

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЛЬВІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»

Інститут економіки і менеджменту Кафедра маркетингу і логістики
Спеціальність 073 Менеджмент

БАКАЛАВРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

Тема: Оптимізація вантажних перевезень ППФ «ВМВ ТРАНС»

Theme: Optimisation of freight transportation at “VMV TRANS” PPF

Студентки Біянової Світлани групи МЕ-49

Керівник роботи _____ (д.е.н., проф. Галина МИСЬКІВ)

Завідувач кафедри _____ (д.е.н., доц. Назар ГЛИНСЬКИЙ)
«____» _____ р.

Рецензент _____ (к.е.н., доц. Наталія ЧОРНОПИСЬКА)

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЛЬВІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»**

Інститут економіки і менеджменту
Кафедра маркетингу і логістики
Спеціальність 073 «Менеджмент»

Затверджую:
завідувач кафедри МЛ
Назар ГЛИНСЬКИЙ
«24» квітня 2025 р.

ЗАВДАННЯ
на кваліфікаційну роботу (проекту) студентки групи МЕ-49 ОКР «бакалавр»
Біяної Світлани Вікторівни

1. Тема роботи: Оптимізація вантажних перевезень ППФ «ВМВ ТРАНС»,
затверджена наказом ректора університету від «9» травня 2025 р. № 1672-4-08
2. Термін здачі студентом закінченої роботи (проекту) 11 червня 2025 р.
3. Вихідні дані до роботи (проекту) Проведення дослідження на тему бакалаврської кваліфікаційної роботи вимагає опрацювання наукових літературних джерел, зокрема: навчальних посібників та підручників за темою роботи, економічних періодичних наукових видань, статистичних даних по ринку, фінансової звітності ППФ «ВМВ ТРАНС»
4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, що їх належить розробити)
 1. Дослідити теоретичні основи транспортної логістики вантажних перевезень
 2. Проаналізувати поточний стан ринку вантажоперевезень України
 3. Здійснити комплексний аналіз діяльності ППФ «ВМВ-Транс», включаючи оцінку фінансових показників, структури автопарку, специфіки логістичних рішень і організації перевезень
 4. Дослідити обсяги та структуру вантажних перевезень ППФ «ВМВ-ТРАНС»
 5. Запропонувати напрями оптимізації вантажних перевезень ППФ «ВМВ ТРАНС» на основі оптимізації витрат
5. Перелік графічного матеріалу
 1. Структура транспортної логістики
 2. Показники ринку вантажних перевезень України у 2019-2023 рр
 3. Показники фінансової діяльності ПП «ВМВ-ТРАНС»
 4. Логістична діяльність ППФ «ВМВ-ТРАНС»
 5. Рекомендації щодо оптимізації витрат за маршрутами вантажних перевезень ПП «ВМВ-ТРАНС»
6. Перелік програмних продуктів, які належить використати в процесі розроблення роботи (проекту)
Word – для текстового оформлення роботи, Excel – для оформлення графічних рисунків

7. Консультанти роботи (проекту), із зазначенням розділів роботи кожного

Розділ	Консультант	Завдання видав		Завдання прийняв	
		Підпис	Дата	Підпис	Дата

8. Дата, коли завдання видано «24» квітня 2025 р.

Керівник _____ Галина МИСЬКІВ

Завдання прийняв до виконання _____ Світлана БІЯНОВА

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломного проекту (роботи)	Термін виконання етапів проекту (роботи)	Примітка
1.	Вступ	26.05.25-27.05.25	
2.	Теоретичний розділ	28.05.25-30.05.25	
3.	Аналітичний розділ	31.05.25-02.06.25	
4.	Рекомендаційний розділ	03.06.25-07.06.25	
5.	Висновки	08.06.25-09.06.25	
6.	Ілюстративний матеріал	10.06.25	

Здобувач вищої освіти _____ Світлана БІЯНОВА

Керівник роботи (проекту) _____ Галина МИСЬКІВ

Біянова С.В., Миськів Г.В. (керівник). Оптимізація логістичних процесів у вантажних перевезеннях ППФ «ВМВ-ТРАНС». Бакалаврська кваліфікаційна робота. – Національний університет «Львівська політехніка», Львів, 2025.

Розширена анотація.

У сучасних реаліях зростаючої конкуренції та збільшення обсягів перевезень особливого значення набуває оптимізація логістичних процесів, зокрема вантажних перевезень, які є ключовою складовою ланцюга постачань [1]. Ефективна організація транспортних маршрутів дозволяє забезпечити вчасну доставку, знизити витрати та підвищити якість логістичного сервісу [2]. Для досягнення цих цілей застосовуються різноманітні оптимізаційні моделі, серед яких найбільш поширеними є транспортна задача, методи маршрутизації та алгоритми вибору оптимальних логістичних рішень [3]. Використання таких підходів не лише сприяє підвищенню ефективності логістичних систем, а й допомагає у досягненні екологічної стійкості завдяки зменшенню викидів і ощадливому використанню пального [4]. Отже, вдосконалення логістичних процесів на основі науково обґрунтованих методів оптимізації стає важливою умовою успішного функціонування транспортної галузі в умовах швидкозмінного середовища. [5]

Об'єкт дослідження – логістичні процеси вантажних перевезень ППФ «ВМВ-ТРАНС».

Предмет дослідження – теоретичні та практичні аспекти оптимізації маршрутів і логістичних витрат вантажних перевезень ППФ «ВМВ-ТРАНС».

Мета дослідження: дослідити теоретичні аспекти та обґрунтувати практичних рекомендацій оптимізації вантажних перевезень ППФ «ВМВ-ТРАНС» задля зниження витрат і підвищення ефективності діяльності підприємства.

Результати дослідження. Проаналізовано теоретичні основи транспортної логістики, оцінено ринок вантажних перевезень і діяльність ППФ «ВМВ-ТРАНС», визначено ключові проблеми в організації перевезень. Побудовано оптимізаційну модель для вибору найефективніших маршрутів міжнародних і

внутрішніх перевезень, запропоновано практичні рекомендації для зниження витрат і поліпшення логістичних процесів підприємства.

У рекомендаційному розділі, що стосується міжнародних перевезень, обґрунтовано доцільність зменшення часу простою на митних пунктах шляхом впровадження електронного документообігу, планування виїздів у непікові години та використання альтернативних маршрутів. Встановлено, що внутрішні перевезення також мають значний потенціал для оптимізації завдяки вибору економічно вигідніших напрямків і модернізації автопарку. Акцент зроблено на необхідності системного аналізу маршрутів та гнучкого реагування на зміни дорожньої інфраструктури, що забезпечує підвищення загальної ефективності логістичної діяльності підприємства.

Ключові слова: транспортна логістика, вантажні перевезення, міжнародні перевезення, оптимізація, маршрут, витрати.

Перелік використаних літературних джерел.

1. Гринчак Н. А. Визначення сутності та структури ланцюга поставок логістичних послуг як об'єкта статистичного дослідження. *Економіка. Фінанси. Право*. 2020. № 8. С. 96–102.
2. Скакун Л. С. Особливості організації логістичних процесів на підприємствах у сучасних умовах. *Економіка та суспільство*. 2023. Вип. 51. С. 122–128.
3. Гребенюк С. І. Математичні моделі логістичних процесів. К.: Центр учбової літератури, 2020. 168 с.
4. Сахно Ю. А. Екологізація логістичних систем як чинник сталого розвитку транспорту. *Економічний простір*. 2022. № 175. С.112–116.
5. Козак О. В., Гаврилук А. В. Оптимізація транспортно-логістичних процесів: теорія і практика. Львів: ЛНУ, 2021. 210 с.

Biyanova S.V., Myskiv G.V. (supervisor). Optimization of logistics processes in freight transportation of PPF "VMV-TRANS". Bachelor's qualification work. – Lviv Polytechnic National University, Lviv, 2025.

Extended abstract

In today's realities of growing competition and increasing transportation volumes, optimization of logistics processes, in particular freight transportation, which is a key component of the supply chain, is of particular importance [1]. Effective organization of transport routes allows to ensure timely delivery, reduce costs and improve the quality of logistics service [2]. To achieve these goals, various optimization models are used, among which the most common are the transport problem, routing methods, and algorithms for selecting optimal logistics solutions [3]. The use of such approaches not only contributes to increasing the efficiency of logistics systems but also helps in achieving environmental sustainability through reduced emissions and economical use of fuel [4]. Therefore improving logistics processes based on scientifically sound optimization methods becomes an important condition for the successful functioning of the transport industry in a rapidly changing environment. [5]

The object of research is the logistics processes of freight transportation of PPF "VMV-TRANS".

The purpose of the study: to investigate theoretical aspects and substantiate practical recommendations for optimizing freight transportation of PPF "VMV-TRANS" in order to reduce costs and increase the efficiency of the enterprise.

The subject of the study is theoretical and practical aspects of optimizing routes and logistics costs of freight transportation of PPF "VMV-TRANS".

Research results. The theoretical foundations of transport logistics were analyzed, the freight transportation market and the activities of PPF "VMV-TRANS" were assessed, key problems in the organization of transportation were identified. An optimization model was built to select the most effective routes for international and domestic transportation, and practical recommendations were offered to reduce costs and improve the logistics processes of the enterprise.

The recommendation section which concerns international transportation justifies the feasibility of reducing downtime at customs points by implementing electronic document management, planning trips during off-peak hours and using alternative routes. It is established that domestic transportation also has significant potential for optimization through the selection of more economically advantageous routes and modernization of the fleet. Emphasis is placed on the need for systematic analysis of routes and flexible response to changes in road infrastructure, which ensures an increase in the overall efficiency of the enterprise's logistics activities.

Keywords: transport logistics, freight transportation, international transportation, optimization, route, costs.

References

1. Grinchak N. A. Determining the essence and structure of the supply chain of logistics services as an object of statistical research. *Economics. Finance. Law*. 2020. No. 8. P. 96–102.
2. Skakun L. Peculiarities of organizing logistics processes at enterprises in modern conditions. *Economy and society*. 2023. Issue 51. P. 122–128.
3. Grebenyuk S. *Mathematical models of logistics processes*. Kyiv: Center for Educational Literature, 2020. – 168 p.
4. Sakhno Yu. Greening of logistics systems as a factor of sustainable transport development. *Economic space*. 2022. No. 175. P. 112–116.
5. Kozak O., Gavrilyuk A. *Optimization of transport and logistics processes: theory and practice*. Lviv: LNU, 2021. 210 p.

ЗМІСТ

ВСТУП	9
РОЗДІЛ 1. Теоретична сутність транспортної логістики вантажних перевезень	11
РОЗДІЛ 2. Аналіз ринку вантажних перевезень та діяльності ППФ «ВМВ ТРАНС» на ньому	17
2.1. Дослідження ринку вантажних перевезень України в умовах війни	17
2.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності ППФ «ВМВ ТРАНС»	27
2.3 Дослідження обсягів та структури вантажних перевезень ППФ «ВМВ-ТРАНС»	35
РОЗДІЛ 3. Напрями оптимізації вантажних перевезень ППФ «ВМВ ТРАНС»	39
РОЗДІЛ 4. Охорона праці	45
ВИСНОВКИ	50
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	52
ДОДАТКИ	55

ВСТУП

У сучасних умовах глобалізації та стрімкого розвитку ринку транспортних послуг логістика займає ключове місце в забезпеченні ефективної роботи підприємств у різних сферах. Вантажні перевезення виступають однією з основних складових логістичних ланцюгів, адже саме вони гарантують безперервний рух продукції від виробника до кінцевого споживача. Щорічно спостерігається зростання обсягів таких перевезень, що водночас підвищує вимоги до їх ефективності, оперативності та економічної доцільності. Усе це створює потребу в постійному вдосконаленні логістичних процесів і впровадженні сучасних методів їх оптимізації.

Проблема оптимізації логістичних процесів у сфері вантажних перевезень залишається актуальною як для великих логістичних корпорацій, так і для малих і середніх перевізників. Сьогодні підприємства стикаються з низкою викликів: високі транспортні витрати, затримки на митних пунктах, нерівномірне завантаження транспортних засобів та недостатня координація між учасниками логістичного ланцюга. Вирішення цих питань безпосередньо впливає на конкурентоспроможність компаній, їхні фінансові показники та здатність оперативно реагувати до змін на ринку.

Метою бакалаврської кваліфікаційної роботи є дослідження теоретичних аспектів та обґрунтування практичних рекомендацій оптимізації вантажних перевезень ППФ «ВМВ-ТРАНС» задля зниження витрат і підвищення ефективності діяльності підприємства.

Для досягнення поставленої мети у роботі передбачено вирішити наступні завдання:

- дослідити теоретичні основи транспортної логістики вантажних перевезень;
- проаналізувати поточний стан логістичних процесів у сфері вантажоперевезень;

- здійснити комплексний аналіз діяльності ПП «ВМВ-ТРАНС», включаючи оцінку фінансових показників, структури автопарку, специфіки логістичних рішень і організації перевезень;
- здійснити практичні розрахунки на основі діяльності ПП «ВМВ-ТРАНС»;
- розробити рекомендації для оптимізації й удосконалення вантажних перевезень ПП «ВМВ-ТРАНС».

Об'єкт дослідження – логістичні процеси вантажних перевезень ППФ «ВМВ-ТРАНС».

Предмет дослідження – теоретичні та практичні аспекти оптимізації маршрутів і логістичних витрат вантажних перевезень ППФ «ВМВ-ТРАНС».

Методи дослідження охоплюють вивчення наукових джерел, аналіз спеціалізованої літератури з логістики, виконання розрахунків з оптимізації маршрутів, порівняння альтернативних варіантів перевезень, а також оцінювання економічної ефективності запропонованих рішень.

Практичне значення дослідження полягає в розробці прикладних рекомендацій для вдосконалення логістичних процесів транспортного підприємства ПП «ВМВ-ТРАНС». Запропоновані підходи спрямовані на зменшення витрат на перевезення, скорочення часу доставки вантажів, підвищення якості сервісу та раціональне використання ресурсів автопарку.

Крім того, результати дослідження можуть бути використані іншими компаніями у сфері вантажних перевезень для підвищення їх конкурентоспроможності, ефективного планування маршрутів і зниження впливу на довкілля за рахунок зменшення споживання пального та викидів шкідливих речовин.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНА СУТНІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Сучасний бізнес значною мірою залежить від транспортування товарів, сировини та інших вантажів. Такі перевезення можуть виконуватися регулярно або епізодично, проте кожне підприємство так чи інакше потребує послуг у цій сфері. Унаслідок цього разом із збільшенням попиту на вантажні перевезення активно розвивається і вдосконалюється сфера транспортної логістики.

Транспортна логістика - це окрема система, що займається організацією перевезення вантажів за визначеним маршрутом, забезпечуючи швидку доставку товарів і мінімізуючи витрати на транспортування.

У зв'язку з цим важливою складовою транспортної логістики є її структура (рис.1.1.), яка включає всі етапи і компоненти, що забезпечують ефективно та безпечно транспортування вантажів.



Рис.1.1. Структура транспортної логістики

Джерело: [1]

Транспортна логістика є складним та багатограним процесом, що включає в себе планування, організацію, контроль та управління перевезеннями. Її структура включає в себе не тільки організацію самого процесу перевезення, а й управління транспортною інфраструктурою, а також зберігання та обробку товарів.

Оскільки вантажні перевезення є ключовим елементом транспортної логістики, розглянемо їхню специфіку та особливості організації.

Вантажні перевезення - це складний процес, який охоплює організацію доставки товарів від виробника до споживача. Ця діяльність включає розробку маршрутів, підбір відповідного транспорту та контроль за своєчасністю і якістю перевезення. Так висловлюються про вантажні перевезення О. Юрчик та О. Григоряк [2].

Залежно від виду транспорту, перевезення поділяють на автомобільні, залізничні, морські, річкові, авіаційні та трубопровідні. Розглянемо їх детальніше у табл. 1.1.

Кожен вид транспорту має свої переваги та недоліки, що визначають його ефективність залежно від умов перевезення.

Автомобільний транспорт забезпечує гнучкість маршрутів і швидку доставку, але залежить від погодних умов та має високі витрати на далекі відстані.

Залізничний відзначається високою безпекою та можливістю перевезень у будь-яких умовах, проте має обмежену маневреність і низьку швидкість.

Морський і річковий транспорт ефективний для великих вантажів, але залежить від погоди та має тривалий час доставки.

Авіаційний транспорт найшвидший, але дорогий і має обмеження за вагою вантажів.

Трубопровідний забезпечує безперервне транспортування рідких і газоподібних вантажів із низькою собівартістю, але має обмежений перелік вантажів і ризику аварій.

Таблиця 1.1

Порівняння видів транспорту, що використовуються у вантажних
перевезеннях

Вид транспорту	Переваги	Недоліки
Авто-мобільний	легка доступність; швидка доставка вантажу; можливість використання різних маршрутів; широкий вибір кращого перевізника та можливість бути з ним на зв'язку протягом всього маршруту поставки	ризик аварій; відносно висока собівартість перевезень на далекі відстані; висока вартість простоїв; залежність від погодних умов; екологічна шкода
Залізничний	можливість перевезення за будь-яких умов; швидка доставка на великі відстані; регулярність перевезень; можливість одночасно перевозити різні вантажі в одному напрямі; висока безпека руху та високий рівень екологічної безпеки	обмежена маневреність; низька швидкість; низька якість перевезень (товар псується, губиться) зношення залізничних колій
Морський	низька собівартість; перевезення вантажів на великі відстані; велика кількість вантажу на одне перевезення;	неритмічність здійснення перевезень в залежності від погодних умов; збільшений час доставки; забруднення навколишнього середовища; високі вимоги до пакування; можливість втрати чи псування товару.
Річковий	низькі вантажні тарифи; велика пропускна спроможність (можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів) не обмежена вантажопідйомність	мала частота відправок; залежність від погодних умов; географічна обмеженість
Повітряний	висока швидкість доставки; велика організаційна маневровість; високе збереження вантажу;	висока собівартість; обмеженість ваги та габаритів вантажу; залежність від розташування аеропортів
Трубо-провідний	найнижча собівартість транспортування рідких та газоподібних вантажів; забезпечення збереження вантажів, що транспортуються, завдяки повній герметизації трубопроводів; безперервність процесу перекачування	низька швидкість; перелік вантажів, що підлягають транспортуванню, є обмеженим; небезпека аварій із серйозними екологічними наслідками

Джерело: розроблено на основі [3]

Виділяють шість основних чинників, які впливають на вибір виду транспорту:

- час доставки;
- частота відправлень вантажу;
- надійність дотримання графіка доставки;
- здатність перевозити різні вантажі;
- здатність доставки вантаж у будь-яку точку території;
- вартість перевезення.

Вантажні перевезення є життєво необхідними для ефективної роботи сучасного світу, адже саме вони дозволяють отримувати товари з різних куточків світу, доставляти сировину на заводи, а готову продукцію – на полиці магазинів. [4].

Однак, попри свою важливість, ця сфера стикається з низкою суттєвих проблем, що ускладнюють її ефективне функціонування.

Проблематика вантажних перевезень включає інфраструктурні, економічні, правові та екологічні виклики. Основні з них: незадовільний стан доріг і залізниць, висока вартість перевезень, складність митних процедур і нестабільність законодавства. Екологічне питання також залишається актуальним через надмірне використання автотранспорту.

Попри існуючі труднощі, логістика вантажних перевезень залишається ключовим чинником економічного розвитку, де автомобільний транспорт найкраще підходить для перевезення невеликих вантажів на короткі дистанції, забезпечуючи оперативність і гнучкість у доставці [5].

Автомобільні вантажні перевезення зазвичай поділяють на різні підвиди, насамперед залежно від територіальної специфіки. На основі цього розрізняють такі типи автомобільних перевезень:

- 1) міжнародні перевезення - охоплюють процес транспортування товарів між різними країнами, з обов'язковим дотриманням митних, юридичних та логістичних вимог.

- 2) міжміські - передбачають переміщення вантажів на відстань понад 50 км між населеними пунктами.
- 3) приміські - відбуваються в межах області, зазвичай у радіусі до 50 км від кордонів населеного пункту.
- 4) місцеві - реалізуються в межах одного міста, забезпечуючи доставку вантажів у межах цієї території.
- 5) міжрайонні перевезення - стосуються транспортування вантажів між сусідніми економічними районами або округами [6].

У міжнародних автомобільних перевезеннях вантажний автомобіль є найбільш часто використовуваним транспортним засобом для транспортування вантажів. Ці перевезення, як і всі інші транспортно-експедиційні послуги, ґрунтуються на дотриманні низки важливих етапів, які забезпечують своєчасність завантаження та доставки.

По всьому світу вантажними перевезеннями займаються транспортно-логістичні компанії.

Логістична компанія — це організація, яка спеціалізується на перевезенні, зберіганні та обробці вантажів, забезпечуючи доставку товарів від виробника до кінцевого споживача.

Транспортно-логістична компанія займається виконанням таких завдань:

- розраховує вартість планованого перевезення
- оформлює всю необхідну дозвільну документацію
- забезпечує формування партії вантажу, включаючи контроль за сортуванням, пакуванням товару, а також його завантаженням і розвантаженням.
- організовує митне оформлення вантажу, а за потреби — і його страхування
- надає послуги з перевезення вантажів різними способами доставки з урахуванням будь-якої відстані

Транспортно-логістичні компанії здійснюють не лише своєчасну доставку вантажів, але й беруть на себе повну відповідальність за їх збереження. Від

моменту укладення договору і до підписання акту про прийняття вантажу вони гарантують його цілісність та належний стан [7].

Впровадження автоматизованих систем допомагає покращити транспортні процеси та зменшити витрати. Для гарантування безпеки даних та захисту систем необхідно регулярно вдосконалювати заходи кібербезпеки та забезпечувати навчання працівників.

Для забезпечення стійкості та конкурентоспроможності в транспортній галузі компанії мають створювати гнучкі логістичні системи, які легко адаптуються до непередбачуваних обставин. Важливу роль у цьому відіграють впровадження сучасних технологій та розробка дієвих стратегій управління ризиками, що є ключовими елементами для досягнення зазначеної мети. [8]

Транспортна логістика вантажних перевезень є важливим елементом економічної системи, що забезпечує ефективну доставку товарів та сировини через оптимальне планування маршрутів, зниження витрат і забезпечення контролю за процесом транспортування. Ця сфера охоплює як внутрішні, так і міжнародні перевезення, використовуючи різні види транспорту з урахуванням логістичних умов і економічної доцільності. Її розвиток тісно пов'язаний із впровадженням сучасних технологій, автоматизацією робочих процесів і адаптацією до змін на ринку, що дозволяє підвищити конкурентоспроможність підприємств і сприяє сталому економічному прогресу.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ДІЯЛЬНОСТІ ППФ «ВМВ-ТРАНС» НА НЬОМУ

2.1. Дослідження ринку вантажних перевезень України в умовах війни

У період із 2022 до 2024 року ринок вантажних перевезень в Україні зазнав значних змін під впливом воєнних дій. Заблоковані морські порти, пошкоджена логістична інфраструктура та розірвані ланцюги постачання спричинили різке падіння обсягів перевезень, особливо у перший рік війни. Водночас значну увагу було приділено переорієнтації логістичних потоків на нові маршрути. Основну роль почали відігравати дунайські порти, такі як Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, а також сухопутні кордони з державами ЄС. Активний розвиток річкового транспорту та покращення залізничної логістики стали ключовими кроками до подолання транспортної кризи, що дозволило частково відновити операції з експорту та імпорту [9].

З метою дослідження структури обсягів перевезень, проаналізуємо довоєнні перевезення вантажів за видами транспорту в Україні та перевезення у перші роки повномасштабного вторгнення (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Перевезення вантажів за видами транспорту в Україні у 2019-2023 рр., млн/т

Транспорт	2019	2020	2021	2022	2023	Темп приросту 2023/2019, %
Залізничний	313	306	314	151	149	47,6
Автомобільний	1141	1232	1121	695	677	59,3
Внутрішньо Водний	4	4	3	1	0	0
Морський	2	2	2	1	2	100
Авіаційний	0,1	0,1	3	-	-	0
Трубопровідний	113	97	3	-	-	0
Всього	1573,1	1641,1	1446	848	828	52,6

Джерело: розроблено на основі [10]

Дані табл. 2.1 вказують на значне скорочення вантажоперевезень в Україні у період з 2019 по 2023 рр. — з 1573,1 млн тонн до 828 млн тонн, що відображає вплив війни. Скорочення перевезень на залізничному транспорті становило 52,4% за досліджуваний період, а на автомобільному транспорті – 40,7%. Внутрішній водний та трубопровідний транспорт фактично припинили діяльність у 2023 році, що відображає нульовий рівень приросту. А морські перевезення, попри заміноване Чорне море та постійні обстріли портів, у 2023 р. були на рівні 2 млн тонн, що відповідало рівню 2019 р.

Разом з тим, в умовах війни суттєво зросла частка вантажних перевезень автомобільним транспортом, яка у 2022-2023 рр. становила 82% від обсягу усіх перевезень проти 72% у 2019 р. Це вказує на високу гнучкість та мобільність доставки автомобілями, зокрема через західні кордони, у порівнянні з іншими видами транспорту. Значна мобільність автотранспорту, відсутність його залежності від електропостачання та наявності залізничних колій, сприяли його активному використанню в умовах війни [11].

Водночас, з початком повномасштабної війни залізничний транспорт набув визначальної ролі у забезпеченні потреб оборонного сектору України. Він став ключовим елементом у перевезенні військових підрозділів, озброєння, техніки та інших стратегічно важливих вантажів, а також забезпечив евакуацію значної кількості цивільного населення [12]. Залізничні перевезення мають значний потенціал для зростання в таких сегментах як перевезення зернових, мінбудматеріалів, вугілля, руди, та критично важливих товарів, що робить їх стратегічно важливими для держави.

Попри випробування перших двох років війни, у 2024 р. вантажні перевезення зросли на 22%, що зумовила низка чинників [13]:

- збільшення використання залізничного транспорту для перевезень на далекі відстані;
- розширення морських перевезень через стратегічні порти;
- запровадження нових логістичних маршрутів та інтеграція з міжнародними перевізниками;

– ремонт дорожньої інфраструктури, пошкодженої воєнними діями.

Так, у 2024 році, в умовах триваючого воєнного стану, ефективно управління наявними фінансовими ресурсами дозволило здійснити низку заходів з підтримки та часткового відновлення дорожньої інфраструктури України, що є критично важливим для забезпечення логістичних потреб, зокрема вантажних перевезень. Упродовж року було проведено ремонтні роботи на 64,8 кілометрах автомобільних доріг, що сприяло підтриманню їхньої пропускної здатності та зменшенню негативного впливу руйнувань, спричинених військовими діями. Окрім того, здійснено відновлення 7016 погонних метрів мостових споруд, що є стратегічно важливим для забезпечення безперервного сполучення між регіонами, та завершено роботи з експлуатаційного утримання 289 штучних споруд, що включають мости, шляхопроводи та естакади, забезпечуючи їхню безпечну та надійну експлуатацію.

Усі ці заходи забезпечили безперервний рух транспортних засобів, у тому числі вантажних, що є критично важливим для підтримки економічної активності та логістичних ланцюгів в умовах воєнного стану.

Важливим елементом аналізу виступає також вантажообіг. Його структура демонструє розподіл перевезень за видами транспорту, секторами економіки та типами вантажів. Аналіз цих показників дає змогу оцінити поточний стан транспортної системи та визначити ключові чинники, які впливають на обсяги перевезень.

Розподіл вантажообігу за видами транспорту характеризується суттєвими відмінностями у період 2019-2023 рр. (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Вантажообіг України за видами транспорту у 2019-2023 рр., млрд. ткм

Вид транспорту	2019	2020	2021	2022	2023
Залізничний	181,8	175,6	180,4	94,5	90,6
Автомобільний	65	65,1	61,8	47,4	55,5
Внутрішньо водний	1,6	1,4	1,4	0,5	0,6
Морський	1,8	1,5	1,6	0,5	0,6
Авіаційний	0,3	0,3	0,3	-	-
Трубопровідний	104,5	69,3	59,2	-	-
Всього	355	313,2	304,7	142,9	147,2

Джерело: розроблено на основі [10]

Наведена таблиця відображає динаміку вантажообігу України за основними видами транспорту у період 2019-2023 рр., включаючи роки, що передували повномасштабній війні, та роки активних бойових дій. Аналіз представлених даних дозволяє виявити значні зміни в обсягах та структурі вантажних перевезень та чітко демонструє руйнівний вплив повномасштабної війни на логістичну систему країни.

Найбільших втрат зазнали залізничний, морський та трубопровідний транспорт. Вантажообіг за усіма видами транспорту в Україні у періоді 2019–2023 рр. демонструє тенденцію до зменшення обсягів перевезень. При тому, якщо у довоєнний період обсяги вантажообігу коливалися у межах 305-355 млрд. ткм, то у 2022-2023 рр. різко впали до 143-147 млрд. ткм. Загальне скорочення вантажообігу у 2019-2023 рр. становило 207,8 млрд. ткм або 58,5%.

Залізничний транспорт традиційно займав провідну та стратегічну позицію у вантажообігу України, частка якого складала 51,2% у 2019 р. та 61,5% - у 2023 р. Водночас, обсяг вантажообігу залізниці під час війни значно скоротився – майже вдвічі, та становив у 2023 р. лише 90,6 млрд. ткм проти 181,8 млрд. ткм у 2019 р.

Вантажообіг автомобільного транспорту посідав друге місце, після залізничного транспорту, та теж зазнав суттєвого зменшення в умовах війни. Якщо у 2019 р. показник складав 65,0 млрд ткм, то у 2022 р. він знизився до мінімуму — 47,4 млрд ткм. Однак вже у 2023 р. відбулося незначне зростання до обсягу 55,5 млрд ткм, що, ймовірно, свідчить про поступове пристосування автоперевезень до змінених військових, геополітичних та економічних умов. Також зростання вантажообороту було зумовлено переорієнтацією логістики на автомобільний транспорт у зв'язку з проблемами на інших видах транспорту, а також активізацією внутрішніх перевезень та експортно-імпортних перевезень через західні кордони.

Завдяки вдалому географічному розташуванню Україна мала можливість транспортувати вантажі морськими шляхами до 120 країн світу, забезпечуючи високу економічну ефективність для перевезень будь-яких типів товарів. До

початку війни близько 75% зовнішнього вантажообігу здійснювалося саме через морські порти. Однак вторгнення країни-агресора та блокада портів суттєво зменшили обсяги торгівлі в цій сфері. З початком війни у 2022 році відбулося катастрофічне падіння обсягів вантажообігу внутрішнім водним та морським транспортом до 0,5 млрд. ткм та 0,5 млрд. ткм відповідно, що стало наслідком блокування морських портів та бойових дій у прибережних зонах. У 2023 р. спостерігається незначне зростання обсягів вантажообороту за двома видами транспорту - до 0,6 млрд. ткм.

Разом з тим, за даними ДП «Адміністрація портів України», за підсумками 2023 р. вантажооборот морських портів України становив 61 935 тис. т вантажів, що склало 127 % до планового показника (план 2023 року – 48 598 тис. т) та 105 % до аналогічного періоду минулого року (факт 2022 рік – 59 252 тис. т.) [14]. Тобто загальний прогноз вантажообороту морських портів України досить оптимістичний та перевершує планові показники.

Вантажообіг портів України у 2020-2024 рр. наведено у табл. 2.3.

Таблиця 2.3

Вантажообіг портів України у 2020-2024 рр., млн т

Порти	2020	2021	2022	2023	2024
Ізмаїл	3,2	3,9	8,89	20,26	13,4
Одеса	23,2	22,55	7,69	8,41	18,3
Південний	61,6	29,14	15,28	10,08	35,55
Рені	0,8	1,37	6,82	10,07	3,43
Усть-Дунайськ	0,02	0,06	0,78	1,68	0,51
Чорноморськ	23,8	25,63	11,76	11,41	26,04
Всього	112,62	82,65	51,22	61,91	97,23

Джерело: розроблено на основі [15,16]

Війна росії проти України виявила безпосередньо негативний вплив на діяльність чорноморських портів України та загальний обсяг вантажних морських перевезень через бойові дії, мінування акваторії та блокаду. Це призвело до значного перерозподілу вантажопотоків у бік річкових портів: роль дунайських портів зросла в рази, тоді як значення основних чорноморських портів тимчасово суттєво зменшилося.

Вантажообіг українських портів у період 2020–2024 рр. характеризується значними коливаннями, що відображають вплив економічних та геополітичних змін. У довоєнному 2020 р. загальний обсяг вантажообігу становив 112,62 млн тонн, та характеризувався стабільною роботою ключових портів: Одеса, Південний і Чорноморськ, частка яких у загальному вантажообороті становила 96,4%. Проте вже у 2021 р. показник помітно знизився до 82,65 млн тонн, що свідчило про негативний вплив зовнішніх чинників та економічних викликів. Ситуація продовжила погіршуватись у 2022 р., коли обсяг вантажообігу скоротився до 51,22 млн тонн, із суттєвим зменшенням активності в портах Одеса, Південний та Чорноморськ, а частка морських перевезень скоротилася до 67,8%. Падіння активності морських портів продовжилося і у 2023 р., а частка їх вантажообороту впала до критичних 48,3%.

Активізація політичних зусиль щодо розблокування морських шляхів та безперешкодного судноплавства посприяли зростанню обсягів морського вантажообігу у 2024 р. до 97,23 млн тонн, що свідчило про значне покращення їх діяльності. Найбільш помітний приріст відзначено у портах Одеса, Південний та Чорноморськ – у 2,67 раз порівняно із 2023 р. Водночас порти Рені та Усть-Дунайськ продовжили протистояння певним труднощам та нестабільності, а падіння обсягів вантажообороту цих внутрішньоводних портів у 2024 р. склало 1,84 рази, порівняно з обсягом 2023 р.

Тенденція до зниження вантажообігу за усіма видами транспорту у роки повномасштабного вторгнення наочно демонструє наслідки порушення логістичних шляхів, руйнування транспортної інфраструктури, унеможливлення перевезень через замінування та обстріли. Однак попри значні ризики, виклики та втрати, ринок вантажних перевезень демонструє здатність до адаптації та часткового відновлення, про що свідчить незначне зростання обсягів у 2024 р. Проте структура ринку залишається відмінною від довоєнної.

У контексті дослідження ринку вантажних перевезень України важливо звернути увагу на обсяги, структуру та динаміку міжнародних вантажних

перевезень, які допомагають виконати зобов'язання держави та суб'єктів господарювання по зовнішньо-торгівельним угодам.

Міжнародні вантажні перевезення є критично важливими для ефективного виконання експортно-імпортних операцій. В умовах поточного військового стану вони набувають особливого значення, забезпечуючи безперебійне постачання необхідних вантажів для потреб населення та військових, а також сприяють значному наповненню державного бюджету за рахунок валютних надходжень [17]. З огляду на це, важливо проаналізувати сучасний стан ринку міжнародних перевезень і визначити основні чинники, що впливають на його розвиток.

Що до географії експорту українських товарів, то Європейський Союз є головним торговим партнером, на якого у 2024 р. припадало 60% всього експорту. Це зумовлює високу залежність від кон'юнктури ринків ЄС. Другу позицію в експорті займав Китай із 15%, що вказує на зростаюче значення цього напрямку [18]. Інші країни, такі як Туреччина, Єгипет, Індія, США та Велика Британія, мають відносно незначні частки в українському експорті, забезпечуючи диверсифікацію у загальній структурі.

У географії імпорту товарів теж основним постачальником є країни ЄС, на які припадає 51% загального обсягу імпорту [18]. Це вказує на значну залежність українського ринку від європейських виробників та залежність формування цін на імпортні товари від коливання валютного курсу євро. Як і у експорті, другу позицію у імпорті займає Китай із часткою 21%, що підкреслює його роль як важливого торговельного партнера. Частка імпорту США становить 4,9% та є доволі незначною. Індія та Велика Британія, мають ще менші частки, але все їх внесок у структуру імпорту досить вагомий.

Зважаючи на територіальну близькість основного експортно-імпортного партнера – ЄС, левову частку міжнародних вантажних перевезень складають наземні сухопутні перевезення автомобільним та залізничним транспортом.

У 2023 р. автомобільні вантажні перевезення склали 50,4% у загальній структурі імпортних перевезень, на другому місці був залізничний транспорт з

часткою 27,3%, іншу третину перевезень займали водний, мультимодальний та повітряний види транспорту [19].

Згідно з даними Державної служби статистики України [20], порівняно з 2022 р. у 2023 р. відбулося зростання розриву між імпортом та експортом у 2,4 рази з 11,2 млн до 27,4 млн доларів США, що є наслідком скорочення експорту та збільшення імпорту у зв'язку з руйнуваннями, спричиненими російсько-українською війною. На додаток до цього слід зауважити, що у 2019 – 2021 рр. цей розрив скоротився до 4,8 млн доларів США у 2021 р. та міг, за стабільних геополітичних умов, перейти у розрив між більшим експортом та меншим імпортом, що, сприятливо відобразилося б на обсягу зростання ВВП.

У 2023 р. Україною було експортовано товарів на загальну суму 36,18 млрд. дол. США. Найбільш популярними категоріями експортованих товарів були [18]:

1. Продукти рослинного походження.
2. Жири та олії тваринного або рослинного походження.
3. Недорогоцінні метали та вироби з них.
4. Готові харчові продукти.
5. Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання.
6. Мінеральні продукти.

Варто зазначити, що обсяг експорту 2023 р. становив 82% порівняно із обсягом 2022 р., тобто зазнав значного скорочення, зумовленого воєнними діями, обмеженнями в міжнародній торгівлі та зниженням обсягів виробництва через масштабні руйнування інфраструктури. Зокрема, зовнішньоторговельні поставки продовольства та сільськогосподарської продукції скоротилися майже на 43%. Це свідчить про серйозні виклики, з якими зіткнувся ринок міжнародних вантажних перевезень через бойові дії, що ускладнило логістику та знизило попит на окремі категорії продукції.

Обсяг імпорту 2023 р. становив 63,56 млрд. дол. США., або 114,9% до обсягу попереднього року [18].

Перелік найбільших товарних категорій імпорту у 2023 р. за вагою представлено на рис. 2.1. Звісно, що воєнна продукція для ЗСУ у цей перелік не потрапила.



Рис. 2.1. Найбільші товарні категорії імпорту у 2023 р. за вагою, %

Джерело: [19]

Війна зумовила дефіцит багатьох товарів через руйнування виробничих підприємств, що спонукало зростання їх імпорту. Левову частку імпорту 2023 р. становило дизельне паливо, виробництво якого майже цілковито цілеспрямовано було зруйноване агресивними ракетними обстрілами. Також збільшення імпорту зафіксовано у секторі машин, устаткування та транспорту, що вказує на нагальну потребу в сучасній техніці для підтримки розвитку ключових галузей національної економіки. Крім того, помітно зріс імпорт хімічної продукції, що є показником дефіциту її виробництва всередині держави.

Для перевезення зазначеного обсягу експортно-імпортової продукції, у 2023 р. відбулася така кількість міжнародних вантажних рейсів [19]:

- 607 тисяч перевезень автомобільним транспортом;
- 2,5 тисячі рейсів залізничним транспортом;
- 4,1 тисяч рейсів водним (морським) транспортом;
- близько 100 вантажних рейсів повітряним транспортом.

У першому півріччі 2024 р. було експортовано товарів на суму 16,8 млрд грн, що склало 46% від експорту 2023 р. Для перевезення зазначеного обсягу товарів, у першій половині 2024 р. було здійснено 249 тисяч рейсів

автомобільним транспортом, тисячу рейсів залізничним транспортом, 1,7 тисяч рейсів водним транспортом та кілька десятків рейсів повітряним вантажним транспортом [19].

Зусилля, які прикладені представниками транспортної галузі в Україні, а також її партнерами і донорами, допомагають реконструювати пошкоджені об'єкти транспортної інфраструктури та відновлювати ті потужності, які були в довоєнний час [9]. Це значно стимулює та активізує транспортні вантажні перевезення як в межах держави, так і за кордон, попри виклики та ризики воєнного часу.

Аналіз ринку вантажних перевезень в Україні в умовах війни демонструє, що ця сфера стала стратегічним компонентом національної економіки.

Воєнні дії, постійне руйнування та пошкодження обстрілами транспортної інфраструктури, ризики втрати транспортних засобів та вантажів, блокування портів та мінування моря, тощо, призвели до критичного скорочення обсягів вантажних перевезень у перші роки війни. Однак вимоги воєнного часу, необхідність забезпечення економіки та перевезення гуманітарних вантажів й експортних товарів зумовили швидку адаптацію до нових реалій та змінили структуру вантажних перевезень, яка переорієнтувалась на автомобільний та залізничний транспорт, а також частково на річковий, оскільки морські та повітряні перевезення були недоступними

Міжнародні вантажні перевезення теж зазнали негативного впливу війни: експортні перевезення значно скоротилися, натомість імпорتنі – зросли. За видами транспорту ситуація у цих перевезеннях склалася аналогічна внутрішньому ринку перевезень – значні обсяги перевезень припали на наземні сухопутні маршрути автомобільного та залізничного транспорту. Попри це, відновлення морських портів і зростання обсягів морських перевезень у 2023-2024 рр. свідчать про позитивні тенденції у відродженні морської логістичної інфраструктури та про зростання обсягів експорту.

2.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності ППФ «ВМВ-ТРАНС»

Приватне підприємство фірма «ВМВ-ТРАНС» (ППФ «ВМВ-ТРАНС») розпочало роботу в лютому 2003 року. Розмір статутного капіталу юридичної особи на момент реєстрації складав 18 050 00 грн. Станом на 24.02.2025 статус юридичної особи є активним. Уповноваженою особою підприємства є Білик Ігор Богданович, який очолює підприємство з дня його заснування [23].

Компанія «ВМВ-ТРАНС» є дійсним членом Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України. Підлягає транспортуванню як з України до країн Європи, так і навпаки, а також між країнами Європи, а саме Польщі, Угорщини, Молдови, Словаччини, Австрії, Чехії, Литви, Іспанії, Німеччини, Нідерландів, Данії, Норвегії, Швейцарії, Франції та Італії.

Основною метою компанії є здійснення якісних перевезень та доставка вантажів до зазначеного пункту призначення за всіма умовами. Але також у підприємства є і інші види діяльності:

- технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів
- оптова торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів
- оптова торгівля твердим, рідким, газоподібним паливом
- допоміжне обслуговування наземного транспорту
- інша допоміжна діяльність у сфері транспорту
- будівництво житлових і нежитлових будівель
- будівництво доріг і автострад
- надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого майна
- надання в оренду інших машин, устаткування та товарів

Організаційна структура підприємства є основою його ефективного функціонування, оскільки вона визначає розподіл ролей, обов'язків та повноважень, забезпечуючи координацію між підрозділами, ефективне управління ресурсами, досягнення стратегічних цілей, адаптацію до змін та

підвищення продуктивності праці, що в кінцевому підсумку сприяє успіху підприємства в конкурентному середовищі. На рис.2.2. показана організаційна структура підприємства.

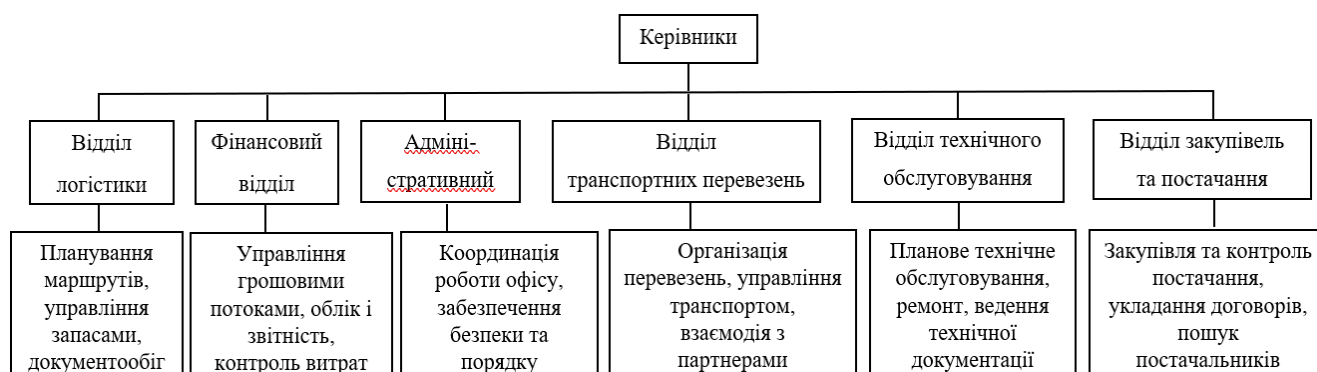


Рис. 2.2. Організаційна структура підприємства «ВМВ-ТРАНС»

Джерело: створено автором на основі звітних даних підприємства

Організаційна структура підприємства слугує основою для його результативної діяльності.

Для оцінки кадрового потенціалу підприємства було проведено дослідження змін чисельності працівників за період 2022-2024 рр., результати якого подано у табл. 2.4. Це дозволяє відстежити динаміку загальної кількості персоналу, їх розподіл за категоріями, а також зробити висновки щодо забезпечення трудовими ресурсами компанії ПП «ВМВ-ТРАНС» у зазначений період.

Таблиця 2.4

Забезпечення трудовими ресурсами ПП «ВМВ-ТРАНС»

за 2022 – 2024 рр.

Показники	2022	2023	2024	Абсолютне відхилення 2024/2022 (+, -)	Відносне відхилення 2024/2022, %
Усього персоналу, осіб	105	120	135	30	28.57
Персонал основної діяльності	55	60	65	10	18.18
Адміністрація (керівники, менеджери)	10	10	12	2	20
Інженерно-технічний персонал	12	16	18	6	50

Продовження табл.2.4

Інженери-конструктори (електроніка, механіка)	6	8	10	4	66.67
Інженери-програмісти	6	8	10	4	66.67
Допоміжні робітники	6	8	10	4	66.67
Обслуговуючий персонал (охоронці, прибиральники)	10	10	10	0	0

Джерело: розраховано автором згідно зі звітністю підприємства

У період 2022–2024 рр. на ПП «ВМВ-ТРАНС» відзначається зростання чисельності персоналу на 28,57%, що свідчить про активний розвиток підприємства. Особливо помітно збільшилася кількість інженерів-програмістів, інженерів-конструкторів та допоміжного персоналу, які зросли на 66,67%, а також інженерно-технічного персоналу, чисельність якого піднялася на 50%. Це демонструє посилення технічної і цифрової складової діяльності підприємства. Персонал основної діяльності збільшився на 18,18%, а адміністративний персонал – на 20%. Водночас кількість обслуговуючого персоналу залишилася незмінною, що підкреслює стабільність у цьому напрямі роботи компанії.

Для оцінки успішності підприємства необхідно проаналізувати динаміку основних показників його фінансово-господарської діяльності за 2022-2024 рр.

У табл. 2.5 наведено порівняльний аналіз фінансово-економічних показників ПП «ВМВ-ТРАНС» за 2022-2024 рр., із зазначенням абсолютних та відносних змін між 2024 і 2022 роками.

Таблиця 2.5

Показники фінансової діяльності ПП «ВМВ-ТРАНС»

Назва рядка	Відхилення (2024/2022)				
	2022	2023	2024	абсолютне, +/-	відносне, %
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	276876.80	324423.50	372344	95456.2	34.5
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	260043.50	309914.70	354568	94524.5	36.3
Інші операційні доходи	12974.20	4315.30	4976	-7998,2	-61.6

Продовж. табл.2.5

Інші операційні витрати	28092.20	15883.50	5696	-22396.2	-79.7
Інші доходи	253.60	572.00	4976	4722,4	1862.6
Інші витрати	822.30	1589.00	-	-	-
Разом доходи	290104.60	329310.80	382296	92194.4	31.78
Разом витрати	288958.00	326850.0	360264	71306	24.68
Фінансовий результат до оподаткування	1146.60	2460.8	2482	1335.4	116.45
Податок на прибуток	262.80	382.7	388	125.2	47.64
Чистий прибуток (збиток)	883.80	2078.1	2355	1471,2	166.45

Джерело: розраховано на основі фінансової звітності підприємства (Додаток А-В)

Аналіз фінансових показників логістичної компанії за період 2022–2024 років демонструє позитивну тенденцію в основних фінансово-економічних результатах. Зокрема, чистий дохід від реалізації зріс на 34,5%, що вказує на активне зростання масштабів діяльності компанії. Хоча витрати на собівартість реалізованої продукції також збільшились, темпи зростання прибутку перевищили цей показник, що свідчить про покращення рентабельності. Особливо варто підкреслити значне зростання чистого прибутку — на 166,5%, а також підвищення прибутку до оподаткування більше ніж на 116%, що свідчить про ефективність у керуванні витратами та доходами. Загалом, фінансова динаміка компанії вказує на стабільний розвиток і підвищення її конкурентоспроможності на ринку логістичних послуг.

Формування активів і пасивів становить фундамент фінансової структури підприємства. Активи, в табл 2.6, відображають економічні ресурси, які перебувають під контролем компанії, тоді як пасиви, в табл.2.7, представляють її зобов'язання перед кредиторами та власниками. Баланс між цими показниками визначає рівень фінансової стійкості й привабливість підприємства для інвесторів.

Таблиця 2.6

Активи ПП «ВМВ-ТРАНС» за 2022-2024 рр.

	2022		2023		2024	
	На початок звітного року, тис.грн	На кінець звітного періоду, тис.грн	На початок звітного року, тис.грн	На кінець звітного періоду, тис.грн	На початок звітного року, тис.грн	На кінець звітного періоду, тис.грн
I. Необоротні активи						
Нематеріальні активи	37	26	25,8	4,3	4	5
первісна вартість	56,9	63,7	63,7	39,2	39	52
Накопичена амортизація	19,9	37,7	37,9	34,9	35	47
Незавершені капітальні інвестиції	390445,4	38458,3	38458,3	38517,3	38517	38275
Основні засоби	22860,4	73326,8	73330,8	95188,4	95189	83962
первісна вартість	97912,5	148563	148563	182676,7	182677	197002
знос	75052,1	75236,2	75232,2	87488,3	87488	113040
Усього за розділом I	62342,8	111811,1	111814,9	133710	133710	122242
II. Оборотні активи						
Запаси:	22633,5	5617,7	5616,9	14070	14070	31777
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	18969,8	17090,4	17090,4	20173,1	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	2408,9	10833,5	10855,6	5780,4	-	-
у тому числі з податку на прибуток	106,6	186,8	209,2	263,8	5780	4596
Інша поточна дебіторська заборгованість	4019,2	6520,4	6537,7	1544,8	8	4
Гроші та їх еквіваленти	2546,7	3615,2	3615,2	2672,6	2673	1521
Витрати майбутніх періодів	1118,4	1679	1679	1963	1963	2063
Інші оборотні активи	536,2	1043,1	974,5	705	705	999
Усього за розділом II	52232,7	46399,3	46369,3	46908,9	46909	64611
Баланс	114575,5	158210,4	158184,2	180618,9	180619	186853

Джерело: розраховано на основі фінансової звітності підприємства (Додаток А-В)

Аналіз фінансового стану логістичного підприємства «ВМВ-ТРАНС» за 2022–2024 роки свідчить про стабільне зростання активів, що вказує на розширення масштабів його діяльності. Зокрема, загальний обсяг активів збільшився з 114 575,5 тис. грн у 2022 році до 186 353 тис. грн у 2024 році. Особливу увагу привертає значний приріст основних засобів — їхній обсяг зріс із 22 860,4 тис. грн у 2022 році до 83 962 тис. грн у 2024 році, що може бути пов'язано з інвестиціями в оновлення або розширення автопарку. Оборотні активи демонструють варіативність, зокрема коливання спостерігаються у дебіторській заборгованості за розрахунками з бюджетом та рівнях запасів. Необоротні активи також змінюються, особливо в частині незавершених капітальних інвестицій, що свідчить про продовження розвитку виробничої бази. Загалом фінансові показники підтверджують позитивну динаміку розвитку підприємства та його здатність адаптуватися до ринкових умов.

Таблиця 2.7

Пасив ППФ «ВМВ-ТРАНС» у 2022-2024 рр.

	2022		2023		2024	
	На початок звітного року, тис.грн	На кінець звітного періоду, тис.грн	На початок звітного року, тис.грн	На кінець звітного періоду, тис.грн	На початок звітного року, тис.грн	На кінець звітного періоду, тис.грн
I Власний капітал	18,1	18,1	18,1	18,1	18	18
Додатковий капітал	6976,7	6608,8	6608,8	5933	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий прибуток)	20855,7	22103,9	22105	24869,7	24870	26972
Усього за розділом I	27850,5	28730,8	28731,9	30820,8	30821	32923
II Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	31855,4	47161,2	47161,2	54143,7	-	-
III Поточні зобов'язання						
Довгострокові кредити банків	-	-	-	-	54144	45370
товари, роботи, послуги	40934,3	59432	59449,3	654555	65455	58666
розрахунками з бюджетом	65,9	88,2	88,2	117,9	118	535

Продовж. табл.2.7

у тому числі з податку на прибуток	76,6	120,1				
розрахунками зі страхування	76,6	120	120,1	131,7	132	487
Усього за розділом III	54869,6	82318,4	82291,1	95654,4	95654	108560
Баланс	114575,5	158210,4	158184,2	180618,9	180619	186853

Джерело: розраховано на основі фінансової звітності підприємства (Додаток А-В)

Аналіз пасиву логістичної компанії ПП «ВМВ-ТРАНС» за досліджуваний період демонструє зростання загального балансу. За цей час власний капітал зріс із 27 850,5 тис. грн до 32 923 тис. грн, хоча його частка в загальній структурі джерел фінансування залишається незначною. Основне фінансове навантаження лягає на поточні зобов'язання, які помітно збільшилися — з 40 934,3 тис. грн до 58 666 тис. грн. Особливо варто відзначити зростання короткострокових банківських кредитів, які на початку періоду були відсутні, але станом на його завершення становили вже 45 370 тис. грн. Це вказує на посилення залежності підприємства від позикових коштів. З одного боку, такий підхід сприяє розширенню діяльності, однак з іншого — вимагає посиленого контролю за платоспроможністю та ефективного управління фінансовими ризиками.

Щоб глибше зрозуміти поточну ситуацію компанії та визначити стратегічні шляхи її розвитку, важливо здійснити комплексний аналіз. Одним із ефективних інструментів для цього є SWOT-аналіз (див. табл. 2.8). Він допомагає виявити сильні та слабкі сторони «ВМВ-ТРАНС», а також оцінити зовнішні можливості та загрози, які впливають на її функціонування.

Таблиця 2.8

SWOT-аналіз ППФ «ВМВ-ТРАНС»

СИЛЬНІ СТОРОНИ	СЛАБКІ СТОРОНИ
<ul style="list-style-type: none"> - Досвід і надійна репутація - Різноманітний спектр послуг - Сучасний автопарк - Кваліфікована команда професіоналів - Інноваційні технології - Високий рівень клієнтоорієнтованості - Доступ до міжнародних перевезень 	<ul style="list-style-type: none"> - Вразливість до зовнішніх впливів - Значні операційні витрати - Залежність від погодних умов - Високі витрати на утримання та обслуговування автопарку - Високий рівень конкуренції у сфері логістики

МОЖЛИВОСТІ	ЗАГРОЗИ
<ul style="list-style-type: none"> - Розширення асортименту послуг - Вихід на нові ринки - Впровадження інновацій і сучасних технологій - Оптимізація маршрутів і зниження витрат на паливо - Використання екологічного транспорту для підвищення іміджу компанії 	<ul style="list-style-type: none"> - Політичні виклики та ризики - Економічна нестабільність та інфляційні коливання - Підвищення вартості пального та експлуатаційних витрат - Зміни в екологічних вимогах та нормативних актах - Посилення конкурентного тиску

Результати SWOT-аналізу свідчать про те, що «ВМВ-ТРАНС» володіє вагомими перевагами, такими як накопичений досвід і розвинений автопарк, проте водночас компанія стикається з певними недоліками, зокрема впливом зовнішніх факторів і високими витратами. Для подальшого зростання підприємству варто активно використовувати перспективи, які відкриваються через освоєння нових ринків і впровадження нових послуг, при цьому беручи до уваги потенційні загрози з боку політичних та економічних обставин, а також посилення конкуренції. Основний акцент має бути спрямований на мінімізацію слабких місць і ризиків, що дозволить максимально ефективно реалізувати сильні сторони та нові можливості для сталого розвитку компанії.

У ході аналізу діяльності ППФ «ВМВ-ТРАНС» було вивчено ключові аспекти функціонування підприємства, зокрема його організаційну структуру, кадрове забезпечення, фінансово-економічні показники, а також структуру активів і пасивів за період 2022–2024 років. Результати дослідження демонструють стабільний розвиток компанії, наявність достатнього ресурсного потенціалу та перспектив для подальшого зростання. Використання SWOT-аналізу допомогло визначити сильні сторони підприємства, можливі ризики зовнішнього середовища та напрями для покращення діяльності. Загалом ППФ «ВМВ-ТРАНС» володіє необхідними передумовами для ефективної роботи та реалізації стратегічного розвитку в майбутньому.

2.3. Дослідження обсягів та структури вантажних перевезень ППФ «ВМВ-ТРАНС»

Приватне підприємство фірма «ВМВ-ТРАНС» є надійною і конкурентоспроможною логістичною компанією, яка з 2003 року стабільно працює на ринку та має активний юридичний статус. Завдяки продуманій організаційній структурі, сучасному автопарку і широкій мережі транспортних маршрутів, компанія надає високоякісні та своєчасні логістичні послуги. Орієнтація на потреби клієнтів, гнучкий підхід у співпраці та постійне вдосконалення внутрішніх процесів дозволяють «ВМВ-ТРАНС» посилювати свої позиції на ринку, ефективно конкурувати з іншими перевізниками та формувати міцні довгострокові партнерства як з українськими, так і міжнародними замовниками.

Компанія ППФ «ВМВ-ТРАНС» активно займається як міжнародними, так і внутрішніми перевезеннями, забезпечуючи надійну логістику для різних видів вантажів(табл.2.9, табл. 2.10)

Таблиця 2.9

Міжнародні перевезення ППФ «ВМВ-ТРАНС» у 2024 р.

Країна міжнародної доставки	Обсяг перевезення, т	Товар
Чехія	18 500	кабельна продукція та електричне обладнання
Данія	12 350	одяг та текстильні вироби
Німеччина	20 000	скляна тара
Нідерланди	25 000	промислові товари (запчастини, машини, обладнання)
Данія	9 500	автомобілі
Швейцарія	6 000	тканини, фурнітура, одяг
Австрія	10 200	паперова продукція та упаковка
Бельгія	7 000	сонячні панелі
Чехія	11 000	тканини, фурнітура, одяг

Джерело: розраховано автором згідно зі звітністю підприємства

У сфері міжнародних поставок компанія транспортує кабельну продукцію, електроустаткування, скляну тару, текстиль, промислові товари, автомобілі та сонячні панелі в такі країни, як Чехія, Данія, Німеччина, Нідерланди, Австрія, Швейцарія і Бельгія. Загальний обсяг міжнародних перевезень у 2024 році склав 119 550 тонн. Найвищі обсяги транспортування спостерігались у напрямку до Нідерландів (25 000 тонн), Німеччини (20 000 тонн) та Чехії (дві поставки загалом на 29 500 тонн), що підкреслює активну торговельну взаємодію з цими країнами.

Таблиця 2.10

Внутрішні перевезення ППФ «ВМВ-ТРАНС» у 2024 р.

Область України	Обсяг перевезення, т	Товар
Львівська	35 000	продукти
Київська	40 000	будівельні та інтер'єрні матеріали
Тернопільська	5 000	матраци, подушки, декор
Вінницька	4 000	папір, картон
Рівненська	7 000	пластикові упаковки
Хмельницька	6 000	керамічна плитка
Івано-Франківська	10 000	запчастини
Одеська	15 000	взуття та аксесуари
Закарпатська	3 000	піддони

Джерело: розраховано автором згідно зі звітністю підприємства

Компанія активно охоплює внутрішні перевезення в ключових регіонах України. У межах країни перевозяться різні товари: продукти харчування, будівельні та інтер'єрні матеріали, меблі, папір, картон, керамічна плитка, взуття, аксесуари, запчастини та інше. У 2024 році загальний обсяг внутрішніх перевезень досягнув 125 000 тонн. Найбільші обсяги продукції були доставлені до Київської (40 000 т), Львівської (35 000 т) та Одеської (15 000 т) областей, що свідчить про значний попит на логістичні послуги в цих економічно активних регіонах.

Основні конкуренти ППФ «ВМВ-ТРАНС» на ринку вантажних перевезень:

- ПП «УКРПАЛЕТСИСТЕМ»
- ТзОВ «ТРАНС-ЛОГІСТИК»
- ТзОВ «ЕПІЦЕНТР К»
- ТзОВ «АГРОЛОГІСТИКА»
- ТзОВ «АВТО +»
- ТзОВ «МУЛЬТИТРАНС»

Однією з ключових умов ефективної роботи підприємства є його технічна оснащеність, а саме автопарк, який відповідає за належний рівень виконання перевезень. Від технічного стану, різноманітності та кількісного складу транспортних засобів залежить як оперативність, так і якість наданих логістичних послуг. У зв'язку з цим варто звернути увагу на характеристику автопарку приватного підприємства «ВМВ-ТРАНС» та детальніше ознайомитися з особливостями його функціонування.

Автопарк компанії оснащений вантажівками, що відповідають європейським стандартам екологічності Євро 5 та Євро 6. Загалом у його складі налічується близько сотні сідлових тягачів, з них 45 – польської компанії NGW TRANS Sp. Z o.o. (MAN, Renault, DAF,) та напівпричепів (Wielton, Schmitz) об'ємом 105 м³ – MEGA та десять автобусів (Renault Master). Усі вантажні автомобілі оснащені сучасними технологіями, зокрема системами GPS-навігації і проходять регулярне технічне обслуговування в спеціалізованих сервісних центрах (табл. 2.11).

Таблиця 2.11

Автопарк ППФ «ВМВ-ТРАНС»

Показники	2022	2023	2024	Абсолютне відхилення 2024/2022 (+, -)	Відносне відхилення, 2024/2022, %
Усього машин	64	70	74	10	15.6
Сідлові тягачі із напівпричепами					
Man	20	21	22	2	10

Продовж. табл.2.8

Renault	23	24	24	1	4.3
Daf	17	18	18	1	5.8
Мікроавтобуси					
Renault Master	4	7	10	6	150

Джерело: розраховано автором згідно зі звітністю підприємства

З даних табл. 2.11, видно що у період 2022-2024 рр. автопарк ППФ «ВМВ-ТРАНС» суттєво розширився, що підтверджується збільшенням загальної кількості транспортних засобів на 15,6%. Особливо помітний приріст спостерігається у сегменті мікроавтобусів Renault Master, що, ймовірно, відображає стратегічний підхід підприємства до розвитку саме цього напрямку. Сегмент сідельних тягачів з напівпричепами теж показує позитивну динаміку, проте темпи його зростання залишаються помірними.

Приватне підприємство «ВМВ-ТРАНС» забезпечує ефективну організацію логістики вантажних перевезень як для внутрішнього, так і міжнародного ринку. Завдяки сучасному автопарку, розгалуженій мережі маршрутів, різноманітній клієнтській базі та адаптивній структурі управління, компанія стабільно працює. У 2024 році вона успішно виконала логістичні операції у межах України, перевізши 125 000 тонн, а також здійснила міжнародні перевезення обсягом 119 550 тонн у закордонні країни. Основними видами транспортованих товарів є будівельні матеріали, електроустаткування, побутові товари, текстиль та продукти харчування.

В умовах зростаючої конкуренції та збільшення обсягів перевезень важливим напрямком удосконалення діяльності ППФ «ВМВ-ТРАНС» є оптимізація логістичних рішень, що ґрунтується на сучасних математичних методах. Зокрема, варто впровадити модель оптимізації вантажних перевезень, яка дозволить ефективніше розподілити ресурси, скоротити витрати на паливо, зменшити час у дорозі та поліпшити рівень обслуговування клієнтів. Застосування методів транспортної задачі та маршрутного планування дасть компанії змогу досягти нових рівнів ефективності та підвищити стійкість до змін на ринку.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ППФ «ВМВ-ТРАНС»

Оптимізація вантажних перевезень полягає у розробці найбільш ефективних рішень стосовно маршрутів, завантаження транспорту, графіків доставки та витрат. Основна мета полягає у зниженні витрат і скороченні часу доставки, при цьому забезпечуючи високий рівень обслуговування клієнтів. Для підприємств, що діють у складному середовищі міжнародної логістики, оптимізація дозволяє зменшити порожні пробіги, знизити витрати на паливо, максимально ефективно використовувати транспортний парк та адаптуватися до змін у митному і транспортному законодавстві. Завдяки впровадженню оптимізованих стратегій компанія може підвищити свою конкурентоспроможність як на внутрішньому, так і на міжнародному ринках транспортних послуг.

На основі аналізу, проведеного в попередньому розділі, компанії ППФ «ВМВ-ТРАНС» рекомендовано оптимізувати свої міжнародні та внутрішні перевезення, вирішуючи задачу оптимального вибору маршруту з урахуванням логістичних витрат і відстаней між пунктами доставки. Такий підхід сприяє зниженню загальних витрат на доставку, скороченню часу транспортування та забезпечує більш ефективне використання ресурсів компанії.

Оскільки міжнародні перевезення займають важливе місце у діяльності компанії ПП «ВМВ-ТРАНС», необхідно зосередитись на виборі найефективнішого маршруту для транспортування вантажів за кордон.

Компанія ПП «ВМВ-ТРАНС» регулярно виконує вантажні перевезення з Львова до Брно в Чехії. Завдання компанії— знайти найкращий маршрут, що мінімізує витрати і забезпечує прийнятний час доставки.

Компанія розглядає три варіанти маршрутів, кожен з яких має свої особливості й переваги для здійснення міжнародних перевезень:

1. Маршрут 1: Львів – Рава-Руська – Краків – Катовіце – Брно (через Польщу)

2. Маршрут 2: Львів – Чоп – Міхаловце – Кошиці – Брно (через Словаччину)
3. Маршрут 3: Львів – Чоп – Нїредьгаза– Будапешт- Брно (через Угорщину)

Для визначення найбільш економічно вигідного маршруту для доставки вантажів з міста Львів до міста Брно були зібрані основні логістичні показники трьох альтернативних шляхів.

Таблиця 3.1

Основні показники за аналізованими маршрутами «Львів-Брно»

Показник	Маршрут 1	Маршрут 2	Маршрут 3
Відстань в км	722	860	910
Витрати пального, л/100 км	28	30	31
Середня ціна пального, €/л	1,6	1,55	1,58
Платні дороги	95	75	105
Середня швидкість, км	70	65	72
Час простою на кордонах	6	5	7
Вартість простою водія, €/год	20	20	20
Додаткові витрати (паркінг, сто), €	40	35	60

На основі наведених показників проведемо розрахунок повних витрат підприємства для кожного маршруту:

1. Витрати на пальне = ((відстань * витрати пального)/100) * ціну пального

$$\text{Маршрут 1: } ((722*28)/100) * 1,6 = 323,5 \text{ €}$$

$$\text{Маршрут 2: } ((860*30)/100)*1,55 = 400 \text{ €}$$

$$\text{Маршрут 3: } ((910*31)/100)*1,58 = 445,7 \text{ €}$$

2. Загальний час у дорозі + кордон = (відстань/швидкість) + час на кордоні

$$\text{Маршрут 1: } (722/70)+6 = 16,3 \text{ год}$$

$$\text{Маршрут 2: } (860/65)+5 = 18,2 \text{ год}$$

$$\text{Маршрут 3: } (910/72)+7 = 19,6 \text{ год}$$

3. Витрати на простій водія = час * ставку

$$\text{Маршрут 1: } 16,3 * 20 = 326 \text{ €}$$

Маршрут 2: $18,2 * 20 = 364 \text{ €}$

Маршрут 3: $19,6 * 20 = 392 \text{ €}$

4. Загальні витрати = пальне + платні дороги + простій + додаткові витрати

Маршрут 1: $323,5 + 95 + 326 + 40 = 784,5 \text{ €}$

Маршрут 2: $400 + 75 + 364 + 35 = 874 \text{ €}$

Маршрут 3: $445,7 + 105 + 392 + 60 = 1002,7 \text{ €}$

Таблиця 3.2

Зведена оцінка маршрутів «Львів-Брно»

Показник	Маршрут 1	Маршрут 2	Маршрут 3
Відстань, км	722	860	910
Витрати на пальне, €	323,5	400	445,7
Платні дороги, €	95	75	105
Загальний час у дорозі, год	16,3	18,2	19,6
Витрати на простій водія, €	326	364	392
Додаткові витрати, €	40	35	60
Загальні витрати, €	784,5	874	1002,7

Аналіз фінальної таблиці порівнянь трьох маршрутів доставки демонструє, що маршрут 1 (через Польщу) є найефективнішим щодо зменшення витрат і часу транспортування, що робить його оптимальним вибором для перевезення вантажів. Однак цей маршрут потребує уваги для оптимізації часу простою. У порівнянні, маршрут 3 (через Угорщину) менш привабливий через значно вищі витрати та тривалість доставки, що робить його найменш конкурентоспроможним варіантом. Маршрут 2 (через Словаччину), хоча і має короткий час простою ніж маршрут 1, але більша відстань і триваліший час у дорозі знижують його ефективність.

Зважаючи на те, що компанія вже впровадила системи управління транспортом і використовує дані про дорожній рух у реальному часі, найбільший ефект може дати подальша оптимізація часу простою на кордонах. Це є вузьким

місцем, яке може значно впливати на загальний час доставки, навіть за умови вдосконалення інших етапів маршруту.

Для досягнення цієї мети слід зосередитися на наступних заходах:

- оцінка поточної ситуації на кордоні та стратегічне планування часу виїзду і маршрутів, що дозволить зменшити час очікування.
- максимальна автоматизація і прискорення процесу оформлення митних документів, включаючи використання електронних декларацій і попереднє подання документів.
- використання альтернативних пунктів пропуску. Проведення аналізу для виявлення менш завантажених кордонів, навіть якщо це може трохи збільшити відстань подорожі.

Зосередження на зменшенні часу простою на кордонах дозволить повністю скористатися перевагами Маршруту 1, який є найшвидшим і найдешевшим, та суттєво покращить загальну ефективність міжнародних перевезень.

Окрім міжнародних перевезень, важливу роль у загальній ефективності відіграють внутрішні перевезення, а саме вибір найкращих маршрутів для транспортування вантажів між українськими містами.

Отже, для підвищення ефективності необхідно оптимізувати внутрішні перевезення, зокрема вибір маршруту зі Львова до Полтави. Існує три альтернативні маршрути, що проходять через різні обласні центри:

Маршрут 1: Львів – Рівне – Житомир – Київ – Полтава

Маршрут 2: Львів – Хмельницький – Умань – Кропивницький – Полтава

Маршрут 3: Львів – Біла Церква – Черкаси – Кременчук – Полтава

Таблиця 3.3

Основні показники за аналізованими маршрутами «Львів-Полтава»

Показник	Маршрут 1	Маршрут 2	Маршрут 3
Відстань в км	891	943	919
Витрати пального, л/100 км	30	25	28
Середня ціна пального, грн/л	45	45	45
Середня швидкість, км/год	60	65	55

Продовж. табл.3.3

Час простою у заторах, год	0,74	0,31	0,45
Додаткові витрати (паркінг, сто), грн	450	315	360

1. Витрати на пальне = ((відстань* витрати пального)/100) * ціну пального

Маршрут 1: $((891*30)/100) * 45 = 8\ 019$ грн

Маршрут 2: $((943*25)/100)*45 = 5\ 894$ грн

Маршрут 3: $((919*28)/100)*45 = 7\ 218$ грн

2. Загальний час у дорозі = (відстань/швидкість) + час простою у заторах

Маршрут 1: $(891/60)+0,74 = 15,59$ год

Маршрут 2: $(943/65)+0,31 = 14,8$ год

Маршрут 3: $(919/55)+0,45 = 17,17$ год

3. Загальні витрати = пальне + додаткові витрати

Маршрут 1: $8\ 019 + 450 = 8\ 469$ грн

Маршрут 2: $5\ 894 + 315 = 6\ 209$ грн

Маршрут 3: $7\ 218 + 360 = 7\ 578$ грн

Таблиця 3.4

Зведена оцінка маршрутів «Львів-Полтава»

Показник	Маршрут 1	Маршрут 2	Маршрут 3
Відстань, км	891	943	919
Середня швидкість, км/год	60	65	55
Витрати на пальне, грн	8 019	5 894	7 218
Загальний час у дорозі, год	15,59	14,8	17,17
Загальні витрати, грн	8 469	6 209	7 578

Після оцінки загальних витрат на трьох маршрутах між Львовом і Полтавою, з'ясувалося, що найбільш економічним варіантом є Маршрут 2 із загальними витратами у 6 209 грн. Зважаючи на менші витрати на паливо, оптимальний час у дорозі та інші додаткові витрати, цей маршрут виглядає

найвигіднішим. Маршрути 1 і 3, хоча й мають більші витрати на паливо та інші витрати, можуть бути обрані наприклад за необхідності зміни маршруту.

Рекомендації щодо покращення внутрішніх маршрутів перевезення:

- планувати відправлення вантажів у непікові години (ранній ранок, пізній вечір), особливо для маршрутів через Київ. Це зменшить ризик простоїв і затримок.
- інвестувати в сучасніші вантажівки з нижчим споживанням пального та кращими технічними характеристиками. Це вплине на вартість перевезень, особливо на довших маршрутах.
- у разі надзвичайних ситуацій або змін у дорожній інфраструктурі — комбінувати частини з різних маршрутів для досягнення оптимального балансу між ціною та часом.
- раз на квартал проводити аналіз маршрутів з урахуванням оновленої інформації про стан доріг, будівництво, зміни в інфраструктурі.

Оптимізація маршрутів вантажних перевезень є важливим кроком для зниження витрат і підвищення ефективності логістичних операцій компанії ПП «ВМВ-ТРАНС». У випадку міжнародних перевезень, найвигіднішим виявився маршрут через Польщу, оскільки він дозволяє зекономити на витратах та забезпечує швидшу доставку. Проте для ще більшого скорочення часу транспортування важливо вдосконалити процеси на кордонах. Щодо внутрішніх перевезень, маршрут через Хмельницький та Умань є найбільш оптимальним, оскільки він мінімізує витрати на паливо і скорочує час у дорозі. Для підвищення ефективності перевезень важливо також покращити технічні характеристики транспортних засобів, оптимізувати час виїзду та регулярно моніторити маршрути. Це допоможе зменшити витрати і зробити процес перевезень більш ефективним.

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ПРАЦІ

Охорона праці в транспортній сфері – це комплекс організаційних і технічних заходів, спрямованих на запобігання аваріям, зниження ризиків під час використання транспортних засобів та створення безпечних умов на робочих місцях.

Правила охорони праці в автомобільному транспорті встановлені наказом МНС України від 9 липня 2012 року. Вони діють для всіх підприємств та організацій, що займаються організацією робіт або наданням послуг у сфері автомобільного транспорту.

Охорона праці на автотранспортному підприємстві охоплює вимоги як до роботодавця (власника), так і до працівників.

Основні обов'язки роботодавця передбачають створення безпечних та комфортних умов праці на кожному робочому місці, забезпечуючи захист прав працівників відповідно до норм українського законодавства. З цією метою запроваджується система управління охороною праці, управління якою здійснює відповідний підрозділ. Цей підрозділ також займається профілактикою виробничих травм і захворювань, спричинених умовами праці. Окрім того, роботодавець має обов'язок поінформувати працівників про умови працевлаштування, присутність небезпечних факторів на виробництві, їхній можливий вплив на стан здоров'я, потенційні ризики, а також про пільги й компенсації, що передбачені чинними законодавчими актами України.

Правила безпеки на автомобільному транспорті вимагають від кожного працівника перед початком робочого дня здійснювати перевірку стану свого робочого місця, а також наявності необхідних засобів захисту та обладнання. У разі виявлення будь-яких недоліків або порушень, необхідно негайно повідомити відповідальну особу. Окрім цього, кожен співробітник зобов'язаний досконало знати інструкції з охорони праці та суворо дотримуватися їх під час виконання своїх обов'язків. [24]

З метою забезпечення безпечних умов роботи для водіїв транспортних засобів встановлено перелік обов'язкових вимог, до якого входять [25]:

- офіційно підтвержене водійське посвідчення потрібної категорії, яке надає право керувати транспортним засобом відповідно до чинних правил дорожнього руху в Україні
- проведення періодичних медичних оглядів у затверджених медичних установах з метою підтвердження фізичної та психологічної придатності до керування
- дотримання норм та правил, викладених в інструкціях з охорони праці, створених згідно з чинними стандартами
- систематичне проходження інструктажів щодо охорони праці та забезпечення безпеки дорожнього руху

Під час транспортування вантажів необхідно дотримуватися наступних вимог [26]:

1. Вага та розподіл. Загальна маса вантажу та навантаження на осі транспортного засобу не повинні перевищувати встановлені технічні межі, призначені для цього виду транспорту.
2. Перевірка та контроль. Перед початком поїздки водій має обов'язково переконатися, що вантаж розміщено правильно, а його закріплення є надійним. У процесі руху водій повинен стежити за станом вантажу.
3. Умови перевезення. Транспортування вантажу повинно відповідати таким критеріям:
 - зберігати стійкість транспортного засобу, не ускладнюючи керування
 - не заважати видимості під час керування
 - не блокувати зовнішні світлові прилади, світлоповертачі, номерні знаки чи розпізнавальні позначки, а також не заважати візуальному сприйняттю сигналів, поданих рукою; - не створювати загрози чи небезпеки для інших учасників дорожнього руху.

В компанії ПП «ВМВ-ТРАНС» охорона праці є однією з важливих складових успішної діяльності підприємства, яке спеціалізується на вантажних

перевезеннях як у межах країни, так і на міжнародному рівні. Специфіка роботи транспортного підприємства вимагає особливо високого рівня відповідальності за забезпечення безпеки персоналу. Щоденна діяльність водіїв, вантажників та технічного персоналу пов'язана з численними ризиками, такими як рух транспорту, фізичні навантаження та вплив шкідливих факторів.

На підприємстві створена система управління охороною праці, яка відповідає чинному законодавству України, зокрема вимогам Закону України «Про охорону праці», Кодексу законів про працю, Правил охорони праці на автомобільному транспорті, а також внутрішнім стандартам компанії.

Підприємство «ВМВ-ТРАНС» систематично стежить за дотриманням вимог безпеки праці на всіх етапах логістичних операцій. Ключовим елементом цієї роботи є навчання й інструктаж персоналу. Нові працівники проходять вступний інструктаж, після чого здійснюється первинний інструктаж безпосередньо на їхньому робочому місці. Також регулярно проводяться повторні, позапланові інструктажі, особливо у випадках змін виробничих процесів або виникнення надзвичайних ситуацій.

Кожен співробітник ознайомлений із правилами внутрішнього трудового розпорядку, інструкціями з охорони праці відповідно до своєї посади та забезпечується засобами індивідуального захисту, включно зі спеціальним одягом, взуттям і захисними окулярами. Особливу увагу приділяють водіям, оскільки їхня робота пов'язана з непростими дорожніми умовами. Вони зобов'язані не лише дотримуватись правил безпеки під час керування транспортом, але й суворо слідувати нормам організації робочого часу та перерв для відпочинку.

Одним із ключових заходів є здійснення медичного огляду водіїв. Перед працевлаштуванням працівники проходять попередні медичні обстеження, а у процесі роботи – регулярні медичні огляди відповідно до графіку, затвердженого у ПП «ВМВ-ТРАНС». Крім того, перед виїздом у рейс водії проходять медичний контроль, який дозволяє оцінити їхній стан здоров'я та виявити можливі протипоказання для керування транспортними засобами.

Усі транспортні засоби, що належать ПП «ВМВ-ТРАНС», регулярно проходять технічне обслуговування та детальні огляди для своєчасного виявлення несправностей, які можуть становити загрозу безпеці. Перед кожним виїздом механіки компанії ретельно перевіряють основні системи транспортних засобів, зокрема гальмівну систему, рульовий механізм, освітлювальні прилади, стан шин та інші важливі елементи. Важливим аспектом є також забезпечення конструкції автомобілів, яка не повинна обмежувати видимість дороги для водія, а навпаки, сприяти комфортному й безпечному керуванню.

Особливий акцент робиться на стані вантажного обладнання та правильній організації процесів завантаження й розвантаження. Усі операції здійснюються у відповідності до чинних норм і стандартів, що суттєво знижує ризик виникнення травматичних ситуацій.

З метою підвищення рівня безпеки на підприємстві сформовано детальний план дій для ліквідації аварійних ситуацій. Співробітники регулярно беруть участь у тренінгах з надання першої допомоги та відпрацьовують алгоритми реагування у випадках дорожньо-транспортних пригод чи інших надзвичайних ситуацій. Усі транспортні засоби обладнані аптечками, вогнегасниками та іншими засобами, необхідними для забезпечення безпеки під час перевезень.

Підприємство приділяє особливу увагу оновленню та вдосконаленню своєї матеріально-технічної бази. Усі нові транспортні засоби, що надходять до автопарку компанії, оснащуються передовими системами активної й пасивної безпеки. Серед них — антиблокувальна система гальм (ABS), електронна система стабілізації (ESP), технології автоматичного екстреного гальмування, датчики моніторингу «сліпих зон» і адаптивні круїз-контролі.

Крім того, підприємство активно впроваджує практику модернізації вже наявної техніки, встановлюючи додаткові захисні екрани, посилені кріплення для вантажів і системи контролю тиску в шинах. Це дозволяє значно підвищити рівень безпеки навіть у старіших транспортних засобах.

Особливе значення приділяється поліпшенню умов праці в ремонтних майстернях і на стоянках. Для цього закуповується сучасне обладнання для технічного обслуговування, впроваджуються системи вентиляції,

На підприємстві ПП «ВМВ-ТРАНС» створені умови для забезпечення безпечної праці як в адміністративних, так і у виробничих приміщеннях. У адміністративних офісах ризики, пов'язані з хімічними речовинами, є мінімальними, проте у ремонтних зонах та майстернях можуть використовуватися мастила, паливно-мастильні матеріали та інші хімічні реагенти. Усі операції з такими речовинами здійснюються відповідно до вимог чинних нормативів, зокрема ДСН 8.8.1.2.001-98, що гарантує їхнє безпечне застосування та зберігання

Для запобігання пожежам усі виробничі та складські приміщення оснащені автоматичними системами пожежогасіння й сигналізації, встановленими згідно з нормами ДБН В.1.1-7-2016. Підприємство регулярно проводить огляди й тестування систем пожежної безпеки.

Показники мікроклімату, освітлення, рівня шуму та вібрації в адміністративних приміщеннях ПП «ВМВ-ТРАНС» переважно відповідають встановленим стандартам. Разом з тим підприємство працює над поліпшенням умов праці, зокрема шляхом модернізації систем кондиціонування, встановлення додаткових засобів шумопоглинання, а також оновлення освітлення для створення комфортного та безпечного робочого середовища.

Охорона праці є ключовим елементом успішної діяльності ПП «ВМВ-ТРАНС», що забезпечує безпечні умови роботи для всіх працівників підприємства. Завдяки впровадженню системного підходу до управління охороною праці, регулярним інструктажам, медичним оглядам та контролю технічного стану автотранспорту компанія мінімізує ризики виробничого травматизму та аварійних ситуацій. Постійне оновлення обладнання і вдосконалення робочих місць сприяють створенню комфортних умов праці, що позитивно впливає на ефективність логістичних процесів і підвищує рівень безпеки як для працівників, так і для клієнтів компанії.

ВИСНОВКИ

У результаті виконання бакалаврської кваліфікаційної роботи було проведено комплексне дослідження проблеми підвищення ефективності логістичних процесів у сфері вантажних перевезень на прикладі діяльності приватного підприємства «ВМВ-ТРАНС». У роботі розкрито теоретичні основи транспортної логістики, проведено аналіз функціонування підприємства, а також запропоновано шляхи оптимізації перевезень з урахуванням економічних і часових показників.

У першому розділі було розглянуто сутність транспортної логістики, її структуру, основні функції, принципи та напрями розвитку. Особливу увагу приділено специфіці вантажних перевезень в умовах сучасного ринку логістичних послуг. Проаналізовано фактори, які впливають на ефективність перевезень, зокрема вибір виду транспорту, маршруту, розрахунок витрат та час доставки. У розділі також досліджено сучасні підходи до оптимізації логістичних рішень, включаючи використання математичних моделей, цифрових систем управління транспортом, моніторингу та планування логістичних ланцюгів.

У другому розділі детально розглянуто поточний стан ринку вантажних перевезень в Україні. Проаналізовано динаміку обсягів автомобільних перевезень, рівень конкуренції та вплив зовнішніх факторів, таких як економічна нестабільність, зростання цін на паливо, зміни в законодавчому регулюванні та інфраструктурні обмеження. Ці чинники створюють складні умови для логістичних компаній, вимагаючи постійного вдосконалення процесів перевезення. У цьому контексті досліджено діяльність ППФ «ВМВ-ТРАНС», яке працює на ринку з 2003 року та надає послуги як внутрішніх, так і міжнародних вантажних перевезень. Проаналізовано види діяльності, організаційну структуру, автопарк, кадрове забезпечення та фінансові результати компанії. Дані за 2022–2024 роки демонструють позитивну динаміку: чистий дохід від реалізації зріс більш ніж на 34%, а чистий прибуток — на 166%, що свідчить про

ефективність обраної управлінської стратегії та раціональне використання ресурсів.

У третьому розділі сформульовані практичні рекомендації щодо покращення маршрутів міжнародних та внутрішніх перевезень для ППФ «ВМВ-ТРАНС». Було проаналізовано три можливі міжнародні маршрути для доставки вантажів зі Львова до Брно (Чехія) через Польщу, Словаччину та Угорщину. Провівши аналіз логістичних витрат, часу в дорозі та витрат на пальне, встановлено, що найвигіднішим є маршрут через Польщу. Проте його ефективність значною мірою залежить від скорочення часу очікування на кордоні. Тому рекомендується покращити процеси оформлення документів, використовувати електронні декларації і запланувати виїзди на менш завантажені години доби. Подібний аналіз було проведено для трьох внутрішніх маршрутів транспортування вантажів зі Львова до Полтави. Найефективнішим за загальними показниками витрат і часу визнано маршрут через Хмельницький та Умань. Рекомендується регулярно оновлювати інформацію про стан доріг, застосовувати телематику та GPS-системи, а також інвестувати в економні транспортні засоби, щоб знизити витрати.

У роботі було приділено особливу увагу охороні праці на підприємстві, яка є важливою частиною забезпечення безпечних перевезень. На підприємстві ПП «ВМВ-ТРАНС» впроваджено комплекс заходів для профілактики травм, обслуговування техніки, регулярного навчання персоналу та покращення умов праці у виробничих приміщеннях. Це сприяє підтримці високого рівня безпеки та знижує ризики для працівників.

Дослідження свідчить про доцільність реалізації запропонованих заходів для підвищення ефективності логістичних процесів на підприємстві «ВМВ-ТРАНС». Завдяки наявності ресурсів, значному досвіду на ринку, позитивній динаміці фінансових показників і відкритості до інновацій, компанія має всі умови для подальшого розвитку. Упровадження практичних рекомендацій, наведених у цій роботі, дасть змогу знизити витрати, підвищити продуктивність перевезень, поліпшити якість логістичних послуг і зміцнити конкурентні позиції як на вітчизняному, так і на міжнародному ринку транспортно-логістичних послуг.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гринчак Н. А. Визначення сутності та структури ланцюга поставок логістичних послуг як об'єкта статистичного дослідження. *Економіка. Фінанси. Право*. 2020. Випуск № 8. С. 96-102.
2. Чаркіна Т. Ю., Задоя В. О., Юрчик О. А. Сучасний стан та перспективи розвитку відновлення і розбудови транспортної інфраструктури в Україні. *Агросвіт*. 2024. Випуск № 6. С. 103-112.
3. Томчук О.Ф, Головченко Я.О. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. Випуск № 53. 2023. С.12-16.
4. Шкригун Ю.О. Генезис поняття «логістична діяльність підприємства». *Економіка промисловості*. 2021. Випуск № 2. С. 183–190.
5. Болквадзе Н.І., Мигаль О.Ф. Вантажні перевезення автомобільним транспортом в міжнародному бізнесі. *Економіка та суспільство*. Випуск № 46. 2022. С.9-14.
6. Класифікація вантажних перевезень. URL:<https://ptl-group.com.ua/content/klassifikaciya-gruzovyh-avtomobilnyh-perevozok> (дата звернення: 11.05.2025)
7. Чим займається транспортно-логістична компанія. URL:<https://gre4ka.info/zhyttia/63144-chym-zaimaietsia-transportno-lohistrychna-kompaniia/> (дата звернення: 21.05.2025)
8. Погребний В.С. Управління логістичними процесами у транспортній сфері. *Економіка та суспільство*. 2024. Випуск № 63. (дата звернення: 26.05.2025)
9. Корнійко Я. Р., Валявська Н. О., Міхеєв О. П. Аналіз сучасного стану транспортної галузі України у розрізі вантажних перевезень. *Економіка та суспільство*. 2024. Випуск 70. (дата звернення: 19.05.2025)

10. Транспорт України 2023. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2024/zb/10/zb_Trans_23.pdf (дата звернення: 15.05.2025)
11. Косар Н., Кузьо Н. Вплив війни на ринок автомобільних вантажних перевезень України та його подальший розвиток. *Вісник Львівського університету. Серія економічна*. 2023. Вип. 65. С.14-23.
12. Задоя В. О., Костюк С. А. Сучасні виклики та перспективи розвитку залізничних вантажних перевезень України. *Агросвіт*. 2024. № 18. С. 84-91. DOI: 10.32702/2306-6792.2024.18.84
13. Аналітичний огляд транспортної галузі за 2024 рік. Neolit Logistics. URL: <https://neolit.ua/ua/articles/analitychnyj-oglyad-transportnoyi-galuzi-za-2024-rik/> (дата звернення: 18.05.2025)
14. Звіт про управління за 2023 рік. ДП «Адміністрація морських портів України» URL: https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2024/04/zvit_2023-%E2%80%9315.04.2024.pdf. (дата звернення: 17.05.2025)
15. Порти України за підсумками 2022 р. Центр транспортних статей. URL: https://cfts.org.ua/news/2023/01/31/porti_ukrani_perevantazhili_ponad_59 mln_tonn_vantazhiv_za_pidsumkami_2022_roku_73569 (дата звернення: 17.05.2025)
16. Вантажообіг морських портів України за 2021 рік. URL: <https://www.railinsider.com.ua/vantazhoobig-morskyh-portiv-ukrayiny-za-2021-rik-stanovyv-153-mln-t/6> (дата звернення: 17.05.2025)
17. Дмитрів Д., Дмитрів О., Репак О. Аналіз ринку міжнародних вантажних автоперевезень в Україні в умовах воєнного стану. *Соціально-економічні проблеми і держава*. 2023. Вип. 2 (29). С. 48-60. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2023/23ddvuvs.pdf> (дата звернення: 18.05.2025)
18. Зовнішня торгівля України товарами за 2023 рік. Державна служба статистики України. URL:

- <https://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2024/02/04.pdf> (дата звернення: 18.05.2025)
19. Моніторингове дослідження ринку вантажних перевезень України та Польщі. 2024 рік. Pro-consulting. URL: <https://pro-consulting.ua/ua/issledovanie-rynka/monitoringovoe-issledovanie-rynka-gruzovyh-perevozok-ukrainy-i-polshi-2024-god> (дата звернення: 17.05.2025)
20. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 17.05.2025)
21. Корнійко Я., Валявська Н., Міхеєв О. Аналіз сучасного стану транспортної галузі України у розрізі вантажних перевезень. *Економіка та суспільство*. 2024. (70). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-70>
22. Офіційна сторінка ППФ «ВМВ-ТРАНС» . URL: <https://vmv-trans.com.ua/> (дата звернення: 10.05.2025)
23. Статут фірми «ВМВ-ТРАНС» . URL: https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/32328001/ (дата звернення: 10.05.2025)
24. Правила охорони праці на автомобільному транспорті. URL: <https://profiteh.ua/pravyla-okhorony-pratsi-na-avtomobilnomu-transporti/> (дата звернення: 25.05.2025)
25. Вимоги щодо охорони праці для водіїв транспортних засобів. URL: <https://ohoronapraci.com.ua/consultations/668567-yaki-vymohy-mayut-butyy-vykonani-shchodo-okhorony-pratsi-vodiyiv-ta-shchodo> (дата звернення: 25.05.2025)
26. Правила дорожнього руху 2025. URL: <https://vodiy.ua/pdr/22/> (дата звернення: 25.05.2025)

ДОДАТКИ

Додаток А

Фінансова звітність за 2022 рік

АКТИВ

Назва рядка	Код рядка	На початок звітного року, тис. грн	На кінець звітного періоду, тис. грн
I. Необоротні активи Нематеріальні активи	1000	37.00	26.00
первісна вартість	1001	56.90	63.70
накопичена амортизація	1002	19.90	37.70
Незавершені капітальні інвестиції	1005	39 445.40	38 458.30
Основні засоби:	1010	22 860.40	73 326.80
первісна вартість	1011	97 912.50	148 563.00
знос	1012	75 052.10	75 236.20
Довгострокові біологічні активи	1020	0.00	
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	0.00	
Інші необоротні активи	1090	0.00	
Усього за розділом I	1095	62 342.80	111 811.10
II. Оборотні активи Запаси:	1100	22 633.50	5 617.70
у тому числі готова продукція	1103	0.00	
Поточні біологічні активи	1110	0.00	
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	18 969.80	17 090.40
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	2 408.90	10 833.50
у тому числі з податку на прибуток	1136	106.60	186.80
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	4 019.20	6 520.40
Поточні фінансові інвестиції	1160	0.00	
Г роші та їх еквіваленти	1165	2 546.70	3 615.20

Назва рядка	Код рядка	На початок звітного року, тис. грн	На кінець звітного періоду, тис. грн
Витрати майбутніх періодів	1170	1 118.40	1 679.00
Інші оборотні активи	1190	536.20	1 043.10
Усього за розділом II	1195	52 232.70	46 399.30
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0.00	
Баланс	1300	114 575.50	158 210.40

Пасив

Назва рядка	Код рядка	На початок звітного року, тис. грн	На кінець звітного періоду, тис. грн
I. Власний капітал Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	18.10	18.10
Додатковий капітал	1410	6 976.70	6 608.80
Резервний капітал	1415	0.00	
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	20 855.70	22 103.90
Неоплачений капітал	1425	0.00	
Усього за розділом I	1495	27 850.50	28 730.80
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	1595	31 855.40	47 161.20
Короткострокові кредити банків	1600	0.00	
III. Поточні зобов'язання Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	0.00	
товари, роботи, послуги	1615	40 934.30	59 432.00
розрахунками з бюджетом	1620	65.90	88.20
у тому числі з податку на прибуток	1621	0.00	
розрахунками зі страхування	1625	76.60	120.10

Назва рядка	Код рядка	На початок звітного року, тис. грн	На кінець звітного періоду, тис. грн
розрахунками з оплати праці	1630	276.10	381.00
Доходи майбутніх періодів	1665	0.00	
Інші поточні зобов'язання	1690	13 516.70	22 297.10
Усього за розділом III	1695	54 869.60	82 318.40
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0.00	
Баланс	1900	114 575.50	158 210.40

Звіт про фінансові результати

Назва рядка	Код рядка	За звітний період, тис. грн	За аналогічний період попереднього року, тис. грн
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	276 876.80	195 522.20
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	260 043.50	191 321.40
Інші операційні доходи	2120	12 974.20	9 256.00
Інші операційні витрати	2180	28 092.20	10 503.30
Інші доходи	2240	253.60	2.20
Інші витрати	2270	822.30	1 973.50
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	290 104.60	204 780.40
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	288 958.00	203 798.20
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	1 146.60	982.20
Податок на прибуток	2300	262.80	69.10
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	883.80	913.10

Фінансова звітність за 2023 рік

АКТИВ

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

ДОКУМЕНТ ПРИЙНЯТО

Фінансова звітність малого підприємства

Підприємство	Дата (рік, місяць, число)	Код
Приватне підприємство фірма "ВМВ-Транс"	за ЄДРПОУ	2024 01 01
Територія ЛЬВІВСЬКА	за КАТОТТГ	32328001
Організаційно-правова форма господарювання 120	за КОПФГ	120
Вид економічної діяльності Випускний автомобільний транспорт	за КВЕД	49.41
Середня кількість працівників, осіб 117		
Одиниця виміру: тис. грн. з одним десятковим знаком		
Адреса, телефон вулиця ДРАГАНА, буд. 26, кв. 105, м. ЛЬВІВ, ЛЬВІВСЬКА обл., 79049		2418028

1. Баланс на 31 грудня 2023 р.

Актив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	25,8	4,3
Первісна вартість	1001	63,7	39,2
Накопичена амортизація	1002	(37,9)	(34,9)
Незавершені капітальні інвестиції	1005	38 458,3	38 517,3
Основні засоби :	1010	73 330,8	95 188,4
первісна вартість	1011	148 563,0	182 676,7
знос	1012	(75 232,2)	(87 488,3)
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	111 814,9	133 710,0
II. Оборотні активи			
Запаси :	1100	5 616,9	14 070,0
у тому числі готова продукція	1103	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	17 090,4	20 173,1
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	10 855,6	5 780,4
у тому числі з податку на прибуток	1136	209,2	263,8
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	6 537,7	1 544,8
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	3 615,2	2 672,6
Витрати майбутніх періодів	1170	1 679,0	1 963,0
Інші оборотні активи	1190	974,5	705,0
Усього за розділом II	1195	46 369,3	46 908,9
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	158 184,2	180 618,9



Б.М.М. С.Б.
Директор

Пасив

Пасив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	18,1	18,1
Додатковий капітал	1410	6 608,8	5 933,0
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	22 105,0	24 869,7
Неоплачений капітал	1425	(-)	(-)
Усього за розділом I	1495	28 731,9	30 820,8
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	59 449,3	65 455,0
розрахунками з бюджетом	1620	88,2	117,9
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	120,1	131,7
розрахунками з оплати праці	1630	381,0	481,3
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	22 252,5	29 468,5
Усього за розділом III	1695	82 291,1	95 654,4
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
Баланс	1900	158 184,2	180 618,9

Звіт про фінансові результати

2. Звіт про фінансові результати
за Рік 2023 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	324 423,5	276 876,8
Інші операційні доходи	2120	4 315,3	12 974,2
Інші доходи	2240	572,0	253,6
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	329 310,8	290 104,6
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(309 377,5)	(260 068,4)
Інші операційні витрати	2180	(15 883,5)	(28 088,5)
Інші витрати	2270	(1 589,0)	(822,4)
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	(326 850,0)	(288 979,3)
Фінансовий результат до оподаткування (2280 – 2285)	2290	2 460,8	1 125,3
Податок на прибуток	2300	(382,7)	(69,0)
Чистий прибуток (збиток) (2290 – 2300)	2350	2 078,1	1 056,3

Керівник

Головний бухгалтер

(підпис)

(підпис)

ЕЯ Білик Ігор
Богданович
ЕП Крупка
Олена
Павлівна

Білик Ігор Богданович

(ініціали, прізвище)

Крупка Олена Павлівна

(ініціали, прізвище)

¹ Кодифікатор адміністративно-територіальних одиниць та територій територіальних громад



Фінансова звітність за 2024 р

Актив

А К Т И В	Код радіса	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	4	5
первісна вартість	1001	39	52
накопичена амортизація	1002	35	47
Незавершені капітальні інвестиції	1005	38 517	38 275
Основні засоби	1010	95 189	83 962
первісна вартість	1011	182 677	197 002
знос	1012	87 488	113 040
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Заборгованість за внесками до статутного капіталу інших підприємств	1036	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервах фондів	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	133 710	122 242
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	14 070	31 777
виробничі запаси	1101	14 070	31 777
незавершене виробництво	1102	-	-
готова продукція	1103	-	-
товари	1104	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Депозити нерестрахованих	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	20 173	20 624
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за наданими авансами	1130	1 537	3 027
з бюджетом	1135	5 780	4 596
у тому числі з податку на прибуток	1136	264	21
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інші поточні дебіторська заборгованість	1155	8	4
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	2 673	1 521
готівка	1166	-	-
рахунки в банках	1167	2 673	1 521
Витрати майбутніх періодів	1170	1 963	2 063
Частина перестрахованих у страхових резервах у тому числі в: резервах довгострокових зобов'язань	1180	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-
резерви незароблених премій	1183	-	-
інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	703	999
Усього за розділом II	1195	46 909	64 611
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	180 619	186 853

Пасив

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	18	18
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	-	-
Капітал у дооцінках	1405	5 933	5 933
Додатковий капітал	1410	-	-
емісійний дохід	1411	-	-
накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	24 870	26 972
Неоплачений капітал	1425	(-)	(-)
Видучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	1495	30 821	32 923
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відітрачені податкові зобов'язання	1500	-	-
Пенсійні зобов'язання	1505	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	54 144	45 370
Інші довгострокові зобов'язання	1515	-	-
Довгострокові забезпечення	1520	-	-
довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	-	-
Цільове фінансування	1525	-	-
благодійна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі:	1531	-	-
резерв довгострокових зобов'язань			
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв незароблених премій	1533	-	-
інші страхові резерви	1534	-	-
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату джек-поту	1545	-	-
Усього за розділом II	1595	54 144	45 370
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видані	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	65 455	58 666
розрахунками з бюджетом	1620	118	535
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	132	487
розрахунками з оплати праці	1630	481	1 790
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	-	-
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Відітрачені комісійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	29 468	47 082
Усього за розділом III	1695	95 654	108 560
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	-	-
Баланс	1900	180 619	186 853

Звіт про фінансові результати

Підприємство **Приватне підприємство фірма "ВМВ-Транс"**
(найменування)

Дата (рік, місяць, число)

2024 10 01

за СДРПОУ

2228000000

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
за Рік 2024 р.

ДОКУМЕНТ ПРИВАТНІФ

Форма № 2 Код за ДКУД 1801003

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код ридика	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	372 344	324 424
Чисті зароблені страхові премії	2010	-	-
премії підписані, валова сума	2011	-	-
премії, передані у перестрахування	2012	-	-
зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013	-	-
зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(354 568)	(309 378)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	-	-
Валовий:			
прибуток	2090	17 776	5 046
збиток	2095	(-)	(-)
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	-	-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	-	-
зміна інших страхових резервів, валова сума	2111	-	-
зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112	-	-
Інші операційні доходи	2120	4 976	4 315
у тому числі:			
дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121	-	-
дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122	-	-
дохід від використання коштів, вилучених від оподаткування	2123	-	-
Адміністративні витрати	2130	(12 503)	(9 282)
Витрати на збут	2150	(-)	(-)
Інші операційні витрати	2180	(5 696)	(4 602)
у тому числі:			
витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	-	-
витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	4 553	3 477
збиток	2195	(-)	(-)
Дохід від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	453	319
Інші доходи	2240	100	253
у тому числі:			
дохід від благодійної допомоги	2241	-	-
Фінансові витрати	2250	(2 624)	(377)
Витрати від участі в капіталі	2255	(-)	(-)
Інші витрати	2270	(-)	(11)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	-	-

Продовження додатка 2

Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	2 482	2 461
збиток	2295	(-)	(-)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	(388)	(383)
Прибуток (збиток) від припущеної діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	2 094	2 078
збиток	2355	(-)	(-)