M * P_{бр}}{100} \quad (2.9)$$

де $N_{бр}$ – кількість водіїв-бригадирів ($N_{бр} = 1$ чоловік);

$P_{бр}$ – процент доплати за керівництво бригадою водіїв, прийняти $P_{бр} = 10\%$.

$$ДП_{бр} = \frac{1 * 9000 * 12 * 10}{100} = 10800 \text{ (грн.)}$$

Сума річної премії водіям за виконання планових завдань із фонду заробітної плати розраховується за формулою:

$$П_B = \frac{N_B * C_{мв} * n_M * P_n}{100} \quad (2.10)$$

де P_n – середній процент премії за виконання водіями виробничих завдань.

Прийнятним рівнем премії є 20%.

$$П_B = \frac{2 * 9000 * 12 * 20}{100} = 43200 \text{ (грн.)}$$

Тоді сума річного фонду основної заробітної плати буде складати, грн.:

$$ЗП_B = ЗПО_{ПГ} + ДП_{пр} + ДП_{сп} + ДП_{бр} + П_B \quad (2.11)$$

$$ЗП_{\text{в}} = 311869,4 + 87800 + 32400 + 10800 + 43200 = 48609,4 \text{ (грн.)}$$

Сума річної додаткової заробітної плати водіям визначаємо за формулою:

$$ЗПД_{\text{в}} = \frac{ЗПО_{\text{в}} * (D_o + D_{\partial})}{D_{\kappa} - (D_{\text{в}} + D_{\text{с}} + D_o + D_{\partial})} \quad (2.12)$$

$$ЗПД_{\text{в}} = \frac{486069,4 * (24 + 4)}{365 - (105 + 10 + 24 + 4)} = 61306,05 \text{ (грн.)}$$

Сума річних відрахувань ЄСВ (37,66%) водійського складу визначається за формулою:

$$ЄСВ = 0,37668 * (ЗПО_{\text{в}} + ЗПД_{\text{в}}) \quad (2.13)$$

$$ЄСВ = 0,37668 * (486069,4 + 61306,05) = 206141,5 \text{ (грн.)}$$

Загальний річний фонд заробітної плати водіїв з відрахуванням на ЄСВ розраховуємо за формулою (табл. 2.4):

$$ЗП_{\text{в}} = 486069,4 + 61306,05 + 206141,5 = 753516,95 \text{ (грн.)}$$

Таблиця 2.4

Розрахунок загального річного фонду заробітної плати водіям з ЄСВ грн.

№ з/п	Показник	Формула для розрахунку	Значення показника
1.	Річний фонд основної заробітної плати водіям $ЗПО_{\text{в}}$	формула 2.11	486069,4
	В тому числі:		
1.1	погодинної заробітної плати водіям $З_{\text{пг}}$	формула 2.6	311869,4
1.2	Сума річної надбавки до заробітної плати водіям за професійність $ДП_{\text{пр}}$	формула 2.7	37800
1.3	Сума річної доплати за супроводження вантажів $ДП_{\text{сп}}$	формула 2.8	3240
1.4	Сума річної доплати бригадирам за керівництво бригадою водіїв $ДП_{\text{бр}}$	формула 2.9	10800
1.5	Сума річної премії водіям $П_{\text{в}}$	формула 2.10	43200
2.	Сума річної додаткової заробітної плати водіїв $ЗПП_{\text{в}}$	формула 2.12	61306,05
3.	Сума річного фонду основної і додаткової заробітної плати водіїв	$ЗПО_{\text{в}} + ЗПД_{\text{в}}$	547375,45
4.	Сума річних відрахувань на соціальне страхування водійського складу $ЄСВ$	Формула 2.13	206141,5

5.	Загальний річний фонд заробітної плати водіям з відрахуванням на соціальне страхування ЗП _в	формула 2.3	753516,95
----	--	-------------	-----------

Площу приміщень для зберігання рухомого складу розраховуємо в залежності від кількості рухомого складу на автотранспортному підприємстві та питомої норми площі на одиницю ТЗ:

$$S_r = A_{PC} * S_{PC} \quad (2.14)$$

де S_{PC} - питома площа на одиницю ТЗ, приймаю $S_{PC}=45 \text{ м}^2$.

$$S_r = 2 * 45 = 90 (\text{м}^2) \quad (2.15)$$

Для розрахунку площі адміністративно-побутових приміщень приймаємо наступні норми: приймаємо площу адміністративних приміщень – 6 м^2 на одного працівника; площу побутових приміщень – 2 м^2 на одного працівника, визначаємо площу адміністративних приміщень для всіх працівників – 60 м^2 , визначаємо площу побутових приміщень для всіх працівників – 20 м^2 . Загальну площу підприємства визначаємо за формулою:

$$S_r = S_{\text{АДМ}} + S_{\text{ПБ}} + S \quad (2.16)$$

де $S_{\text{ПБ}}$ - площа для побутових приміщень;

$S_{\text{АДМ}}$ - площа адміністративних приміщень.

$$S_{\text{АТП}} = \frac{170}{0,4} = 425 (\text{м}^2)$$

Чисельність молодшого обслуговуючого персоналу (МОП) в АТП для здійснення прибирання розраховуємо за формулою:

$$N_{\text{МОП}} = \frac{S_{\text{АТП}}}{S_{\text{МОП}}} \quad (2.17)$$

Де $S_{\text{МОП}}$ - питома норма площі на одну прибиральницю, для ручного прибирання - 450 м^2 :

$$N_{\text{МОП}} = \frac{875}{450} = 2 (\text{чол.})$$

Розробка плану по праці і заробітній платі закінчується складанням зведеної таблиці (табл. 2.5-2.7).

Таблиця 2.5

Розрахунок чисельності і річного фонду заробітної плати адміністративно-

**господарського персоналу, інженерно-технічних
робітників, службовців і молодшого обслуговуючого персоналу з відрахуванням Є**

СВ

№ з/П	Показник	Необхідна к-ть АУП, ІТП, МОП, службовців	Місячні посадові оклади, грн	Кількість місяців в році	Заробітна плата, грн.
1.	Загальне керівництво: Директор	1	13000	12	156000
2.	Відділ (бюро) експлуатації Диспетчер	3	9000	12	324000
3.	Технічний відділ (бюро) Механік	1	9000	12	108000
4.	Бухгалтерія Бухгалтер	1	12000	12	144000
5.	Група комплектування і підготовки кадрів Інженер по кадрах	1	6000	12	72000
6.	Молодший обслуговуючий персонал (МОП)	1	6000	12	72000
7.	Сума річних відрахувань на ЄСВ				175200
8.	Загальний річний фонд заробітної плати АУП і МОП ЄСВ	8		12	1051200

При розрахунку капітальних вкладень необхідно визначити:

- вартість ТЗ;
- вартість споруд;
- вартість технологічного обладнання для ремонтних потреб;
- вартість технічного, силового та енергетичного обладнання;
- вартість виробничого, господарського інвентарю;
- вартість інших основних фондів, не врахованих вище.

Витрати на будівництво споруд визначається по питомій вартості 1м² площі або 1м³ будівлі. У відповідності з діючими будівельними нормами і правилами площі виробничих будівель поділяються на наступні категорії:

- виробничі (гаражні) площі (приміщення основного виробничого призначення);
- підсобні і складські приміщення;
- допоміжні приміщення (побутові, управлінські, цехові, бюро).

Оптові ціни на автомобіль MAN TGA 354000 гривень, оскільки в мене один

власний автомобіль то вартість ТЗ=354000 грн. Показники вносимо в таблицю 2.6.

Таблиця 2.6

Розрахунок вартості ТЗ, грн.

№з/п	Транспортний засіб	Одиниця вимірювання	Умовне позначення	Основа чи формула для розрахунку
1	MANTGA	грн	$C_{рс}$	Оптові ціни наТЗ
Середня вартість:			354000	

Таблиця 2.7

Питома вартість будівництва, грн.

№п/п	Площа будівлі підприємства	Вартість 1м ² площі,грн.
1	Гаражна	Сума місячної оренди 6200
2	Побутово-адміністративна	Сума місячної оренди 9000

Вартість виробничого і господарського інвентарю приймається з розрахунку 65% вартості обладнання.

$$B_{\text{вав}} = B_{\text{взі}} * B_{\text{БМ}} \quad (2.18)$$

$$B_{\text{вав}} = 0,65 * 790000 = 513500 \text{ (грн.)}$$

Вартість оренди одного транспортного засобу складає 500грн. за 1 день. Тому вартість 2 орендованих ТЗ дорівнює 365 000 грн за рік.

Річний об'єм перевезення вантажів у вартісному вираженні розраховується за формулою, грн.;

$$P_p^6 = L_{\text{заг}} * T_n \quad (2.19)$$

де T_n – тарифна плата за перевезення 1т відповідного класу вантажів на певні відстані, приймають $T_n = 1200$ (грн.).

$$P_p^6 = 8030 * 1200 = 9636000 \text{ (грн.)}$$

Величину рентабельності АТП визначити із співвідношень, %

$$P_{\text{АТП}} = \frac{\Pi_{\text{НО}}}{\Phi_{\text{ОС}} + H_{\text{ОЗ}}} * 100\% \quad (2.20)$$

$\Pi_{\text{НО}}$ - прибуток до виплати податків, грн.

$$\Pi_{\text{НО}} = P_p^6 - C_{\Sigma n} \quad (2.21)$$

Φ_{OC} - середньорічна вартість основних фондів, грн. (основні фонди складають в середньому 95-97% від суми капітальних вкладень)

$$\Phi_{OC} = (0,95 \dots 0,97)K_e \quad (2.22)$$

H_{O3} – середньорічна вартість нормативних оборотних засобів, грн. (величина нормативних оборотних засобів прийняти на рівні 20-30% від середньорічної вартості основних фондів)

$$H_{O3} = (0,2 - 0,3)\Phi_{OC} \quad (2.23)$$

$$П_{НО} = 9636000 - 4464682,9 = 5171317,1(\text{грн.})$$

$$\Phi_{OC} = 0,958125532 = 119255,4(\text{грн.})$$

$$H_{O3} = 0,2 * 119255,4 = 23851,08(\text{грн.})$$

$$P_{ATП} = \frac{5171317,1}{119255,4 + 23851,08} * 100\% = 63\%$$

Величину рентабельності транспортних перевезень визначити за формулою:

$$P_{пер} = \frac{\Pi}{C_{\Sigma n}} * 100\% \quad (2.24)$$

$$P_{пер} = \frac{3244118}{4464682} * 100\% = 29\%$$

Величину рентабельності капітальних вкладень у виробництво визначити за формулою:

$$P_K = \frac{ЧП}{K_e} * 100\%$$

$$P_K = \frac{26600176,7}{125532} * 100\% = 22\%$$

Величину чистої теперішньої вартості проекту визначити за формулою, грн.

$$ЧТВ = -K + \sum_{i=1}^n \frac{\Gamma_n}{(1+E)^t} \quad (2.25)$$

де, n - тривалість проекту, років;

Γ_n - грошовий потік за n -ий рік (грошовий потік – прибуток + амортизаційні відрахування);

$$\Gamma_n = \Pi + A \quad (2.26)$$

E – величини дисконтної ставки (плата за кредит, що влаштовує інвестора), % (можна прийняти 18-25%); t – період часу, рік.

$$\Gamma_n = 3244118 + 865307 = 4109425 (\text{грн.})$$

$$ЧТВ = -125532 + \frac{4109425}{(1 + 0,18)^1} = 2297897,8 (\text{грн.})$$

Період окупності капітальних витрат визначити із співвідношенням, рік:

$$T_{OK} = T_{ПВ} + \frac{H_е}{\Gamma_{np}} \quad (2.27)$$

де, $T_{ПВ}$ - період до повного відшкодування витрат, років, приймаємо 1 рік;

$H_е$ – невідшкодовані витрати на початок року, приймаю

$ЧТВ = 2297897,8 (\text{грн.})$

Γ_{np} – грошовий потік на початок року, грн. (грошовий потік – прибуток плюс амортизаційні відрахування).

$$T_{OK} = 0 + \frac{2297897,8}{5331809} = 0,7 (\text{роки})$$

Через впровадження обмежень кількість перевезень значно скоротилася. транспорт очікувано втратили частину вантажів у квітні 2020 р. в розпал карантину, відновлення поки що відбувається повільно (додаток Е). Міжнародні перевезення скоротились на 35-45% через карантинні обмеження і спад промислового виробництва.

Висновки до розділу 2

Міжнародні вантажні перевезення автомобільним транспортом є складною системою, яка потребує змін та вдосконалень для покращення ефективності вантажообігу в країні і збільшення доходів від перевезень. При аналізі основних показників роботи ТОВ «Вест Солідіті Транс» встановлено, що дане підприємство має стійку позицію на ринку. На сьогодні компанія забезпечує певний спектр транспортних послуг, проте для підвищення ефективності роботи підприємства необхідно розширити спектр транспортних та додаткових послуг.

ТОВ «Вест Солідіті Транс» є однією з багатьох сучасних компаній, які працюють на ринку транспортних послуг. Компанія має розгалужену систему

представництв, що дає змогу охопити майже всі куточки України. Фірма використовує в роботі, де це доцільно, досягнення комп'ютерних та інформаційних технологій. Збалансована структура керівництва допомагає комплексно вирішувати проблеми по мірі їх появи. Весь чистий прибуток підприємства належить його власникам, і тому саме вони визначають ті пропорції, в яких прибуток буде спожито – використано на виплату доходів власникам і капіталізовно – направлено на інвестування виробничого розвитку (приріст основних засобів, нематеріальних активів, власного оборотного капіталу, формування резервного та інших фондів).

При розподілі прибутку важливе значення має встановлення оптимальних пропорцій поділу прибутку на реінвестування і виплату дивідендів, яке б забезпечувало реалізацію стратегії розвитку підприємства і ріст його ринкової вартості. Розподіл прибутку, з одного боку – результат ефективності виробництва, з іншого – саме раціональність розподілу прибутку визначає ефективність виробництва.

РОЗДІЛ III

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТА ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ФІРМИ «WEST SOLIDITY TRANS»

Діяльність підприємств у зв'язку з поширенням карантинних обмежень досі змінюється. Дуже багато компаній з минулого року вже змогли підлаштуватися під нові реалії та віддалено налаштувати якісне виконання роботи.

У період, коли онлайн-продажі стали безпечним способом купувати-продавати (враховуючи обмеження), стала невід'ємною потреба у надійних транспортних компаніях. Адже це дозволяє підтримувати ефективність бізнесу, організувати поставку товарів та послуг вчасно та якісно[5].

Так, за словами П. Рочняка «2020 р. – це період несподіваних і дивовижних змін. Нас супроводжує значне прискорення оцифрування. На це прискорення суттєво впливає епідеміологічна ситуація та пов'язані з цим обмеження. Виклики, з якими стикається логістика останньої милі, пов'язані насамперед із швидким реагуванням на очікування споживачів. Ось чому гнучкість видається настільки важливою, що розуміється як ефективність доставки, так і швидкість адаптації до нових умов. Вони визначають вибір постачальника. Не можна забувати, що замовник також очікує низьких витрат на доставку. Ми інтуїтивно відчуваємо, що ці три фактори (гнучкість, швидкість, ціна) суперечать один одному і їх поєднання в одній моделі може призвести до успіху або зриву. У мене складається враження, що часи, коли працювала загальна схема чи модель, давно минули. Існує багато вказівок на те, що ефективність організації «останньої милі» дозволить не лише вижити, а й розвинути її»[27].

У 2020 р. функціонування ринку логістики значно відрізнялося від попередніх періодів, бо весь досвід роботи логістичних операторів за попередні роки було реалізовано приблизно на половину. Причиною цьому, як і головним фактором впливу на діяльність світової економіки, стала пандемія[18].

Що стосується ТОВ «Вест Солідіті транс», в умовах нової економіки воно ще не повністю адаптоване. Розглянемо основні проблеми та шляхи їх вирішення для компанії в умовах нової економіки.

Основною проблемою зменшення поставок товарів закордон. Це пов'язано з обмеженням руху, закриттям кордонів, багатьох торгових, також значних змін зазнали маршрутні листи транспортних підприємств.

Також, на мою думку, удосконалення потребує документообмін, необхідно впроваджувати такі інновації, як е-ТТН, та обмін іншими файлами за допомогою цифрових технологій. Так як було описано раніше, е-ТТН компанія планує використовувати з 2022 р. Зараз є безліч платформ для е-обміну документами, які є юридично значущими. Так, одним із основних способів автоматизації бізнес-процесів є М.Е.Дос, який успішно використовують українські транспортні компанії, та і фірми, які надають абсолютно будь-який спектр послуг. В логістиці велике значення має документація, всі перевезення на ТОВ «Вест Солідіті Транс» відбуваються за умови підписання договору між замовником та виконавцем. Крім того, рахунки та акти виконаних робіт теж мають бути завірені підписом/печаткою двох сторін. Саме використання такого типу обміну документами допоможе підприємству мінімізувати час на створення та подальше просування файлу. Система забезпечує автоматичну обробку документів, архівує та створює резервне копіювання даних, та синхронізується з будь-якими обліковими системами. Крім того, є спеціальні обладнання, що виконують функцію інвентаризації на складах, яке зчитує QR-коди, штрих-коди, яке здійснює функцію контролю та обліку.

Підприємство має свій автопарк, проте необхідно покращувати якісь та види транспорту. Наприклад, у світі зараз розвивається спосіб доставки безпілотними автомобілями. В Україні загалом і для ТОВ «Солідіті Транс» така система перевезення наразі, на жаль, є малоімовірною у найближчі роки, бо це потребує максимально налагодженої діджиталізації, де буде залучений ШІ, досконалого використання ІТ, цифровізації в обміні даними. Така доставка поєднує багато систем, які поокремо можуть налагоджувати функціональність.

Від логістичних компаній зараз очікують покращення рівня транспортування, складування, комунікації, у світі існують інновації, такі як «остання миля», вона вважається найнеобхіднішою у період діджиталізації[24]. Компанія «Вест Солідіті Транс» багато років роботи вкладає у підтримання гарної репутації, її діяльність спрямована на задоволення рівня послуг замовників, а принцип «останньої милі» спрямований на економію часу на доставку товару.

Як і кожна компанія, що надає транспортні послуги, ТОВ «Вест Солідіті Транс» зацікавлена у оптимізації витрат на перевезення. За допомогою впровадження такого нововведення, як ІТ технології стане більш раціональним створення маршрутів доставок, для клієнта буде надано необхідну інформацію про продукцію, спостереження за її станом та за станом доставки.

Використання ІоТ у логістиці надає низку переваг: скорочення витрат завдяки ефективному використанню ресурсів, спостереження за транспортними засобами: їх технічним станом, місцезнаходженням, станом вантажу, зниженням пагубного впливу співробітників на діяльність компанії [2].

Компанія зацікавлена у збільшенні доходів, для цього також потрібно розробити маркетингову стратегію, наприклад, в залежності від потреб ринку, задовольняти в різних куточках України та світу вимоги ринку на найвищому рівні.

Крім того, є певні маркетингові стратегії, спрямовані на зниження витрат на транспортування. Сюди можна віднести збільшення клієнтської бази. Мова йде не лише про замовників, а і про перевізників із регіонів, наближених до фізичного місцезнаходження вантажовідправника[32].

На мою думку, вже найближчим часом зміниться позиція ТОВ «Вест Солідіті транс» на ринку логістичних послуг. Компанія заручена довірою від замовників та перевізників, що дає можливість стійко функціонувати. Підприємство відкрите до провадження інновацій у здійсненні діяльності, завдяки чому збільшиться об'єм роботи, яку компанія зможе опрацювати за менший період часу.

Також можна виділити такі стратегії збільшення прибутків за рахунок зниження витрат[1, с. 254]:

- оптимізація певних логістичних функцій, оптимізація рівня запасів, можливих варіацій «складування-транспортування»;

- підвищення якості сервісу надання послуг, виконання логістичних операцій;

- зменшення інвестицій у логістичну інфраструктуру, постачання товарів без складування, доставка «точно в термін»,

- логістичний аутсорсинг, ефективний вибір джерел зовнішніх ресурсів, задіяння операторів, що оперативніше та ефективніше виконують завдання, оптимізація кількості логічних посередників

Підприємство:

- надає сучасні умови праці,
- веде облік всіх витрат на логістику,
- адаптується до нестабільних чинників навколишнього середовища,
- є конкурентоспроможним,
- є відкритим до введення інновацій,
- оптимізує витрати на доставку вантажів,
- має стабільні матеріальні потоки,
- надає якісного рівня інформаційну логістику,
- націлене на інтегральну ефективність.

ТОВ «Вест Солідіті транс» націлене на утримання гарної репутації, і пишається тим, що за 6 років діяльності із впевненістю звертаються великі агрохолдинги, такі як «Контінентал Фермерзгруп», «Укр Ленд Фармінг», «Нью Агро Поділля», ТОВ «Чіпси ЛЮКС», та інші великі і малі фірми – партнери.

Висновки до розділу 3

Компанія зацікавлена у збільшенні доходів, для цього також потрібно

розробити маркетингову стратегію, наприклад, в залежності від потреб ринку, задовольняти в різних куточках України та світу вимоги ринку на найвищому рівні. Кінцевою метою цифровізації ланцюгів постачань є надання актуальної та достовірної інформації про параметри ключових бізнес-процесів, порушеннях при їх виконанні, потенційні проблемні місця, які обумовлюють ризики, зокрема ризики щодо якості, а також оптимізація параметрів ланцюгів постачань для реалізації визначених соціально-економічних завдань.

Компанії, які впроваджують цифрові технології у ланцюги постачань, спроможні краще використовувати ресурси, активи, людей та запаси, швидше переміщувати їх туди, де вони більше необхідні в певний момент часу, активно реагувати на можливі ризики при транспортуванні та виробництві продукції, забезпечувати належну якість постачань при оптимальному рівні витрат.

Сьогодні стало зрозумілим, що стійкість є важливою умовою приросту прибутку. Більш ефективні процеси управління, реверсивна логістика, акцент на оптимізацію використовуваних ресурсів і «зелену логістику» знижують навантаження на екологію, упорядковують поведження з відходами, що сприяє значному скороченню витрат.

ВИСНОВКИ

Постіндустріальний період формування економіки України в умовах інформатизації та глобалізації господарських процесів потребує великого вкладу в зміни організації та управління всіма рівнями господарювання, які допоможе втілити інноваційно-інформаційна модель економіки нашої країни. Тому є необхідним використання інноваційної моделі управління, яка дає «нове дихання» розвитку економіки, допоможе модернізувати та покращити ефективність усіх суб'єктів господарської діяльності.

Через те, що логістичний сектор сьогодні переживає глобальну пандемію, як і весь світ, процеси трансформації прискорилися. Ризик COVID-19 приніс швидші зміни завдяки останнім інноваціям у сфері логістики, автоматизації та цифровізації.

Сучасні споживачі хочуть швидше отримувати замовлену продукцію, але не готові додатково за це платити. Більшість логістичних компаній, у свою чергу, неоптимально використовують свої ресурси (наприклад, середнє завантаження транспортних засобів становить 70%). Для вирішення цих проблем необхідно впроваджувати «фізичний» Інтернет, заснований на Інтернеті речей. Це глобальна відкрита система логістики, що побудована на взаємозв'язку фізичного, цифрового й операційного середовища через загальнодоступні «протоколи» за аналогією зі звичайним Інтернетом. Дана концепція передбачає розміщення товарів у стандартизовані контейнери, які обладнані датчиками; створення єдиних хабів і маршрутів руху при абсолютній прозорості всіх процесів й аналізі даних на кожному етапі.

При аналізі основних показників роботи ТОВ «Вест Солідіті Транс» у першому розділі встановлено, що дане підприємство має стійку позицію на ринку. На сьогодні компанія забезпечує широкий спектр транспортних послуг. Було опрацьовано аналіз діяльності компанії і виявлено, що для підвищення ефективності роботи підприємства можна виділити такі стратегії збільшення прибутків за рахунок зниження витрат:

- оптимізація певних логістичних функцій, оптимізація рівня запасів, можливих варіацій «складування-транспортування»;

- підвищення якості сервісу надання послуг, виконання логістичних операцій;

- зменшення інвестицій у логістичну інфраструктуру, постачання товарів без складування, доставка «точно в термін»,

- логістичний аутсорсинг, ефективний вибір джерел зовнішніх ресурсів,

- задіяння операторів, що оперативніше та ефективніше виконують завдання, оптимізація кількості логічних посередників.

В логістичній галузі необхідно максимально використовувати можливості діджиталізації та адаптуватися для того, щоб розвиватись та підтримувати конкурентоспроможність. Використання технології на основі IoT, штучного інтелекту, що забезпечує взаємозв'язок та доступ у реальному часі до даних, робить бізнес швидшим та більш ефективнішим.

Таким чином, логістику 4.0 можна розглядати як сучасну парадигму для управління логістичними (матеріальними, фінансовими, інформаційними, транспортними) потоками та організації комплексу логістичних заходів (закупівля та доставка матеріальних ресурсів, складування, виробництво, формування запасів, переробка промислових відходів, обслуговування клієнтів, транспортування та збут готової продукції) з використанням проривних цифрових технологій та інформаційних систем.

Список використаних джерел:

1. Амітан, В. Н. Логістизація процесів в організаційно-економічних системах [Текст] / В. Н. Амітан, Р. Р. Ларіна, В. Л. Пілюшенко. – Донецьк: ТОВ “Юго-Восток, Лтд”, 2003. – 73 с.
2. Андрєєва В. Г. Проблеми фінансування інноваційного розвитку України та шляхи їх вирішення // Матеріали XI Міжнародного бізнес-форуму «Проблеми та перспективи розвитку інноваційної діяльності в Україні» (м. Київ, 22 березня 2018 р.). Київ : КНТЕУ, 2018. С. 15–16.
3. Busher J., Tyndall G. Logistics excellence. Management Accounting. 1987. No. 8. P. 32–39.
4. Boden M., Cagnin C., Carabias V., Haegeman K. Facing the future: time for the EU to meet global challenges. European Commission Joint Research Centre Institute for Prospective Technological Studies European Union. 2010. URL: http://www.et2050.eu/docs/2010-IPTS_Facing_the_Future.pdf.
5. Геращенко І. О. Інноваційний потенціал підприємства : навч.-метод. посіб. Харків, 2017. 157 с.
6. Григорак, М.Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепція, методологія, компетентність: моногр. К.: Сік Груп Україна, 2017. 513 с.
7. Гетманова А. Д. Логика : учебник / А. Д. Гетманова. – М. : Омега-Л, 2015. – 368 с.
8. Григорьев Г. С. Правове та економічне забезпечення господарського механізму взаємодії автотранспортного підприємства та обслуговуємої клієнтури // Проблемы повышения эффективности инфраструктуры: Сб. науч. тр. - К., 1996. - С. 63-66;
9. Гройсман В. Цифрова економіка здатна стрімко підвищити ВВП [Електронний ресурс] / В. Гройсман // Новини економіки. – 8 вересня 2017.

10. ДІДЖИТАЛІЗАЦІЯ В ЛОГІСТИЦІ. ЧИ ДІЙСНО ВОНА МАЄ ТАКИЙ СИЛЬНИЙ ВПЛИВ НА ГАЛУЗЬ [Електронний ресурс] // <https://trademaster.ua/logistic/313066>
11. Економічний аналіз: Підручник/ С.З.Мошенський, О.В.Олійник.- 2-ге вид., доп. і перероб.- Житомир: Рута, 2007.- 704с.
12. Какой транспорт наиболее выгоден для перевозки грузов? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://56orb.ru/news/society/02-10-2015/kakoy-transport-naibolee-vygoden-dlya-perevozhki-gruzov>
13. Коніщева Н.Й. Управління логістичною діяльністю промислових підприємств / Н.Й. Коніщева, Н.В. Трушкіна. — 2005. — № 1 (27). — С. 114—124.
14. Краус Н. М. Інституціоналізація інноваційної економіки: глобальні та національні тенденції : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. економ. наук : спец. 08.00.01 “Економічна теорія та історія економічної думки” / Н. М. Краус. – К. : Знання, 2017. – 40 с.
15. Криворучко О. С. “Інноваційний ландшафт” у координатах світ-економіки [Електронний ресурс] / Н. М. Краус, К. М. Краус, О. С. Криворучко // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2017. – № 16. – Режим доступу: <http://www.global-national.in.ua/issue-16-2017>. – Назва з екрана. – Дата перегляду: 28.04.2021
16. Криворучко О. С. Імперативи формування та доміанти розвитку цифрової економіки у сучасному парадигмальному контексті / О. С. Криворучко, Н. М. Краус // Парадигмальні зрушення в економічній теорії ХІХ ст.: зб. наук. пр. за матеріалами ІІІ Міжнар. наук.-практ. конф., 2–3 лист. 2017 р. – Київ : КНУ ім. Т. Шевченка, 2017. – С. 681–685.
17. Кустріч Л. О. Підвищення ефективності діяльності як основа розвитку логістичного підприємництва в Україні. Агросвіт. 2020. № 3. С. 13–19. DOI: 10.32702/2306-6792.2020.3.13
18. Логистика периода пандемии: обзор 2020 года, прогнозы на 2021 год.Rzd-partner. веб-сайт. URL:/<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/logistika->

perioda-pandemii-obzor-2020-goda-prognozy-na-2021-god/ (дата звернення 30.03.2021).

19. Логістика в Інтернет-магазинах, або можливість залучити клієнтів з допомогою постачальників. Retailers.ua. веб-сайт.
URL: <https://retailers.ua/news/partneryi/6556-logistikav-internet-magazinah-ili-sposobyi-privlech-klienta-s-pomoschyu-dostavki> (дата звернення 30.03.2021).

20. Логістика та e-commerce: перспективи співпраці. Logist.fm. веб-сайт.
URL: <https://logist.fm/publications/logistika-ta-e-commerce-perspektivi-spiivpraci> (дата звернення 30.03.2021).

21. Мироненко Н. Фулфилмент по-українски: драйвер или тормоз развития рынка. Мета.. Украина. веб-сайт.
URL: <http://pr.meta.ua/read/44392> (дата звернення 30.03.2021).

22. Місюкевич В. І., Трушкіна Н. В., Шкригун Ю. О. Електронна комерція у глобальному цифровому просторі: Нові виклики та напрями. Формування системи внутрішньої торгівлі України: теорія, практика, інновації: колективна монографія / за ред. В.В. Лісци, В.І. Місюкевич, О. М. Михайленко. Полтава: ПУЕТ, 2020. С. 150-162.

23. Наказ Міністерства транспорту України та Міністерства статистики України від 29 грудня 1995 р. № 488/346 "ПРО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПОВИХ ФОРМ ПЕРВИННОГО ОБЛІКУ РОБОТИ ВАНТАЖНОГО АВТОМОБІЛЯ";

24. Новальська Н.І. Системний підхід до розробки транспортнотехнологічної схеми доставки вантажів в міжнародному сполученні // Актуальні проблеми використання потенціалу економіки країни: світовий досвід та вітчизняні реалії: матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 28 листопада 2020 року). – Частина 2. – Дніпро: ПДАБА, 2020. – С.116-119.

25. Оптимизация численности персонала [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.formula-truda.ru/uslugi/optimizatsiyachislennosti.php>.

26. Оптимизация численности персонала [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.cfin.ru/management/people/staff_reduction.shtml

27. Остання миля нечувано виросла [Logist.fm. веб-сайт. URL:<https://logist.fm/news/ostannya-milyanechuvano-virosla> (дата звернення 30.03.2021).

28. Перебийніс В. І. Транспортно-логістичні системи / В. І. Перебийніс, О. В. Перебийніс. – Полтава : РВВ ПУСКУ, 2014. – 312 с.

29. «Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні», затверджені Наказ Міністерства транспорту України 14.10.97 N 363 [Електронний ресурс] // Верховна Рада України: [сайт]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98>;

30. Система лінійних рівнянь [Електронний ресурс] // http://ua.onlinemschool.com/math/assistance/equation/combined_equations/.

31. Spirina K., Zharovskikh A. AI in Logistics and Transportation. In-Data Labs. 2020. 29 July. URL: <https://indatalabs.com/blog/ai-in-logistics-and-transportation>.

32. Титенко, Л. В. Інформаційна логістика бізнес-процесів у системі стратегічного управління. Економіка і суспільство. 2018. № 16. С. 504-505.

33. Тараненко Ю. Економічна сутність та значення логістики для діяльності підприємства. Економіка та держава. 2015. № 5. С. 131–135. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/5_2015/30.pdf

34. Фінансова звітність – 2008 // Все про бухгалтерський облік. - 2009. - №7. – спец. випуск 230

Додатки

Додаток А

1 Отправитель (наименование, адрес, страна)		Международная		CMR	
		товарно-транспортная			
		накладная		Diese Beförderung unterliegt trotz	
		Данная в перевозке, несмотря		einer gegenteiligen Abmachung den	
		никаким прочим договором		Bestimmendes Übereinkommens	
		осуществляется перевозкой			
2 Получатель (наименование, адрес, страна)		16 Перевозчик (наименование, адрес, страна)			
3 Место загрузки		17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна)			
Место/Ort					
Страна/Land					
4 Место назначения груза					
Место/Ort					
Страна/Land					
Дата/Datum		18 Оговорки к назначению перевозчика			
5 Прилагаемые документы					
SERT					
6 Знак номера	7 Количество мест	8 Род груза	9 Наименование груза	10 Стаж. №	11 Вес брутто, кг
					1600
					2200
				TOTAL	3700
Класс	Цифра	Бува	ДОПОЛ.		
13 Указания отправителя (таможенное при оформлении)		19 Подлежит оплате:		Отправитель	Валюта
		Ставка			
		Симбли			
		Разность			
		Надбавки			
Объемная стоимость груза		Дополнительные сборы			
(при превышении пределов ответственности по ст. 23, IV, ст. 23, 19)		Прочие			
(wenn der Wert des Gutes den lt. Kap. IV, Art. 23, Abs. 3 bestimmten Höchstbetrag)		Итого оплата			
14 Возврат		20 Особые согласованные условия		Получатель	
15 Условия оплаты					
франко					
нефранко					
21 Составлена	Дата		24 Грузополучен		Дата
22 Прибытие погрузку	час.	23 Путевой лист №	"	am "	"
Убытие	мин.	Фамилия	"	Прибытие погрузку	19
	мин.	исполнителя		Убытие	
		ей			
Подпись штамп отправителя	Подпись штамп перевозчика		Подпись штамп получателя		
25 Регистрационный номер/Amtl. Kennzeichen		26 Марка/Тур	27 Тариф	Тарифное	% за испол.
				Поясной	Прочие
				Сумма	
28 Тариф	Тарифное	Схема	Тариф	Надбавки	Симбли
				Прочие	Коплате
					Отчисления
					Оплачено
					заказчиком
					Коплате
29 Тариф					Валюта
					Код платежника

**ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ
«ВЕСТ СОЛІДІТІ ТРАНС»**

46009, Тернопільська обл., місто Тернопіль, вул. Чумацька, будинок 27/12
Код ЄДРПОУ 40471603 р/р UA443387830000026002055113839 в ТЕРНОПІЛЬСЬКА ФІЛІЯ АТ КБ
"ПРИВАТБАНК" МФО 338783 ІПН 404716019154

**БУХГАЛТЕРСЬКА ДОВІДКА
про вартість чистих активів
станом на 31 грудня 2020 р.**

1. Бухгалтерська довідка складена з урахуванням вимог статті 44 Закону України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю» від 6 лютого 2018 р. N 2275-VIII та призначена для порівняння суми відповідного договору з величиною чистих активів і для підтвердження права керівника компанії підписати цей договір.

Згідно з даними балансу (бухгалтерського обліку) на 31 грудня 2020 р. вартість чистих активів склала -749,6 тис. грн.

Активи	
I. НЕОБОРОТНІ АКТИВИ	
1	Разом по розділу I 228.4 тис. грн.
II. ОБОРОТНІ АКТИВИ	
2	Разом по розділу II 1027.2 тис. грн.
3	Баланс 1255,6 тис. грн.
Пасиви	
I. ВЛАСНИЙ КАПІТАЛ	
4	Разом у розділі I 749.6 тис. грн.
II. ДОВГОСТРОКОВІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ	
5	Разом у розділі II -00,0 тис. грн.
III. ПОТОЧНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ	
6	Разом у розділі III 506.0 тис. грн.
7	Баланс 1255,6 тис. грн.
ВАРТІСТЬ ЧИСТИХ АКТИВІВ ((1+2)-(5+6)) (749,6) тис. грн.	

Директор

Дещаківська Н.Р.

Головний бухгалтер

Сенчик В.Ш.

Додаток 1
до Національного положення (стандарту)
бухгалтерського обліку 25 "Спрощена фінансова
звітність"
(пункт 5 розділу I)

ДОКУМЕНТ ПРИЙНЯТО

Фінансова звітність малого підприємства

Підприємство

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ВЕСТ СОЛІДІТІ ТРАНС"

Дата (рік, місяць, число)

за ЄДРНОУ

за КОАТУУ

за КОПФГ

за КВЕД

Коди		
2021	01	01

Регіональна територія

ТЕРНОПІЛЬСЬКА

Організаційно-правова форма господарювання

Товариство з обмеженою відповідальністю

Вид економічної діяльності

Випускний автомобільний транспорт

Середня кількість працівників, осіб

5

Одиниця виміру: тис. грн. з одним десятковим знаком

Адреса, телефон вулиця Подільська, буд. 20, с. ПІД'ОРОДНЕ, ТЕРНОПІЛЬСЬКИЙ РАЙОН, ТЕРНОПІЛЬСЬКА обл., 47737

0352

I. Баланс на 31 грудня 2020 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	316,9	228,4
первісна вартість	1011	711,1	725,6
знос	1012	(394,2)	(497,2)
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	316,9	228,4
II. Оборотні активи			
Запаси :	1100	3,3	2,9
у тому числі готова продукція	1103	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1,0	162,4
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	194,2	122,2
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	4,2	23,2
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	1 100,5	657,7
Витрати майбутніх періодів	1170	-	6,2
Інші оборотні активи	1190	-	52,6
Усього за розділом II	1195	1 303,2	1 027,2
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	1 620,1	1 255,6

Продовження додатку В

Пасив	Код рядка	На початок звітнього року	На кінець звітнього року
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	5,0	5,0
Додатковий капітал	1410	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	664,6	744,6
Неоплачений капітал	1425	(-)	(-)
Усього за розділом I	1495	673,6	749,6
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	784,7	465,4
розрахунками з бюджетом	1620	29,0	16,6
у тому числі з податку на прибуток	1621	29,0	16,6
розрахунками зі страхування	1625	-	-
розрахунками з оплати праці	1630	-	-
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	2,3	24,0
Усього за розділом III	1695	816,5	506,0
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
Баланс	1900	1 620,1	1 255,6

2. Звіт про фінансові результати
за Рік 2020 р.

Стаття	Код рядка	Форма № 2-м Код за ДКУД 1801007	
		За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	8 158,3	17 131,2
Інші операційні доходи	2120	24,4	134,0
Інші доходи	2240	44,9	-
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	8 227,6	17 265,2
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(7 507,0)	(16 123,5)
Інші операційні витрати	2180	(620,3)	(778,2)
Інші витрати	2270	(7,6)	(202,5)
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	(8 134,9)	(17 104,2)
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	92,7	161,0
Податок на прибуток	2300	(16,7)	(29,0)
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	76,0	132,0

Керівник

Головний бухгалтер

(підпис)

(підпис)

ЕП Децаківська
Наталія

ЕП Сенчик Валерій Шандорович Децаківська Наталія Рос гиславівна

ВАЛЕРІЙ (ініціал, прізвище)

Сенчик Валерій Шандорович

(ініціал, прізвище)

Додаток Г

до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні
Форма N 1-ТН

ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНА НАКЛАДНА

№ 141 29 липня 2021

Автомобіль	Рено ВХ4492СТ (марка, модель, тип, реєстраційний номер)	Причіп/напівпричіп	ВХ9189ХО (марка, модель, тип, реєстраційний номер)	Вид перевезень вантажні
Автомобільний перевізник	ТОВ "СОЛДІТІ ТРАНС" (найменування / П. І. Б.)		Водій Ковбасюк В. (П. І. Б., номер посвідчення водія)	
Замовник (платник)	ТОВ "МРІЯ СЕРВІС" (найменування / П. І. Б.)			
Вантажовідправник	Товариство з обмеженою відповідальністю "МРІЯ СЕРВІС" (повне найменування, місцезнаходження / П. І. Б., місце проживання)			
Вантажодержувач	Товариство з обмеженою відповідальністю "МРІЯ СЕРВІС" (повне найменування, місцезнаходження / П. І. Б., місце проживання)			
Пункт навантаження	с. Батятичі (місцезнаходження)	Пункт розвантаження		с.мт. Козова (місцезнаходження)
Переадресування вантажу	(найменування, місцезнаходження / П. І. Б., місце проживання нового вантажодержувача; П. І. Б., посада та підпис відповідальної особи)			
Вантаж наданий для перевезення у стані, що	відповідає правилам перевезень відповідних вантажів, номер пломби (за наявності) (відповідає / не відповідає)			
кількість місць	одне (словами)	масою бруто, т	отримав водій/експедитор Ковбасюк В. (П. І. Б., посада, підпис)	
Усього відпущено на загальну суму	без вартісного виміру операції вантажовідправником, у т. ч. ПДВ (словами, з урахуванням ПДВ)			
Супровідні документи на вантаж	Акт прийому-передачі сільськогосподарської техніки між кластерами			
Транспортні послуги, які надаються автомобільним перевізником:	перевезення вантажів			

ВІДОМОСТІ ПРО ВАНТАЖ

№ з/п	Найменування вантажу (номер контейнера), у разі перевезення небезпечних вантажів: клас небезпечних речовин, до якого віднесено вантаж	Один. виміру	Кількість місць	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	Жатка	шт	1	без вартісного виміру операції вантажовідправником			Акт прийому-передачі с/г техніки між кластерами	
Всього:								
Здав (відповідальна особа вантажовідправника)							Прийняв (відповідальна особа вантажодержувача)	
(П. І. Б., посада, підпис, печатка)							(П. І. Б., посада, підпис, печатка)	

ВАНТАЖНО-РОЗВАНТАЖУВАЛЬНІ ОПЕРАЦІЇ

Операція	Маса бруто, т	Час (год., хв.)			Підпис відповідальної особи
		прибуття	вибуття	простою	
10	11	12	13	14	15
Навантаження					
Розвантаження					

Додаток Д

Додаток 7
до Правил перевезень вантажів автомобільним
транспортом в Україні

Форма № 1-ТН

ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНА НАКЛАДНА

№ **222** від **2020-02-26**

Автомобіль	Камаз <small>(марка/модель)</small>	груа <small>(тип)</small>	555 <small>(реєстраційний номер)</small>
Причіп/напівпричіп			
Вид перевезень	внутрішньоміське		
Перевізник	ТОВ "Перевізник" <small>(найменування/П.І.Б.)</small>		
Водій	Аностасов Сергій Іванович <small>(П.І.Б.)</small>	AFG567892 <small>(серія, номер посвідчення водія)</small>	
Замовник	Компанія "Вантажвідправник" <small>(найменування/П.І.Б.)</small>		
Вантажвідправник	Компанія "Вантажвідправник", Kyiv, Donta <small>(повне найменування, місце знаходження/П.І.Б., місце проживання)</small>		
Вантажоодержувач	Компанія "Вантажоотримувач", Kyiv, Street2 <small>(повне найменування, місце знаходження/П.І.Б., місце проживання)</small>		
Пункт навантаження	Київ вул. Леніна, 65 (7425355100)		
Пункт розвантаження	гавела,6 Київ (3521786303)		
кількість місць	0	масою бруто, кг	0
Усього відпущено на загальну суму	0	у т.ч. ПДВ	0


ВІДОМОСТІ ПРО ВАНТАЖ

Завантажити позиції з Excel Зберегти шаблон Excel Додати

№ з/п	Найменування вантажу (номер контейнера), у разі перевезення небезпечних вантажів: клас небезпечних речовин, до якого віднесено вантаж	Кількість місць	Одиниця виміру	Ціна без ПДВ за одиницю, грн	Загальна сума з ПДВ, грн	Вид пакування	Документи з вантажем	Маса бруто, кг
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Серія: ЕТН Delta Види:

Компанія: Компанія "Вантажвідправник"

 UUID: 8be7e3f1bf4b2f431c451138180f03	Додаток 7 до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні	Форма № 1-ТН
ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНА НАКЛАДНА № Київ від 02032020		
Автомобіль	Суперавто червонокольоровий <small>(марка, модель, тип)</small>	5 <small>(реєстраційний номер)</small>
Вид перевезень	покілометровий тариф	
Перевізник	ТОВ "Перевізник" (4294967295) <small>(найменування/П.І.Б.)</small>	
Водій	Аностасов Сергій Іванович <small>(П.І.Б.)</small>	AFG567892 <small>(серія, номер посвідчення водія)</small>

Список документів в ланцюжку

- ETN № Київ (2020-03-02) [У процесі](#)
- ETN № Київ (2020-03-02) [Через](#)

Інформація о підписантах

- Вантажодержувач [Підписано](#)
% підписав/підписавши (дата підписання) % підписав/підписавши (дата підписання)
2020-03-02 14:17
- Перевізник [Не підписано](#)
- Вантажоодержувач [Не підписано](#)

Супровідні документи на вантаж:

- 0000000000.pdf

Таблиця Е1

**Обсяги перевезень автомобільним транспортом за видами вантажів
у2018р.**

Найменування показників	Вантажні перевезення				Усього
	1 кв.	2 кв.	3 кв.	4 кв.	
Вантажооборот, тис. ткм.	6316,2	6359,58	8480,07	8964,55	30120,4
Перевезено вантажів, тис. т.	5,06	4,91	4,54	4,5	19,01
Продукція лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості	2,2	2,1	2,1	2	8,4
Мінеральна сировина, мінерально-будівельні матеріали та вироби	0,54	0,51	0,52	0,49	2,06
Продукція металургійної промисловості	0,42	0,44	0,41	0,45	1,72
Продукція хімічної промисловості	0,5	0,45	0,33	0,41	1,69
Продукція харчової, м'ясо-молочної та рибнопромисловості	0,44	0,46	0,32	0,39	1,61
Промислові товари на роздрядний продаж	0,96	0,95	0,86	0,76	3,53

Таблиця Е2

**Обсяги перевезень автомобільним транспортом за видами вантажів
у2019р.**

Найменування показників	Вантажні перевезення				Усього
	1 кв.	2 кв.	3 кв.	4 кв.	
Вантажооборот, тис. ткм.	9147,08	9741,52	8755,6	8257,5	35921,7
Перевезено вантажів, тис. т.	4,65	4,57	4,85	5,17	19,24
Продукція лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості	2,1	1,9	1,92	2,06	7,98
Мінеральна сировина, мінерально-будівельні матеріали та вироби	0,51	0,4	0,42	0,42	1,76
Продукція металургійної промисловості	0,44	0,62	0,71	0,82	2,59
Продукція хімічної промисловості	0,42	0,45	0,53	0,53	1,93
Продукція харчової, м'ясо-молочної та рибнопромисловості	0,37	0,33	0,43	0,44	1,56
Промислові товари на роздрядний продаж	0,81	0,87	0,84	0,88	3,42

Таблиця ЕЗ

**Обсяги перевезень автомобільним транспортом за видами вантажів
у 2020р.**

Найменування показників	Вантажні перевезення				Усього
	1 кв.	2 кв.	3 кв.	4 кв.	
Вантажооборот, тис. ткм.	9037,08	9419,52	8755,6	8113,5	35325,7
Перевезено вантажів, тис. т.	4,82	5,37	4,54	6,17	20,9
Продукція лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості	2,1	2,1	1,81	2,96	7,98
Мінеральна сировина, мінерально-будівельні матеріали та вироби	0,81	0,7	0,42	0,68	2,76
Продукція металургійної промисловості	0,44	0,62	0,71	0,82	2,65
Продукція хімічної промисловості	0,36	0,75	0,53	0,59	1,93
Продукція харчової, м'ясо-молочної та рибної промисловості	0,3	0,33	0,43	0,24	2,17
Промислові товари на роздрядне споживання	0,81	0,87	0,64	0,88	3,41