

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ ТА НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кафедра економіки, права та управління бізнесом

Допущено до захисту

Завідувач кафедри

(підпис)

_____ 202__ р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття освітнього ступеня бакалавр

зі спеціальності 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»

за освітньою програмою «Економіка та планування бізнесу»

на тему: **«ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ПРОЄКТУ СТВОРЕННЯ
ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ»**

Виконавець:

студентка ЦЗВФН

Величко Катерина Андріївна _____

Науковий керівник:

д.е.н., професор

Андрейченко Андрій Вадимович _____

АНОТАЦІЯ

Величко К.А. «Економічне обґрунтування проєкту створення логістичного комплексу».

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня бакалавра зі спеціальності 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність» за освітньою програмою «Економіка та планування бізнесу». Одеський національний економічний університет. Одеса, 2024.

У роботі розглядаються теоретичні передумови до створення власного бізнесу в Україні в галузі логістики: досліджується нормативно-правове регулювання в сфері логістики, пояснюється вибір тої чи іншої організаційно-правової форми та системи оподаткування.

Проаналізовано ринок логістики в Україні до та після початку повномасштабного вторгнення, проведена оцінка внутрішніх та зовнішніх конкурентних переваг при створенні логістичного комплексу в Одеській області, а також сформовано стартовий капітал на відкриття логістичного комплексу.

Розраховано показники ефективності проєкту, спрогнозовано прибуток від реалізації проєкту, а також проаналізовано ризики і заходи їх запобігання.

Ключові слова: логістичний комплекс, вантаж, ринок, аналіз, ефективність, ризик.

ANNOTATION

Velychko K.A. «Economic substantiation of the project of opening of the logistics complex».

Qualifying work on obtaining a bachelor's degree in the specialty 076 «Entrepreneurship, trade and exchange activities» for the educational program «Economic and business planning». Odessa National Economics University. Odessa, 2024.

The work deals with the theoretical prerequisites for creating your own business in Ukraine in the logistics industry: the legal regulation in the field of logistics is studied, the choice of one or another organizational and legal form and tax system is explained.

The market of logistics in Ukraine before and after the beginning of the full-scale invasion was analyzed, the assessment of internal and external competitive advantages in the creation of a logistics complex in the Odessa region was carried out, and the start-up capital for the opening of the logistics complex was formed.

The indicators of efficiency of the project were calculated, profit from the implementation of the complex was predicted and the risks and measures for their prevention were analyzed.

Keywords: logistics complex, cargo, market, analysis, efficiency, risk.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ЗАПОЧАТКУВАННЯ ПРОЄКТУ СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ	6
1.1. Характеристика проєкту створення логістичного комплексу	6
1.2. Нормативно-правове регулювання в сфері логістики	10
1.3. Вибір організаційно-правової форми та системи оподаткування.....	15
РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА МОЖЛИВОСТЕЙ ЗАПОЧАТКУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ	21
2.1. Аналіз ринкової кон'юнктури в сфері логістики	21
2.2. Оцінка внутрішніх та зовнішніх конкурентних переваг	26
2.3. Формування витрат на відкриття логістичного комплексу	31
РОЗДІЛ 3. ОЦІНКА ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРОЄКТУ СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ	41
3.1. Розрахунок та аналіз показників ефективності проєкту	41
3.2. Аналіз ризиків і заходи їх запобігання	46
ВИСНОВКИ	52
Список використаних джерел	56

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційної роботи. У сучасному світі, логістика загалом відіграє надзвичайно важливу роль у забезпеченні ефективного функціонування бізнесу, оскільки вона завжди піддається змінам та ускладненням. У свою чергу, швидкість, точність та ефективність руху вантажу від виробника до споживача є основними факторами в конкурентній боротьбі цієї галузі.

Складування згадувалось і було поширеним ще у 2300 році до н.е, згодом набирала популярності й військова логістика, оскільки була необхідність в доставленні вантажів військового призначення, зокрема й продуктів харчування. А вже зараз логістика постійно розвивається, впроваджуючи нові технології, які полегшують розміщення та рух вантажів в межах складу, а також перевезення їх до кінцевого споживача.

Таким чином, враховуючи усі вищезазначені фактори, було розроблено план для відкриття власного логістичного комплексу в Одеській області, який надаватиме в оренду складські приміщення, а згодом займатиметься ще й перевезенням вантажів різних умов зберігання.

Зважаючи на військовий стан в Україні, перед відкриттям логістичного комплексу постає багато загроз, основною з яких є постійні обстріли, але навіть при цьому, комплекс має свої можливості та позитивний тренд до розвитку.

Мета кваліфікаційної роботи – методичні, теоретичні, прикладні аспекти відкриття логістичного комплексу.

Для досягнення мети, були поставлені наступні завдання:

- 1) охарактеризувати теоретичні передумови започаткування проєкту створення логістичного комплексу;
- 2) вивчити нормативно-правову базу, згідно якої здійснюється регулювання у сфері логістики в Україні;
- 3) обрати організаційно-правову форму та систему оподаткування для логістичного комплексу;

- 4) провести аналіз ринкової кон'юнктури у сфері логістики та порівняти ситуацію до початку війни та після;
- 5) оцінити внутрішні та зовнішні конкурентні переваги, слабкі сторони та загрози;
- 6) сформулювати стартовий капітал на відкриття логістичного комплексу;
- 7) оцінити економічну ефективність проєкту створення логістичного комплексу;
- 8) спрогнозувати прибуток від реалізації логістичного комплексу;
- 9) проаналізувати ризики та заходи для їх запобігання.

Об'єкт дослідження – процес обґрунтування доцільності проєкту створення логістичного комплексу в Одеській області.

Предмет дослідження – бізнес проєктування започаткування власної справи у сфері логістики.

Методи дослідження. При написанні кваліфікаційної роботи використовувались такі методи:

- 1) економіко-статистичний аналіз використовувався при написанні рисунків та таблиць у кваліфікаційній роботі;
- 2) маркетинговий метод був задіяний при написанні SWOT-аналізу для створюваного логістичного комплексу;
- 3) порівняльний метод використовувався при аналізі ринкової кон'юнктури у сфері логістики та впливу війни на неї;
- 4) розрахунково-аналітичні методи були задіяні при прогнозуванні перспектив та аналізі тенденцій до розвитку створюваного комплексу.

Інформаційна база дослідження: Закони України, нормативно-правові акти України, статистичні дані Державної служби статистики, статистичні дані Головного управління економіки Одеської обласної державної адміністрації, наукові статті, навчальна література.

Структура та обсяг роботи. Кваліфікаційна робота бакалавра складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (43

найменування). Загальний обсяг роботи становить 60 сторінок. Основний зміст викладено на 53 сторінках. Робота містить 9 таблиць та 2 рисунка.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ЗАПОЧАТКУВАННЯ ПРОЄКТУ СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

1.1. Характеристика проєкту створення логістичного комплексу

У сучасній економіці одну з найважливіших ролей відіграє ефективне переміщення товарів різного призначення між виробниками, їх партнерами і кінцевими споживачами. Таке переміщення здійснюється як на внутрішньо-економічному ринку однієї держави, так і між всіма країнами світу. Для цього використовують різноманітні засоби перевезення вантажів, такі як: морські перевезення, залізничні перевезення, переміщення вантажів літаками, вантажівками, чи поєднання двох і більше видів транспорту для доставки одного товару. Це сприяло та стало передумовою створенню логістичних мереж по всьому світу з великою кількістю універсальних логістичних центрів і комплексів [1].

Ще однією передумовою створення логістичних комплексів можна вважати необхідність оптимізації бізнес-процесів виробниками товарів, позбавлення їх від необхідності будівництва додаткових власних приміщень та складів, збільшенню зайвих витрат на контроль за зберіганням товару, комунальних платежів, аудит, охорону, технічне і інформаційне супроводження, розширення штату робітників складу. Що в підсумку напряду впливає на собівартість товару та конкурентоспроможність виробника в цілому.

Складська логістика має свою тисячолітню історію. За свідченням істориків, складське зберігання товарів було поширено ще в Давньому Єгипті, близько 2300 року до н.е. Саме там спочатку з'явилися склади для зерна і харчових продуктів, а трохи пізніше і для інших товарних груп. Ці склади, за свідченням археологів, знаходились під одним дахом і просто розмежовувалися на зони, позначені різними кольорами. В одній зоні могли зберігати зброю, в другій – продукти харчування, в третій – одяг і так далі. До того ж, на складах Давнього Єгипту були свої працівники, яких ми б зараз могли порівняти з

керівниками, вантажниками та бухгалтерами. Однак свого найвищого розвитку складська логістика давнини досягла у період розквіту Великої Римської Імперії. Для забезпечення величезних територій Імперії продовольчими товарами та постійною торгівлею з сусідніми країнами була впроваджена перша система дистрибуції. Всього римлянами було побудовано близько 300 складів для зберігання товарів, з яких розвозили продукцію як по всій країні, так і за кордон. Окрім своїх робітників, склади Римської Імперії вже мали вентиляцію і дренажну систему [2].

Одним із головних факторів розвитку складської логістики давнини і майже до 70-х років XX століття вважається військова логістика – необхідність складування, постачання продуктів харчування і товарів військового призначення до армій. Саме логістика військової направленості існувала в Україні за часів Київської Русі та козацтва.

З розпадом Радянського Союзу почалось формування логістичної галузі і в Україні. У пострадянський період складське логістичне обслуговування в Україні знаходилося на низькому рівні і потребувало кардинальних змін. На початку 90-х років загальні витрати на виробництво продуктів і послуг значно перевищували показники розвинених країн, таких як США, Велика Британія, Німеччина, Японія через примітивність процесів і відсутність розвиненої, структурованої логістичної системи. Транспортні логістичні компанії та митні брокери надавали тільки окремі послуги, за відсутності комплексного підходу та ефективної логістичної інфраструктури.

Наприкінці 90-х та початку 2000-х років логістика в Україні стала розвиватися швидкими темпами. Почали з'являтися національні логістичні компанії, які прагнули відповідати світовим стандартам.

У період з 2006 по 2008 рік, ринок логістичної галузі в Україні переживав бурхливе зростання, з активним розвитком складської нерухомості, будівництвом логістичних комплексів та удосконаленням логістичної інфраструктури. Однак фінансова криза 2009 року стала серйозним випробуванням, призводячи до скорочення операторів, заморожування

будівельних проєктів, закриття та призупинення нових проєктів майже у всіх галузях економіки.

Останні роки перед початком повномасштабного вторгнення російських військ, ринок логістики України перебував на етапі стабілізації і розвитку. Компанії активно впроваджували інноваційні рішення та інформаційні технології, прагнучі оптимізувати витрати. Відзначався не тільки розвиток конкурентних переваг логістичних операторів, а й їхня кооперація. Формувалися галузеві асоціації та ком'юніті, створюючи платформи для обміну досвідом і синергії між учасниками ринку. З'являлися нові важливі вимоги для створення сучасних логістичних комплексів [3].

Логістичний комплекс – це спеціалізоване підприємство, основними функціями якого є обробка та зберігання вантажів, їх митне оформлення, транспортування та надання інформаційних послуг. Максимального економічного ефекту від створення логістичних комплексів можна досягти тільки за умов правильного об'єднання логістичних комплексів у логістичній мережі [4].

Створення сучасного логістичного комплексу чи центру вимагає особливих вимог ще на початку вибору місця для розташування комплексу та проектування. Під час вибору місця обов'язково має враховуватися доступність транспорту, близькість до ключових ринків і постачальників, а також наявність швидкого доступу до логістичної системи регіону. Етап проектування включає в себе розробку інженерних рішень, визначення кількості необхідних офісних, складських і транспортних площ, з урахуванням подальшого розвитку підприємства, а також вибір технологій для управління комплексом та відстеження переміщення товарів. Провести аналіз територіального ринку на предмет виробництва та попиту на різні групи товарів. Це дасть можливість максимально точно розрахувати кількість (площу) складських приміщень для зберігання товарів потребуючих особливих умов – холодильні та морозильні камери, склади відкритого та закритого типу, терміналів для насипної чи наливної продукції з особливими умовами зберігання та безпеки. Також на етапі

проектування комплексу необхідно приділити увагу співвідношенню складських приміщень до транспортних майданчиків, майданчиків для завантажування та розвантажування вантажів, розрахувати можливу вмістимість цих майданчиків, вільне, зручне та безпечне пересування транспорту територією комплексу, розрахувати необхідну кількість в'їздів та виїздів з території, кількість необхідної охорони та обладнання для охорони об'єктів, визначитися із програмним забезпеченням та інформаційним супроводженням, кількість штату робітників кожної спеціалізації, необхідних для повноцінного функціонування логістичного центру. Підбір маркетингової стратегії функціонування та розвитку комплексу як в короткостроковій, так і в довгостроковій перспективі [5].

При цьому, для досягнення максимального економічного ефекту від створення нового логістичного комплексу, важливо враховувати його приєднання (включення) до вже існуючої районної, обласної, територіальної, державної логістичної мережі.

Відобразимо етапи планування проєкту створення логістичного комплексу в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Етапи планування проєкту створення логістичного комплексу

№	Назва етапу планування	Пояснення
1	2	3
1	Передумови створення логістичного комплексу	Аналіз ВПК регіону, його розташування. Аналіз існуючих логістичних мереж, транспортних артерій і залізничних мереж регіону. Аналіз доступних земельних ділянок, які задовольняють умовам ефективного існування логістичного комплексу. Проведення переговорів і заключення попередніх домовленостей з майбутніми партнерами.
2	Вибір місця	Земельна ділянка обирається з урахуванням максимальної доступності до транспортної мережі регіону, доступності до ключових виробників-партнерів і споживачів продукції

Продовження табл.1.1.

1	2	3
		з урахуванням їх побажань. Можливості легкого підключення до комунальних мереж.
3	Етапи проектування	Створення детального плану комплексу і передпроектної документації. Створення проекту з прив'язкою до місцевості з урахуванням повного переліку та кількості необхідного обладнання. Отримання необхідних дозволів і експертиз. Вибір будівничої компанії, заключення договору на будівництво.
4	Будівництво комплексу	Будівництво комплексу з урахуванням усіх вищезазначених умов. Здійснення контролю за будівництвом.

Джерело: складено за матеріалами [5]

Таким чином, при правильному плануванні і вірних розрахунках можемо очікувати на ефективне існування нового логістичного комплексу в довгостроковій перспективі. При цьому, важливо постійно відслідковувати зміни в законодавстві, економічну та політичну ситуацію в державі для своєчасного реагування і підлаштовування маркетингової стратегії розвитку комплексу.

1.2. Нормативно-правове регулювання в сфері логістики

Як ми знаємо, логістична система включає в себе велику кількість учасників. Це і виробники товарів, споживачі, торгові посередники, транспортні компанії і Держава в цілому як регулятор діяльності будь-якого суб'єкту господарювання. Саме Держава шляхом прийняття законів, постанов, законодавчих актів, системою оподаткування впливає на існування і можливість розвитку всіх суб'єктів господарювання, як окремо, так і в межах всієї логістичної системи країни.

Нормативно-правове регулювання в цій сфері є кардинально важливим, оскільки воно визначає права та обов'язки учасників логістичного ланцюга, встановлює стандарти безпеки, регулює митні процедури та забезпечує взаємодію між різними елементами логістичної інфраструктури. Спеціалісти, які працюють в Україні, вважають, що для правильного здійснення логістичної діяльності в сучасних умовах вкрай не вистачає належного нормативно-правового регулювання. Це обумовлено швидким переходом на ринкові відносини, серйозними трансформаціями у механізмі державного управління, науково-технічним прогресом, а також значними змінами у організаційно-правовому статусі суб'єктів управління [6].

Ключовим етапом у розробці та впровадженні логістичних проєктів є визначення передумов для їх створення з боку законодавства, оскільки без уважного вивчення усіх нормативних та правових аспектів неможливо започаткувати логістичний комплекс. Головними передумовами до врахування при створенні логістичного об'єкту є:

- вимоги до проектування та будівництва складських та транспортних об'єктів;
- ліцензування та регулювання транспортної діяльності в рамках логістичного комплексу;
- законодавство про дозволи на перевезення вантажів;
- вимоги до оформлення та зберігання товарів на митниці;
- процедури та правила митного контролю;
- особливості оподаткування логістичних послуг та діяльності;
- визначення умов праці та прав працівників, які працюють в логістичному комплексі.

Перед розгляданням існуючих нормативних актів, які регулюють на даний момент сферу логістики в Україні, доречно розглянути напрямки нормативно-правового регулювання, оскільки вони охоплюють різноманітні аспекти, які визначають умови та порядок функціонування логістичних процесів.

1. Транспортне регулювання. Законодавство, що стосується видів транспорту, їх безпеки та екологічних стандартів; вимоги до ліцензування та реєстрації транспортних засобів.

2. Складське зберігання. Нормативи щодо умов зберігання товарів та безпеки на складах; вимоги до сертифікації та ліцензування складських приміщень.

3. Митне регулювання. Законодавство, яке визначає правила і процедури митного оформлення; вимоги до митного контролю та зовнішньоекономічних операцій.

4. Логістична інфраструктура. Правове регулювання щодо будівництва та експлуатації логістичних об'єктів (термінали, склади, порти, залізничні, автомобільні, морські та повітряні шляхи).

5. Страхування та відповідальність. Закони, що визначають умови страхування вантажів та відповідальність учасників логістичного ланцюга.

6. Трудове законодавство. Норми, які регулюють умови праці в сфері логістики та права працівників.

7. Екологічне регулювання. Вимоги до екологічної безпеки та стандарти енергоефективності в логістичних процесах.

8. Податкове регулювання. Правила оподаткування логістичних компаній та їхніх операцій.

На основі визначених напрямків нормативно-правового регулювання та провівши аналіз законодавчого регулювання логістичної галузі в Україні, можна зробити висновок, що воно дуже потребує оновлення та розширення. Сукупність основних законів нормативно-правового регулювання в логістичній галузі приведені нижче [7]:

– Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР, що є Основним Законом України [8].

– Податковий кодекс від 02.12.2010 № 2755-VI, що регулює взаємовідносини, пов'язані із сплатою податків і зборів. Цей Документ містить

конкретний перелік податків і зборів, які обов'язково сплачуються в Україні, визначає права та обов'язки платників [9].

– Господарський кодекс України від 16.01.2023 № 436-IV, що регулює господарські відносини, які виникають між суб'єктами господарювання, а також іншими учасниками відносин в сфері господарювання [10].

– Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI, який регулює відносини відносно митних платежів [11].

– Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 № 1955-IV, який створений для розвитку та вдосконалення транспортно-експедиторської діяльності, а також визначає її правові та організаційні норми [12].

– Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР – визначає правові, економічні та організаційні засади транспорту, а саме: умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, пожежної безпеки тощо [13].

– Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III, в якому зазначені принципи організації та діяльності автомобільного транспорту [14].

– Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 № 273/96-ВР, який визначає економічні, організаційні та правові принципи діяльності залізничного транспорту, а також регламентує відносини із відправниками, одержувачами, пасажирами тощо [15].

– Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 № 1054-IX, в якому визначені правові та економічні принципи функціонування внутрішнього водного транспорту та який був створений з метою його розвитку [16].

– Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI, в якому визначено, яким чином здійснюється державне регулювання в сфері авіації та використання повітряного простору України в цілому [17].

– Земельний кодекс України від 25.10.2001 № 2768-III, містить нормативно-правові акти, які регулюють земельні відносини (надання та використання земельних ділянок; використання лісів, вод, атмосферного повітря, рослинний і тваринний світ тощо) [18].

– Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17.02.2011 № 3038-VI, який визначає юридичні та структурні засади управління розвитком міст та направлений на забезпечення стійкого прогресу територій, враховуючи інтереси держави, громадськості та приватного сектору [19].

– Закон України «Про житлово-комунальні послуги» від 09.11.2017 № 2189-VIII, який здійснює регулювання в галузі надання житлово-комунальних послуг [20].

– Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.1991 № 959-XII, який регулює всю зовнішньоекономічну діяльність, яка пов'язана із наданням різноманітних транспортних послуг, експедиторських, страхових; зовнішньою торгівлею, кооперуванням в сфері виробництва тощо [21].

– Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 № 1172-XIV, що визначає принципи організації та здійснення транзиту вантажів будь-яким видом транспорту через територію України [22].

Таким чином, Держава розробляючи та реалізуючи закони та нормативно-правові акти щодо регулювання діяльності логістичних систем України, отримує свою вигоду від ефективного управління та існування логістичних мереж і комплексів. Завдяки цьому, Держава має можливість стимулювати розвиток зовнішньоекономічної діяльності та внутрішньо економічної діяльності і розвивати діяльність логістичного комплексу країни. Починаючи з 2014 року, продовжується активне прийняття нормативно-правових актів щодо розвитку логістичної інфраструктури України. Це обумовлено адаптацією логістичної системи до європейських стандартів.

Отже, законодавче регулювання діяльності логістичних мереж в Україні на теперішній час не є розвиненим та продовжується. Цьому сприяє бажання України приєднатися до Європейського Союзу. Тому досвід держав Євросоюзу

необхідно враховувати і застосовувати для суттєвого покращення нашої нормативно-правової бази в даній сфері економіки.

1.3. Вибір організаційно-правової форми та системи оподаткування.

Ефективне функціонування логістичного комплексу, як ключового елементу сучасного бізнес-середовища, здійснюється завдяки не тільки ретельно підібраним оптимальним логістичним стратегіям, а й правильно підібраної організаційно-правової структури та системи оподаткування, оскільки це є важливим етапом у стратегічному управлінні логістичним бізнесом.

Організаційно-правова форма господарювання – це форма здійснювання підприємницької діяльності на підставі відповідної правової основи, яка регулює характер відносин між засновниками/учасниками, режим майнової відповідальності по зобов'язаннях підприємства, порядок створення, реорганізації, ліквідації, управління, розподілу прибутків, можливі джерела фінансування діяльності організації, взаємовідносини з державою [23].

Вибір організаційно-правової форми обумовлюється рядом факторів, таких як: масштаб створюваного проєкту, аналіз діяльності який він провадить, вивчення правових аспектів в рамках визначеної галузі, фінансові можливості та стратегічні цілі компанії.

В Україні основними організаційно-правовими формами ведення бізнесу є фізична особа-підприємець (ФОП), приватне підприємство (ПП), товариство з обмеженою відповідальністю (ТОВ).

Надамо визначення кожної з цих організаційно-правових форм господарювання.

Фізична особа-підприємець (ФОП) – це найпростіша організаційно-правова форма господарської діяльності, при якій фізична особа реалізує свою здатність до праці, шляхом самостійної діяльності з метою отримання прибутку [24].

Приватне підприємство (ПП) – це підприємство, що діє на основі приватної власності одного або кількох громадян, іноземців, осіб без громадянства та його (їх) праці чи з використанням найманої сили. Приватним є також підприємство, що діє на основі приватної власності суб'єкта господарювання - юридичної особи. (згідно із Господарським кодексом України від 16.01.2003 № 436-IV) [10].

Товариство з обмеженою відповідальністю (ТОВ) – це заснована однією або кількома особами організація (суб'єкт господарювання), статутний капітал якого поділено на частки, розмір яких встановлюється статутом товариства (згідно із Цивільним кодексом України від 16.01.2003 № 435-IV.) [25]. Ця форма господарювання передбачає виключно комерційну діяльність, спрямовану на отримання прибутку шляхом володіння майном, продажу товарів, виконання робіт або надання послуг.

В нашому випадку при створенні масштабного проекту логістичного комплексу доцільно вибрати таку організаційно-правову форму, як «ТОВ». По-перше, це дасть можливість об'єднатися двом чи більше осіб з об'єднанням вкладів, для створення цього затратного масштабного проекту. По-друге, дасть можливість підібрати більш ефективну систему оподаткування підприємства з використанням таких податків, як податок на прибуток підприємства та ПДВ.

Податок на прибуток підприємства дасть нам можливість більш точно формувати базу оподаткування, зменшуючи її згідно чинного законодавства, шляхом детального ведення статті довгострокових чи короткострокових фінансових витрат, до якої можна відносити майже усе. Основні фінансові витрати підприємства (логістичного комплексу) відобразимо в таблиці 1.2 [26].

Таблиця 1.2

Основні фінансові витрати підприємства

	Види витрат	Класифікація витрат
1	2	3
1	Капітальні	- витрати на будівництво об'єктів і споруд; - витрати на закупівлю необхідного обладнання для підприємства;

Продовження табл.1.2.

1	2	3
		- витрати на обслуговування кредитів (якщо вони мали місце);
2	Операційні	- витрати на ремонт і обслуговування обладнання; - амортизаційні витрати; - витрати на електрику та інші комунальні послуги; - витрати на закупівлю мастил та палива;
3	Адміністративні	- витрати на утримання управлінського персоналу; - витрати на утримання споруд; - витрати на податки та банківське обслуговування; - витрати на маркетингові дослідження та консультації; - витрати на закупівлю канцтоварів;
4	Пов'язані із реалізацію послуг	- витрати на інвестиції в рекламу; - витрати на розвантаження та завантаження товару; - витрати на зарплати і все необхідне для персоналу відповідального за виконання розвантажувально-вантажних робіт;
5	Непередбачувані	- витрати пов'язані із відшкодуванням завданих збитків; - штрафи; - інші непередбачувані витрати.

Джерело: складено за матеріалами [26]

Вибір такої організаційно-правової форми ведення бізнесу, як ТОВ є вигідним також і серед інвесторів, оскільки вона пропонує більше переваг ніж будь-яка інша організаційно-правова форма.

Розглянемо наступні переваги ТОВ [27]:

– Обмежена відповідальність. Це є основною перевагою ТОВ, оскільки його засновники не несуть особистої відповідальності за фінансовими зобов'язаннями. Вони обмежені лише статутним капіталом.

– Необмежена кількість учасників. До того ж, учасники можуть бути як резидентами так і не резидентами України, однак він спершу повинен отримати індивідуальний податковий номер.

– Привабливість для інвесторів. Оскільки ТОВ має чітку структуру і обмежену відповідальність, це є привабливим, тому що інвестор ризикує тільки сумою свого внеску.

– Відсутність вимог до мінімального статутного капіталу. Згідно із Законом України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю» від 06.02.2018 № 2275-VIII не встановлено вимоги щодо розміру мінімального статутного капіталу.

– Вибір форми оподаткування. ТОВ може обирати між загальною системою оподаткування та спрощеною системою оподаткування.

Насправді, загальна та спрощена система оподаткування теж мають свої переваги та недоліки які потрібно враховувати і обирати ту чи іншу систему оподаткування згідно конкретних обставин та стратегічних цілей бізнесу. У випадку із створенням великого проєкту логістичного комплексу доцільно зробити вибір у сторону загальної системи оподаткування, оскільки для такого проєкту вона має значні переваги над спрощеною системою.

По-перше, це фінансові можливості які відкриваються для підприємств загальної системи оподаткування. Мається на увазі, що компанії мають більше можливостей для реалізації стратегічних проєктів, інвестицій у дослідження та розвиток, а також для розширення бізнесу.

По-друге, така система оподаткування є підходящою для компаній, які мають справу з великою кількістю операцій, що надає змогу бути більш гнучким у податковому плануванні.

Отже, визначивши організаційно-правову форму для проєкту створення масштабного логістичного комплексу та визначивши за якою формою буде

оподатковуватися підприємство, доречно перейти саме до розгляду видів діяльності які воно здійснюватиме.

Останнім кроком при започаткуванні та згодом і реєстрації будь-якого підприємства є обов'язкове визначення переліку напрямків та видів діяльності. Такі види діяльності називаються КВЕДами.

КВЕД або класифікатор видів економічної діяльності – це код, який включає всі можливі напрямки діяльності підприємств та використовується під час їхньої першої реєстрації. КВЕД визначає основний тип діяльності підприємства. Вибір конкретного економічного напрямку визначатиме можливість здійснення певних видів діяльності, вимоги до звітності та оподаткування [28].

Розглядаючи класифікацію видів економічної діяльності (згідно КВЕД-2010), можна визначити можливі сфери діяльності логістичного комплексу. Такими є:

- 52.10 «Складське господарство»;
- 52.21 «Допоміжне обслуговування наземного транспорту»;
- 52.24 «Транспортне оброблення вантажів»;
- 52.29 «Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту»;
- 68.20 «Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого майна».

Враховуючи вищезазначене, незважаючи на те організація у вигляді товариства з обмеженою відповідальністю має декілька недоліків, а саме більш складний облік, зняття прибутку власниками тільки у вигляді дивідендів і більш складну процедуру ліквідації, вважаємо, що при створенні проєкту логістичного комплексу така організаційно-правова форма буде більш корисною та ефективною ніж інші.

Висновки до першого розділу

Започаткування проєкту логістичного комплексу передбачає проведення різноманітних дій, які в подальшому будуть напряду впливати на ефективність фінансової діяльності підприємства. До основних таких передумов ми, в першу чергу, можемо віднести:

- необхідність створення логістичного комплексу на відповідній території взагалом;
- визначення місця розташування яке буде задовольняти всім необхідним умовам для ефективного існування підприємства;
- проведення аналізу ринку для визначення основних перспективних напрямленостей діяльності підприємства;
- розробку проєкту створення комплексу з урахуванням можливого розширення і розвитку підприємства;
- детальне вивчення нормативно-правового поля для здійснення діяльності в логістичній галузі;
- підбір оптимальної системи оподаткування для досягнення максимального економічного ефекту від діяльності підприємства;
- визначення організаційно-правової форми господарювання для ефективного управління комплексом.

Таким чином, тільки проаналізувавши всі передумови необхідні для створення логістичного комплексу і визначивши його необхідність, можна прийняти рішення про започаткування проєкту створення нового логістичного комплексу.

РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА МОЖЛИВОСТЕЙ ЗАПОЧАТКУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

2.1. Аналіз ринкової кон'юнктури в сфері логістики

При здобутті Незалежності, логістична система в Україні була досить примітивною. Але з роками, вона відзначилася значними зрушеннями у своєму розвитку. Таким чином, виходження на світові ринки призвело до зростання міжнародного обсягу торгівлі та збільшення потреб у логістичних послугах. Інвестиції в розвиток транспортної інфраструктури призвели до покращення стану доріг, залізниць, портів та аеропортів, а запровадження нових технологій у логістичній галузі – значно полегшує керування ланцюгом постачання.

На сьогодні, роль логістичної галузі в Україні є дуже важливою, оскільки Україна – це країна з розвиненою економікою і до того ж має вдале стратегічне географічне розташування, що сприяє легкому доступу до ключових ринків та транзиту товарів. Все це є поясненням того, що логістична інфраструктура повинна постійно вдосконалюватися та відповідати викликам сучасного світового бізнесу.

Після повномасштабного вторгнення російської федерації на територію України, ситуація дещо змінилася не тільки в логістичній галузі, а й в інших сферах економіки. Тому, варто розглядати ситуацію на ринку логістики до 2022 року та її зміни після настання війни.

Отже, до 2022 року логістична галузь в Україні знаходилася на етапі стрімкого розвитку і мала позитивний тренд на майбутнє, хоча і мала деякі недоліки.

Наприклад, за даними Державної служби статистики України [29], загальний вантажообіг був зменшений у 2021 році порівняно з 2018 роком на 12,7%, що означає ймовірно зменшення попиту на перевезення серед населення. На діаграмі 2.1 відобразимо вантажообіг за видами транспорту (у млн.ткм) в 2018 та 2021 рр.

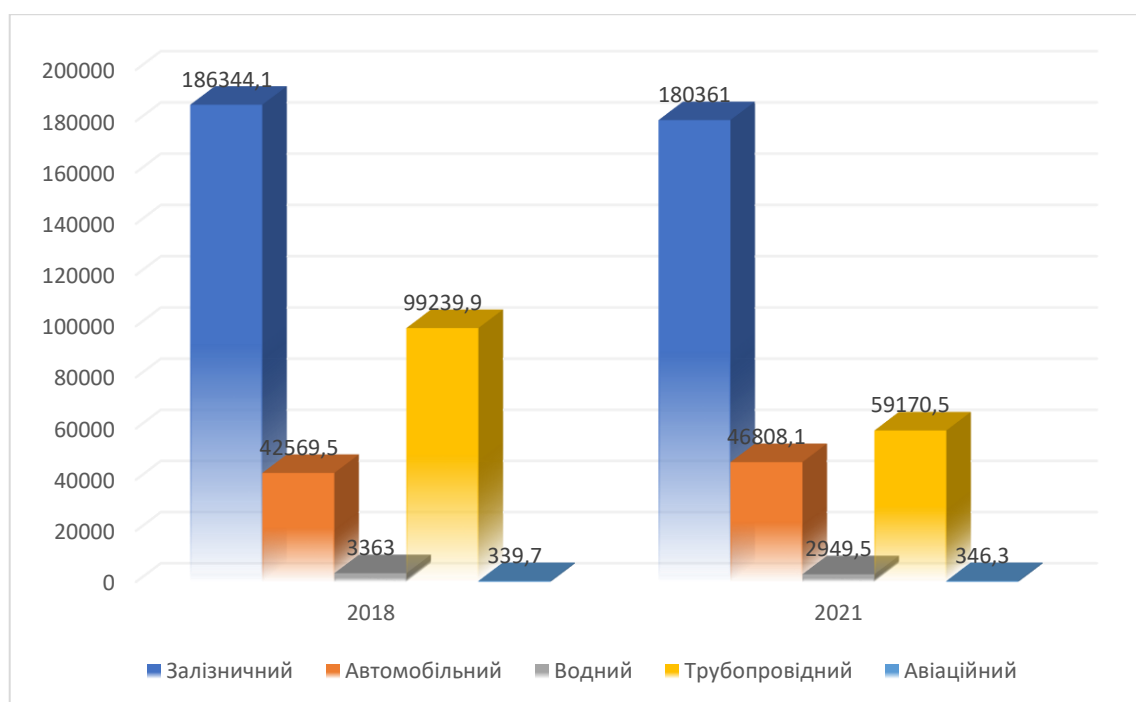


Рис. 2.1. Вантажообіг за видами транспорту (у млн.ткм) в 2018 та 2021 рр.
Джерело: складено за матеріалами [29]

За діаграмою вище, можна зробити висновок, що незважаючи на те, що загальний обсяг перевезених вантажів за видами транспорту зменшився, все ж таки відстежуються зростання кількості перевезених вантажів автомобільним транспортом майже на 10%.

Зрозуміти як змінювався попит на транспортні послуги крізь роки можна за допомогою нижче приведеної таблиці 2.1, в якій відображено експорт транспортних послуг у тис.дол. США з 2018 по 2021 роки [30].

Таблиця 2.1

Експорт транспортних послуг у тис.дол. США з 2018 по 2021 роки.

Транспортні послуги	2018	2019	2020	2021
1	2	3	4	5
Послуги морського транспорту	523257,5	595914,5	605952,9	616849,0
Послуги річкового транспорту	к/с	к/с	25759,1	36422,8
Послуги повітряного транспорту	1221610,7	1419720,8	802191,7	1045326,7
Послуги залізничного транспорту	538914,8	501656,6	405158,3	461832,7

Продовження табл. 2.1.

1	2	3	4	5
Послуги автомобільного транспорту	304438,0	338836,2	339839,3	413266,7
Послуги трубопровідного транспорту	2959047,5	5904248,9	2443157,2	1664301,8
інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	233398,4	260006,3	320123,2	351412,0
послуги поштової та кур'єрської служби	35769,6	53509,2	46252,2	68131,5

Джерело: складено за матеріалами [30]

Дана таблиця є підтвердженням того що, саме автомобільний та морський транспорт є більш розвиненим і користується більшим попитом серед логістичних компаній. Та третє місце посідає залізничний транспорт. Чим це може бути обумовлено? По-перше, широке використання морського транспорту зумовлено розвиненістю українських портів на Чорному та Азовському морях, тому це є вигідно компаніям-виробникам, а також експортерам через те, що судно здатне перевезти більшу кількість вантажу за відносно невелику вартість, порівняно з іншими, а також морський транспорт є універсальним оскільки може перевозити будь-які види вантажів. По-друге, використання автомобільного транспорту може бути дорожче, але швидше, і саме цей показник цінується як споживачами так і самими компаніями-перевізниками, які, в наслідок цього, менше витрачають. Щодо авіаційного та річного видів транспорту, вони користуються найменшим попитом, оскільки, перевозити вантаж повітрям досить затратно для компаній, а щодо річкового, на жаль, такі порти менш розвинені і не підлаштовані для перевезень великої кількості вантажу.

Також, варто відмітити, що до війни почало стрімко розвиватися послуги поштової та кур'єрської служби. Прикладом таких компаній є «Укрпошта», згодом стала більш популярною серед населення, через свою швидкість у доставках «Нова пошта», а також компанія «DHL Ukraine», яка відзначається доставленням документів [31].

Ситуацію на ринку логістичних послуг до війни можна охарактеризувати як динамічно розвиваючу, оскільки вона існує на всіх рівнях логістичних послуг. Найбільш розвиненим в Україні є такий рівень логістичного обслуговування як 3PL, що означає, що такі провайдери самі займаються пошуком шляхів та транспорту, завдяки якому можна доставити товар до споживача, проходженням митниці та формуванням необхідної документації, страхування вантажу, а також пакуванням та фасуванням товару тощо.

Але, аналізуючи український ринок логістичних послуг, можна зробити висновок, що багато компаній надають послуги не тільки перевезень вантажу різними видами транспорту, а ще й надають такі допоміжні послуги, як перевезення палетами, встановлення датчиків охорони, надання індивідуальних логістичних консультацій тощо [32].

Переходячи до вивчення потреб серед споживачів, за даними Держстату України [29], складено таблицю 2.2, у якій відображено категорії товарів, за якими найбільше здійснювався експорт з 2018 по 2021 рр. (млн.дол.США).

Таблиця 2.2.

Обсяги товарної структури зовнішньої торгівлі 2018-2021 рр.

(млн.дол.США)

	2018	2019	2020	2021
Зернові культури	7240,5	9633,5	9410,7	12343,9
Жири та олії тваринного або рослинного походження	4496,5	4732,3	5746,8	7037,2
Руди, шлак і зола	3035,3	3590,3	4420,7	7119,7
Деревина та вироби з деревини	1492,5	1398,2	1409	2000,5
Чорні метали	9936	8736,1	7690,8	13950
Електричні машини	2930,4	2772,1	2572,4	3139,3

Джерело: складено за матеріалами [29]

Таким чином, найбільшу частку займає агропромисловий комплекс та харчова промисловість: жири та олії, зернові культури. Також популярністю

користується металургійний комплекс, машинобудування, мінеральні продукти та деревообробна та легка промисловість.

Але після початку повномасштабного вторгнення російської федерації, стан ринку логістики в країні різко погіршився. Цьому сприяло декілька факторів.

По-перше, повне або часткове зруйнування інфраструктури, такої як: залізничні колії, дороги, склади, мости тощо. Це унеможливило перевезення товарів багатьма напрямками та їх зберігання.

По-друге, з настанням війни, в країні різко зросли ціни, що в свою чергу, негативно впливає і на логістичну сферу зокрема, оскільки, наразі, логістичні компанії мають більше витратити на паливо, організацію транспортування вантажів, організацію та управління складськими приміщеннями та інші логістичні послуги.

По-третє, відслідковуються проблеми пов'язані з нестачею працівників транспортної та логістичної галузей, оскільки, через настання війни багато з них пішли на фронт, опинилися на непідконтрольних Україні територіях або ж загинули.

Зважаючи на вище перелічені фактори, багато компаній вимушені були призупинити свою діяльність, переміститися на захід країни або ж за кордон, або взагалі закритися.

Через введений військовий стан, відбулося закриття морський портів, а саме 10 з 13 на даний момент не мають змоги функціонувати. Наразі у звичному режимі працюють тільки дунайські порти (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ). І, незважаючи на те, що до початку війни вони майже не функціонували, їм все ж таки вдалося збільшити обробку вантажів до 27,6 млн.тонн станом на кінець 2023 року. Також, перевезення повітряним транспортом вантажу стало зовсім неможливим через закриття повітряного простору над територією України. Тому основний «удар» взяли на себе наземний транспорт: залізничний та автомобільний [33].

При цьому, на початку війни навіть залізницею в першу чергу перевозили ніяк не товари, а людей, і це була основна функція «Укрзалізниці» на той момент. В свою чергу, автомобільним транспортом перевозили товари гуманітарного призначення. Таким чином, обсяги перевезених вантажів у разі зменшилися і за даними, станом на 2022 рік, обсяги автомобільних перевезень зменшилися трохи більше ніж на 20%, залізничним – на 48%, морським – на 85% та авіаційним – майже на 100% [34]. Тому, саме зернові культури, метали, руди – все, що було поширеним до перевезення і перед початком війни, евакуйовувалися залізницею.

Також, варто не забувати, що під час повномасштабної війни, будь який транспорт, який може перевозити вантаж на експорт чи імпорт, наразі перевозить товари подвійного призначення, гуманітарного напрямку тощо.

Отже, війна поділила український ринок логістики на «до» та «після». Але все ж таки, галузь логістики на даний момент знаходиться в стані пристосування до виникнутих умов, а на майбутнє має позитивну тенденцію до розвитку всіма видами транспорту та напрямками.

2.2. Оцінка внутрішніх та зовнішніх конкурентних переваг

Як вже було раніше зазначено, економіка України з настанням війни зазнала великих змін, і ринок логістики зокрема. Однак, все ж таки при чітких розрахунках всіх загроз та переваг при створенні великого логістичного комплексу можливо досягти максимального ефекту навіть в складних воєнних умовах.

В першу чергу, варто розглядати місцерозташування, оскільки саме розвинена транспортна інфраструктура та вдале розташування буде потенційно привабливим для створення логістичного комплексу.

До настання війни, практично кожна область України мала свої переваги до розташування великих логістичних комплексів. Але, наразі, через неможливість потрапити на деякі з територій та загрозу атак, розташування складів комплексу в таких областях, як Харківська, Запорізька, Херсонська та

Миколаївська не є безпечним. Комплекс, який буде розташований в Одеській області зможе забезпечити на деякий час потреби всього півдня України.

По-перше, Одеська область має добре розвинену транспортну інфраструктуру. Наприклад, Одеський порт є один із найсучасніших портів Чорноморського узбережжя. Він здатний обслуговувати різні типи суден та різні види вантажів. Також, варто не забувати про доступність до залізниці, дороги для перевезення вантажу автомобільним транспортом та аеропортів, що створює можливості для швидкого та ефективного переміщення вантажу не тільки Україною, а й і всьому світові.

Якщо розглядати конкретне місце розташування, варто обрати достатньо велику площу для створення комплексу, який буде мати склади та місце для розташування транспорту за містом, яке буде знаходитись по трасі Київ-Одеса, недалеко від транспортної розв'язки кільцевої дороги. Це забезпечить, в першу чергу, доступ до залізничних колій, оскільки, на сьогоднішній день, велика частка вантажу перевозиться саме залізницею, так як і автомобілями. Тому розташування по трасі біля головної транспортної розв'язки буде найвигіднішим з точки зору доступності до усіх напрямків України всіма видами транспорту.

В умовах війни це єдині види транспорту якими масово можуть доставляти вантажі, оскільки, морські порти як і аеропорти заблоковані і не функціонують, однак після закінчення війни таке місцерозташування буде також вигідним, так як є можливість перевезення вантажу до Одеського порту та аеропорту і вантаж може бути доставлений в будь-якому напрямку.

По-друге, провівши аналіз подібних логістичних комплексів в Одеській області, можна зробити висновок, що більшість з них мають достатньо високу якість обладнання та можуть виконувати різноманітні функції. Наприклад, склади є різних типів: сухі, холодильні, морозильні та мультитемпературні, що забезпечують складування різного типу вантажів (продуктів харчування, побутової хімії, техніки, косметики та парфумерії, будівельних матеріалів тощо) [35].

По-третє, робота складів та комплексу загалом неможлива без участі висококваліфікованого персоналу. На даний момент, через війну спостерігається зменшення кількості людей які можуть працювати, так як багато з них пішли на фронт, загинули або опинилися на непідконтрольних Україні територіях. Через це можуть виникнути деякі труднощі з пошуком кваліфікованого персоналу.

Останній, але не менш важливий пункт до розгляду це використання сучасних технологій компаніями. Однією з тих, що були впроваджені у 2019 році, а зараз стали основними у великих логістичних компаніях це можливість відслідковувати поставки вантажу і його переміщення в режимі реального часу. До того ж, такий «трекер» включає в собі не тільки рух вантажу, а й погоду на даний момент, стан доріг тощо.

Ще однією технологією, яку поступово впроваджують логістичні компанії це роботизація складів. Тобто, існує пристрій, який дуже швидко здатний завантажити або розвантажити, наприклад, вантажівку, переміщати вантаж по складському приміщенню, діставатися до важкодоступних місць, таким чином допомагаючи і пришвидшуючи роботу. Також варто не забувати про штучний інтелект. Такий пристрій стане в нагоді компаніям задля ефективного прокладання маршруту та планування попиту, що значно пришвидшить роботу, зменшить помилки та зайві витрати [36].

Однак, незважаючи на те, що всі вищеперелічені переваги створення комплексу саме на території Одеської області є економічно вигідними, існує ряд факторів та загроз, які можуть негативно вплинути на його розвиток.

В першу чергу, треба відзначити, що майже всі дороги в Україні наразі перебувають у незадовільному стані, що значно ускладнює перевезення вантажу між містами. В тому числі, це зумовлено нестабільною політичною ситуацією, яка має негативний вплив не тільки на стан доріг та цілісність складів, які час від часу зруйновуються внаслідок атак, а також, через війну спостерігається різке збільшення цін, що веде за собою збільшення витрат логістичної компанії на утримування складів, техніки, обладнання тощо.

Щодо інновацій, які стрімко компанії намагаються впровадити задля пришвидшення роботи і, власне, зменшення витрат, вони абсолютно не фінансуються державою. А, якщо говорити про залучення іноземних інвестицій, на даний момент з цим теж існує проблема, оскільки Україна під час війни не є інвестиційно привабливою країною. Тому компанії мають за власні кошти розробляти та впроваджувати новітні технології в роботу своїх комплексів.

Ще однією можливою проблемою може стати звичайно транспортні затори. Таку ситуацію можна було б спостерігати в будь-якому великому місті, але, все ж таки, велика кількість машин на дорогах навіть за містом збільшує, по-перше, час доставок вантажу, а по-друге, витрати на таку доставку.

Розглядаючи створення логістичного комплексу в сучасних умовах воєнного стану, варто звернути увагу і на персонал. Наразі по всій країні існує дуже високий рівень міграції, та трудової міграції зокрема. Люди виїжджають за кордон у більшій степені через війну і неможливість знаходитися під обстрілами. Таким чином, вимушено ідуть працювати у компанії за кордоном, у той час як в Україні зменшується кількість працівників не тільки сфери логістики, а й інших галузей економіки. Тому найбільш автоматизовані логістичні комплекси, де кількість співробітників зведена до мінімуму будуть мати перевагу над іншими [37].

На основі проведеного аналізу вище, розробимо SWOT-аналіз у вигляді таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

SWOT-аналіз створювання проєкту логістичного комплексу на території
Одеської області

Сильні сторони	Слабкі сторони
1	2
1. Наявність зручних шляхів транспортного сполучення (залізничні колії, автомобільна дорога, порт, аеропорт).	1. Незадовільний стан доріг.

Продовження табл. 2.3.

1	2
2. Технічна оснащеність комплексів, наявність різноманітного обладнання тощо.	2. Відсутність фінансування державою інноваційних технологій.
3. Кваліфікований персонал.	3. Затори на дорогах.
Можливості	Небезпеки
1. Розвиток технологічного процесу і його вдосконалення.	1. Війна/обстріли тощо.
2. Максимальна автоматизація бізнес процесів на підприємстві.	2. Нестабільність політичної ситуації.
3. Об'єднання учасників ринку задля досягнення спільної мети. Можливість аутсорсингу.	3. Складності із залучення іноземних інвестицій.
	4. Високий рівень міграції населення за кордон через війну.

Джерело: складено за матеріалами [37]

Таким чином, проаналізувавши сильні та слабкі сторони, можливості та небезпеки до створення логістичного комплексу на території Одеської області під час воєнного стану, варто запропонувати наступні заходи для уникнення слабких сторін та зменшення загроз.

Аби уникнути слабких сторін варто, по-перше, залучати більше інвестицій для ремонту та реконструкції доріг в області, а також створювати технології, які б забезпечували швидкий та ефективний ремонт доріг. Далі, щоб збільшити фінансування державою новітніх технологій, можливо співпрацювати з академічними установами, наприклад університетами або дослідницькими установами задля спільного створення та впровадження інноваційних технологій у логістичну галузь. Останнє, що варто впровадити аби зменшити затори це підвищити пропускну спроможність доріг шляхом їх модернізації, тобто створення додаткових тунелів, мостів тощо, що допоможе зменшити скупчення автомобільного транспорту в одному місці.

Також, треба вжити відповідних заходів для того, аби мінімізувати загрози. Наприклад, нестабільність політичної ситуації можна вирішити шляхом

встановлення довгострокових партнерських відносин із міжнародними компаніями. Це допоможе забезпечити стабільний потік замовлень та попиту на послуги логістичного комплексу, також такі взаємозв'язки можуть допомогти розширенню бізнесу, шляхом відкриття нових ринків та клієнтів.

Труднощі із залучення іноземних інвестицій можуть бути вирішені скоріш за все на державному рівні. Для цього потрібно стабілізувати правову систему і подбати про захист інвесторів.

Заходи, які могли б допомогти зберегти робочу силу в середині країни, наступні: впровадження програм для підготовки та підвищення кваліфікації місцевого населення, а також розроблення програм соціальної підтримки та стимулювання, що зможе утримати персонал.

Отже, у сучасних воєнних умовах український бізнес, який тільки починає свою діяльність має дуже багато викликів, які можуть стати на заваді до його розквіту і подальшого розвитку. Однак, саме завдяки детальному аналізу і грамотному підході до врахування можливих чинників, які можуть дестабілізувати роботу логістичного комплексу, можливо уникнути загроз та перетворити слабкі сторони на сильні.

2.3. Формування витрат на відкриття логістичного комплексу

На етапі планування та саме започаткування проєкту створення логістичного комплексу, варто дуже ретельно підійти до питання витрат, оскільки проаналізувавши їх, ми матимемо уявлення про те, скільки коштів нам знадобиться для старту. В подальшому, аналіз витрат також визначатиме конкурентоспроможність комплексу на ринку та його ефективність у довгостроковий період.

Отже, варто розпочати із формування стартового капіталу та його конкретних елементів, які будуть задіяні при створенні логістичного комплексу. Приведемо їх в таблиці 2.4.

Таблиця 2.4

Формування стартового капіталу

№	Статті витрат (елементи стартового капіталу)	Сума, грн	Питома вага, %
1	Витрати на реєстрацію (включаючи отримання дозвільної документації)	39 360	0,06%
2	Витрати на купівлю земельної ділянки	9 360 000	13,19%
3	Витрати на дизайн створення об'єктів інфраструктури на території	26 000 000	36,64%
4	Витрати на будівництво складських приміщень, офісів тощо		
5	Витрати на придбання необхідного устаткування	7 000 000	9,68%
6	Витрати на придбання транспорту	27 650 000	38,96%
7	Витрати на придбання офісних меблів	316 700	0,45%
8	Витрати на придбання комп'ютерної техніки (комп'ютер, принтер та ін.) та програмного забезпечення	349 000	0,49%
9	Вартість підключення до Інтернет	2500	0,004%
10	Витрати на проведення рекламних заходів до відкриття бізнесу	29 100	0,04%
11	Витрати на придбання та установку охоронної сигналізації	217 001	0,31%
	У С Ь О Г О	70 963 661	100%
ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ			
1	Власні засоби	43 313 661	61,04%
2	Кредити комерційних банків	27 650 000	38,96%

Джерело: складено автором.

Отже, згідно вищенаведеної таблиці, для відкриття логістичного комплексу на території України, потрібно оформити деякі ліцензії та дозволи, такі як:

- дозвіл на будівництво – 8000 грн.;
- дозвіл із СЕС України – 1000 грн.;
- дозвіл пожежної інспекції – 1000 грн.;
- дозвіл на введення об'єкта в експлуатацію – 10 000 грн.;
- дозвіл на розміщення зовнішньої реклами – 4000 грн.;
- ліцензія на перевезення вантажів автомобільним транспортом – 2481 грн.

та 3028 грн. державний збір.

Також, потрібно враховувати до цих витрат:

- нотаріальні послуги – 1000 грн.;
- підготовка установчих документів юридичної особи – 1500 грн.;
- державна реєстрація юридичної особи за участю громадян України – 3000 грн.;
- виготовлення печатки – 150 грн.;
- включення відомостей про юридичну особу до Єдиного Державного Реєстру – 300 грн.;
- акредитація суб'єкта господарювання в митному органі України – 1500 грн.;
- отримання технічного паспорту – 2400 грн.

Загалом на реєстрацію та отримання дозвільної документації буде витрачено 39 360 грн.

Наступна стаття витрат стосується купівлі земельної ділянки. Провівши детальний аналіз цін на земельні ділянки у вибраному нами районі, а саме по трасі Київ-Одеса, земельна ділянка в 40 000 кв.м. буде коштувати 240 000 дол. США або 9 360 000 грн (з розрахунку 600 дол. США за 100 кв.м.).

Незважаючи на те, що земельна ділянка має площу 40 000 кв.м., сам логістичний комплекс буде займати половину цієї площі, а саме 20 000 кв.м. Аналізуючи ринок будівництва та дизайну створення об'єктів інфраструктури, вартість таких послуг коштуватиме 1300 грн за 1 кв.м. Відповідно сума коштів, яка буде витрачена на побудування та дизайн складського приміщення, офісів тощо дорівнює 26 000 000 грн.

На черзі розгляд необхідного устаткування, яке буде відповідати класу складського приміщення та витрат на нього. Отже, складське приміщення нашого логістичного комплексу відповідатиме класу А+ (за розробленою класифікацією компанії Knight Frank) [38]. Для такого класу складів відповідний наступний перелік устаткування:

- автоматизовані системи складського управління, наприклад автоматизоване сортування та розміщення, а також перевезення товарів в межах складу;
- технічне обладнання, таке як: системи зберігання, підйому та розвантаження вантажів;
- автоматизовані системи ведення обліку товарів та системи інвентаризації;
- наявність високоякісних систем безпеки, як відеоспостереження, системи виявлення вторгнень (датчик руху) тощо;
- спеціалізовані зони до зберігання товарів з особливими вимогами, такі як холодильні та морозильні камери для зберігання товарів з низькою температурою.

Загалом на найсучасніше устаткування для складів класу А+ витратимо 7 000 000 грн.

Перейдемо до витрат на придбання транспорту. Отже, по-перше, нам потрібні вантажівки в наступних кількостях: 4 великих (вантажопідйомність яких перевищує 10 000 кг), 4 маленьких (вантажопідйомність яких від 5 000 до 10 000 кг), а також 2 рефрижератора, тобто вантажівки, які здатні перевозити товари з особливими вимогами зберігання. Використовуватимемо вантажівки б/в, вік яких не більше 5 років та пробіг яких не більше 250 000 км. Ціни маємо відповідні:

- велика вантажівка – 2 600 000 грн. за шт.;
- маленька вантажівка – 1 400 000 грн. за шт.;
- рефрижератор – 3 100 000 грн. за шт.

Таким чином, нам знадобиться 22 200 000 грн. на придбання вантажівок для перевезення вантажу.

До витрат на транспорт варто віднести й інший транспорт який виконує функції розміщення та перевезення, але в межах складського приміщення. Такими є:

- електроштабелер – 4 шт. (вартість 1 шт. – 500 000 грн.);

- складські тягачі – 2 шт. (вартість 1 шт. – 10 000 євро або 40 000 грн.);
- гідравлічні теліжки – 5 шт. (вартість 1 шт. – 70 000 грн.);
- чотирьох колісні складські теліжки – 5 шт. (вартість 1 шт. – 4 000 грн.);
- автонавантажувач – 6 шт. (вартість 1 шт. – 500 000 грн.).

Отже, 5 450 000 грн. коштуватиме транспорт для розміщення товару в межах складу. Додаючи до цієї вартості вартість вантажівок, отримаємо 27 650 000 грн.

Переходячи до витрат на офісні меблі та комп'ютери, принтери, програмне забезпечення, доречно розрахувати кількість працівників логістичного комплексу і відобразимо це у вигляді рис. 2.2.

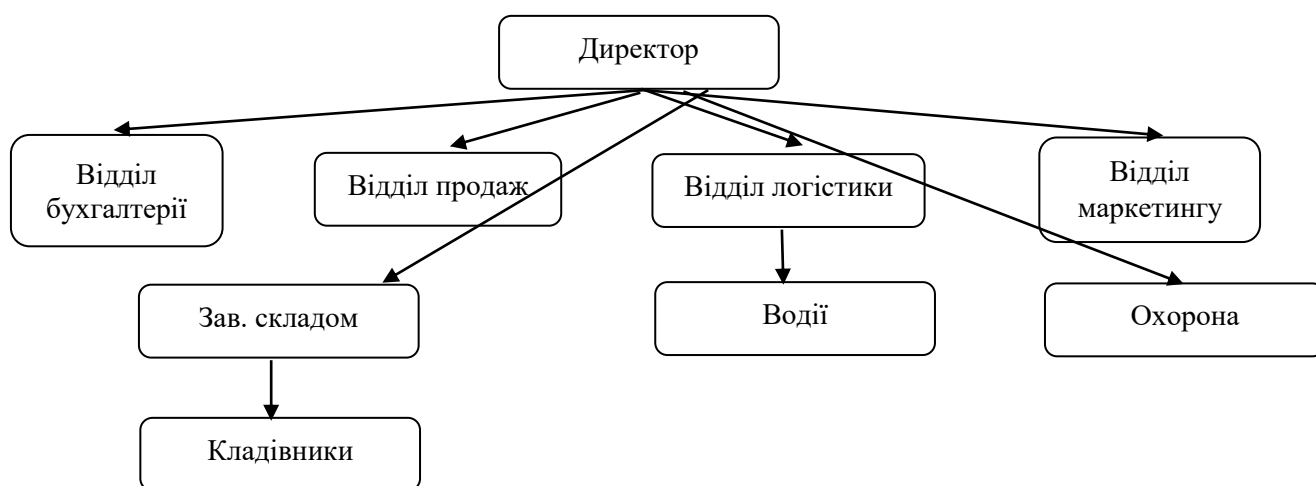


Рис. 2.2. Структура працівників логістичного комплексу

Джерело: складено автором

Згідно з приведеним вище рисунком, розрахуємо кількість працівників за відділами. Отже, відділ бухгалтерії – 2 людини, відділ продаж – 4 людини, відділ логістики – 2 людини, відділ маркетингу – 1 людина, кладівники – 4 старших кладівника та 24 звичайних, водії – 22 людини та охорона 10 людей, які працюватимуть позмінно.

Відповідно до проведених розрахунків кількості працівників маємо наступну кількість офісних меблів:

- столи – 44 шт. (столи не потребують водії та, оскільки, охоронці працюють позмінно, відповідно кількість столів зменшується в 2 рази і становить 5). Робочий стіл коштує 2000 грн., тому 44 столи коштуватимуть 88 000 грн.;

– стільці – 95 шт. (у даному випадку водії потребують стільці для відпочинку, а також в кабінетах варто враховувати додаткові стільці). Отже офісний зручний стілець коштує 2000 грн. тому 190 000 грн. витратимо на стільці;

– шафи – 11 шт. Середня ціна на офісні шафи 2700 грн. за 1 шт. тому витратимо 29 700 грн.;

– сейф – 3 шт. Ціна на сейф становить 3000 грн., тому 9000 грн. витратимо на сейфи для відділів.

Згідно розрахунків, 316 700 грн. витратимо на придбання офісних меблів.

З розрахунку кількості працівників, визначимо кількість комп'ютерної техніки (моніторів, корпусів, клавіатур та мишок), принтерів/ксероксів/сканерів, програмного забезпечення та маршрутизаторів для подальшого використання інтернету.

Отже, нам знадобиться:

– монітори та корпуси – по 20 шт. Один такий комплект коштує 6 000 грн., тому витратимо на це 120 000 грн.;

– клавіатури – відповідно 20 шт. Ціна однієї клавіатури в середньому 800 грн., тому витратимо на 20 клавіатур 16 000 грн.;

– мишки – також 20 шт., ціна за одну 400 грн. Витратимо на 20 мишок 8 000 грн.

– принтер/ксерокс/сканер – 11 шт. Оскільки, такий пристрій багатофункціональний, його придбати вигідніше. Ціна одного такого принтеру становить 5 000 грн. Відповідно 55 000 грн. витратимо на принтери у відділи;

– програмне забезпечення – встановлюється на кожній комп'ютер, відповідно вартість становитиме 80 000 грн.;

– маршрутизатор. Обираючи маршрутизатор, варто бути впевненим, що він буде достатньо потужний для роботи в складському приміщенні, саме тому:

– простих маршрутизаторів для роботи в офісі потрібно 7 шт. кожен з яких вартістю 2000 грн. Відповідно на це витратимо 14 000 грн.;

– більш потужних маршрутизаторів для підтримання гарного з'єднання на складі 8 шт. по 7 000 грн. Отже, 56 000 грн. витратимо на потужні маршрутизатори.

Підсумовуючи вище наведені розрахунки, на комп'ютерне обладнання, в тому числі програмне забезпечення та принтери витратимо 349 000 грн.

Наступним кроком є підключення Інтернету. В м. Одеса та Одеській області існують багато компаній, які є інтернет – провайдерами. Наприклад компанія «Тенет» [39], яка була обрана нами, поєднує в собі неперебійний зв'язок, швидке реагування на можливі проблеми та відносно невелику ціну за тарифний план. Отже, оскільки логістичний комплекс за площею є достатньо великим, оберемо такий тарифний план, який буде надавати максимально потужній інтернет зв'язок. Таким тарифним планом є «Корпоративний інтернет 100» вартістю 2500 грн/місяць.

Звичайно, перед відкриттям будь-якого підприємства, в тому числі логістичного комплексу, варто заздалегідь подбати про рекламні заходи до його відкриття. Найефективнішою наразі є реклама в соціальних мережах, таких як Facebook та Instagram, а також у вигляді банерів у Google, але не варто забувати й про традиційні методи розміщення реклами, наприклад на білбордах по місту. Всі ці заходи не є дуже затратними, але гарантують позитивний ефект від їх використання.

Таким чином, проаналізувавши інформацію в мережі Інтернет, маємо наступні ціни на рекламу:

– реклама в мережі Facebook: 2 дол. США або 78 грн. за добу, тобто $\approx$ 2400 грн. на місяць. На таку суму нам гарантують 1000 показів на день;

– реклама в мережі Instagram: 1 дол. США або 39 грн. за добу, тобто $\approx$ 1200 грн. за місяць;

– банери в Google: 3 дол. США або 117 грн. за добу, тобто 3 510 грн. за місяць;

– білборд: розміщення такої реклами коштуватиме в м. Одеса в середньому 5500 грн за 1 місяць. Таких білбордів по місту нам знадобиться 4.

Підсумовуючи, на рекламу на місяць витратиметься 29 100 грн.

Останніми витратами, але не останніми по значимості, є витрати на охоронну сигналізацію. На даний момент, в цій галузі швидко набирає популярності компанія «Аjah» [40]. Вона пропонує достатньо широкий вибір пристроїв, такі як: датчики руху від вторгнення, відеоспостереження, протипожежна система, система яка запобігає потопам.

Для того аби порахувати витрати на охорону в логістичному комплексі, потрібно розділити його на три основні зони:

1. Зона складу.
2. Зона офісних приміщень.
3. Територія.

В нашому випадку, ми будемо використовувати датчики руху та пристрої для відеоспостереження.

Таким чином, для зони складу нам потрібен обов'язково блок управління, вартість якого 10 000 грн., також 30 датчиків руху, вартість одного 1700 грн. та 6 камер відеоспостереження, вартість однієї такої камери 3400 грн.

Для зони офісного приміщення необхідно блок управління, 6 датчиків руху та 6 камер відеоспостереження.

Зона території є достатньо великою, тому на цю зону виділяємо блок управління та 10 датчиків руху, а також 20 камер відеоспостереження.

Підраховуючи все вищеперелічене, отримаємо суму в 217 000 грн. Але варто враховувати також і встановлення всіх цих пристроїв, які компанія, наразі через акцію, встановлює майже безкоштовно, за 1 грн. Тому 217 001 грн. витратимо на охоронну сигналізацію.

Отже, усього ми витратимо на реєстрацію, будівництво, облаштування майбутнього логістичного комплексу 70 963 661 грн. Заповнюючи колонку «питома вага, %» в таблиці 2.4, бачимо, що найбільші витрати йдуть на дизайн створення об'єктів інфраструктури та будівництво складських приміщень, офісів тощо; на придбання транспорту, як вантажівок, так і техніки, яка працюватиме в

межах складу; а також, власне, придбання земельної ділянки площею в 40 000 кв.м.

Коли витрати вже сформовані, треба подумати про фінансування. Найчастіше підприємцям не вистачає потрібної суми коштів аби розпочати свій бізнес, тому вони вдаються до допомоги банків.

Аналізуючи які позики дають банки на даний момент в Україні, а саме на прикладі програми «Доступні кредити 5-7-9%», яка існує в «ПриватБанку», можна зробити висновок, що кредит на бажану суму коштів отримати наразі неможливо, оскільки головною умовою для юридичних осіб, як малого бізнесу, та і великого бізнесу є надання інформації про річний дохід підприємства за звітній період (календарний рік) який: у випадку малого підприємства не буде перевищувати суму еквівалентну 10 млн. євро; у випадку великого підприємства перевищуватиме суму еквівалентну 50 млн. євро [41].

Виходячи з цієї інформації, на даний момент, усі витрати пов'язані з придбанням землі, будівництвом інфраструктури та її дизайном повинні бути покриті із власних коштів, оскільки підприємство є тільки відкриваючимся і немає доходу.

Однак, при започаткуванні нашого комплексу, ми розробимо наступну стратегію: спочатку ми понесемо витрати на придбання землі та будівництво складів – тобто мінімальне, що нам потрібно для старту. Через рік, при умові позитивного прибутку, візьмемо кредит і придбаємо основні засоби. Таким чином, надаватимемо ще й додатково послуги перевезення вантажів. Тому, 61% від загальної суми витрат ми покриємо власноруч, а 39%, які відведені на транспорт віддаватимемо банкові до 5 років щомісяця рівними частинами [42].

Висновки до другого розділу

Отже, під впливом воєнного стану, майбутній логістичний комплекс стикнеться з великою кількістю викликів, які можуть стати на заваді його розвитку. Саме тому, в цьому розділі було розкрито питання того, які слабкі

сторони та загрози існують при створенні логістичного комплексу і як їх покращити або уникнути. Водночас, були описані сильні сторони та можливості, які підштовхують нас до створення такого комплексу.

У розділі також було проведено аналіз ринку логістичних послуг в Україні до початку повномасштабного вторгнення російських військ та після нього. Було розглянуто, яким чином здійснювалося і здійснюється зараз перевезення різних груп товарів, якими видами транспорту, в яких кількостях тощо.

Останнім важливим етапом другого розділу стало формування витрат на відкриття логістичного комплексу в Одеській області. Таким чином, згідно розрахунків, на відкриття логістичного комплексу нам знадобиться 70 963 661 грн. До цієї суми входить усе: від придбання земельної ділянки та оформлення відповідної документації, дозволів тощо, до проведення інтернету і витрат на нього на місяць. Однак, взяти кредит не є можливим на даний момент, оскільки умовою до отримання позики є наявність річного доходу за звітний період (календарний рік), який для малого та великого бізнесу, звичайно, різний, але не застосовний до нашого випадку через те, що наше підприємство буде тільки започатковано. Тоді, розробимо стратегію, в рамках якої через рік, при умові позитивного прибутку від функціонування комплексу, матимемо можливість взяти кредит на основні засоби, але при цьому більшість витрат понесемо власноруч.

РОЗДІЛ 3. ОЦІНКА ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРОЄКТУ СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

3.1. Розрахунок та аналіз показників ефективності проєкту

Останнім етапом в започаткуванні власного бізнесу є аналіз показників ефективності підприємства, оскільки це дозволяє оцінити чи є доцільним втілювати в життя такий проєкту.

Проаналізувавши показники ефективності можна:

1. виявити слабкі місця і вчасно почати коригувати стратегію розвитку;
2. зрозуміти, наскільки ефективно використовуються ресурси, такі як грошові кошти, час та людські ресурси;
3. при позитивній динаміці, отримати позику для закупівлі основних засобів, про які було описано в минулому розділі.

Отже, розрахунок та аналіз показників ефективності проєкту дозволяє не тільки зрозуміти фінансовий стан підприємства, а й створює основу для прийняття стратегічних рішень та оптимізації діяльності.

Таким чином, в першу чергу варто розрахувати суму грошового потоку за роками життєвого циклу проєкту. Скористаємося таблицею 3.1.

Таблиця 3.1.

Рахунок прибутку та грошового потоку за роками функціонування
логістичного комплексу

Показники	За роками (грн)				
	1-й рік	2-й рік	3-й рік	4-й рік	5-й рік
1	2	3	4	5	6
1. Виручка від реалізації послуг, усього	21 600 000	32 400 000	43 200 000	48 600 000	54 000 000
у т.ч. сухі склади	4 320 000	6 480 000	8 640 000	9 720 000	10 800 000
морозильні склади	17 280 000	25 920 000	34 560 000	38 880 000	43 200 000

Продовження табл. 3.1.

1	2	3	4	5	6
2. ПДВ (до бюджету)	4 320 000	6 480 000	8 640 000	9 720 000	10 800 000
3. Чистий дохід	16 586 400	25 226 400	33 636 400	37 956 400	42 276 400
4. Поточні витрати	1 292 880	1 292 880	1 528 320	1 528 320	1 528 320
5. Фінансовий результат	4 425 267	19 392 768	26 053 528	29 595 928	33 138 328
6. Чистий прибуток	4 425 267	19 392 768	26 053 528	29 595 928	33 138 328
7. Грошовий потік	4 425 267	19 392 768	26 053 528	29 595 928	33 138 328

Джерело: складено автором

Згідно вищенаведеної таблиці варто розшифрувати, яким чином ми отримали такі показники.

По-перше, ми розраховували виручку від реалізації послуг. Основною задачею, яку виконуватиме логістичний комплекс є складування, тому розрахунки проведені згідно цьому. Оскільки, будівля логістичного комплексу матиме площу 20 000 кв.м., 2000 кв.м. з них відведемо на офісні, господарські приміщення тощо, а інші 18 000 кв.м. на склади та складські приміщення. З цих 18 000 кв.м. половина відводиться на сухі склади, інша половина – морозильні та холодильні камери для зберігання товарів, для яких потрібні особливі умови зберігання. Розраховуємо, що заповненість складського приміщення в перший рік функціонування становитиме 40%, у другий – 60%, у третій – 80%, у четвертий – 90%, у п'ятий – 100%. Заповнюватися сухі та морозильні склади будуть рівномірно, по половині. Провівши розрахунки, отримаємо, що усього в перший рік функціонування комплексу виручка становитиме 21 600 000 грн, у другий – 32 400 000, у третій – 43 200 000 грн, у четвертий – 48 600 000 грн, і у п'ятий – 54 000 000 грн.

По-друге, потрібно, згідно таблиці, розрахувати ПДВ, тобто податок на додану вартість. В Україні ПДВ на даний момент становить 20%, тому провівши

розрахунки в перший рік маємо 4 320 000 грн податку, у другий – 6 480 000 грн, у третій – 8 640 000 грн, у четвертий – 9 720 000 грн, і у п'ятий – 10 800 000 грн.

По-третє, треба розрахувати чистий дохід. Чистий дохід розраховується наступним чином: з виручки від реалізації послуг відраховуються податки та зарплатні робітникам. Таким чином, розрахуємо скільки на рік ми виплатимо зарплатні співробітникам.

Згідно структури працівників наведеної в розділі 2 цієї кваліфікаційної роботи, ми маємо 2 робітники відділу бухгалтерії. Один із них є головним бухгалтером, заробітна плата якого становитиме 40 000 грн. Зарплатня іншого – 30 000 грн. До відділу продажів відносяться 4 людини, зарплатня кожного з них по 30 000 грн. Відділ логістики – 2 людини, зарплатня кожного по 30 000 грн. Відділ маркетингу – 1 людина, заробітна плата якого теж 30 000 грн. Зав. складом отримуватиме 40 000 грн. Переходячи до заробітної плати кладівників, варто вказати, що при заповненості складу в 40% та 60% кількість кладівників, яка була наведена раніше (4 старших та 24 звичайних) не потрібна, тому на перший та другий рік розраховуємо по 2 старших кладівники та по 12 звичайних. Заробітна плата старших 25 000 грн, звичайних – по 15 000 грн. Директор отримуватиме 50 000 грн.

Отже, на заробітну плату за перший та другий роки ми виділимо по 600 000 грн. За третій, четвертий та п'ятий роки виділимо по 830 000 грн.

Переходячи до переліку податків, які повинні сплачуватися до отримання чистого доходу, окрім ПДВ є податок на землю, який становить 1% від загальної вартості землі. Отже, податок на землю становитиме 93 600 грн на рік.

Знаючи, всі необхідні показники, розрахуємо чистий дохід по роках:

– за перший рік: $21\,600\,000 - 4\,320\,000 - 93\,600 - 600\,000 = 16\,586\,400$ грн.

– за другий рік: $32\,400\,000 - 6\,480\,000 - 93\,600 - 600\,000 = 25\,226\,400$ грн.

– за третій рік: $43\,200\,000 - 8\,640\,000 - 93\,600 - 830\,000 = 33\,636\,400$ грн.

– за четвертий рік: $48\,600\,000 - 9\,720\,000 - 93\,600 - 830\,000 = 37\,956\,400$

грн.

– за п'ятий рік: $54\,000\,000 - 10\,800\,000 - 93\,600 - 830\,000 = 42\,276\,400$ грн.

Для знаходження чистого прибутку потрібно відрахувати додатково податок на прибуток, у розмірі 18%, рекламу (349 200 грн/рік), інтернет (30 000 грн/рік), а також витрати на комунальні послуги, які становитимуть в перший та другий роки приблизно 913 680 грн, а в третій, четвертий та п'ятий по 1 149 120 грн. Така різниця спостерігається через те, що ми використовуватимемо приблизно 40 кВт на годину, вважаючи те, що склади спочатку працюватимуть не в повному обсязі. В подальшому використовуватимемо приблизно по 50 кВт на годину. Вартість 1 кВт на годину 2 грн 64 коп. Також було враховано водопостачання до витрат на комунальні послуги: 1 м. куб. коштує 18 грн [43].

Однак, розраховуючи чистий прибуток для першого року, варто враховувати витрати на необхідне устаткування, меблі, комп'ютерну техніку, охоронну сигналізацію тощо.

Провівши всі розрахунки, отримаємо наступні дані, які наведені в таблиці.

Також, варто вказати, що в нашому випадку чистий прибуток, фінансовий результат та грошовий потік збігаються. Це є рідкісним випадком, але в нашому випадку ці показники збігаються, оскільки немає інших відрахувань, наприклад таких як покриття боргів тощо, які не включаються до фінансового результату, але включаються до чистого прибутку. Тоді показники мали б відрізнятися.

Переходячи до наступного етапу, варто розрахувати такі показники, як чисту поточну вартість (NPV), індекс прибутковості (PI), термін окупності (DPP) та внутрішню норму прибутковості (IRR). Також, доречно навести формули для кожного з цих показників економічної ефективності.

Формула для знаходження чистої поточної вартості:

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{CF}{(1+i)^t} - I_0, \text{ де} \quad (1)$$

CF – грошовий потік;

i – ставка дисконтування;

I_0 – стартовий капітал.

Аби знайти ставку дисконтування треба скористатися наступною формулою:

$$I_0 = \frac{CF}{(1+i)^t} \quad (2)$$

Формула для знаходження індексу прибутковості:

$$PI = \frac{NPV}{I_0} \quad (3)$$

Формула для знаходження терміну окупності:

$$DPP = \frac{I_0}{CF} \quad (4)$$

Формула для знаходження внутрішньої норми прибутковості:

$$\sum_{t=1}^n \frac{CF}{(1+IRR)^t} = 0 \quad (5)$$

Всі показники, після розрахунку, відобразимо в таблиці 3.2

Таблиця 3.2

Показники економічної ефективності проекту

Показники	За роками, грн				
	1-й рік	2-й рік	3-й рік	4-й рік	5-й рік
1. Стартовий капітал (початкові інвестиції)	9 869 181	1 986 480	2 451 920	2 451 920	2 451 920
2. Грошовий потік	4 425 267	19 392 768	26 053 528	29 595 928	33 138 328
3. Ставка дисконтування	-0,5	2,1	1,1	0,8	0,6
4. Чиста поточна вартість	-1 018 647	31 497	361 332	367 384	708 397
5. Внутрішня норма прибутковості	—	—	—	—	—
6. Індекс прибутковості	-0,1	1,1	1,1	1,2	1,3
7. Термін окупності	2,2	0,1	0,09	0,08	0,07

Джерело: складено автором

Однак, як видно з таблиці в розрахунку IRR виникають труднощі, оскільки при заданому рівнянні відповіді немає. З чим це може бути пов'язано? З неможливістю знайти єдину внутрішню норму прибутковості. Застосовуючи аналітичний та ітераційний метод, не було знайдено правильного рішення.

3.2. Аналіз ризиків і заходи їх запобігання

Важливим при започаткуванні будь-якого бізнесу є не тільки аналіз показників ефективності, а й розгляд та детальний аналіз ризиків, з якими може стикнутися підприємство, як із самого початку його існування, так і в процесі його функціонування. Ризики та ступінь їх впливу доречно зобразити у вигляді таблиці 3.3.

Таблиця 3.3

Реєстр ризиків проекту

№	Опис	Оцінка ймовірності	Оцінка впливу	Інтегральна оцінка	Стратегія	Дії
1	2	3	4	5	6	7
1	Затримка в поставках або транспортуванні	Середня	Висока	Середня	Розвиток альтернативних маршрутів та постачальників.	Використання інформаційних систем для моніторингу та попередження можливих затримок.
2	Втрата чи пошкодження вантажу під час транспортування	Низька	Середня	Середня	Використання відповідного пакування та маркування.	Укладання страхових полісів на вантаж для відшкодування втрат у разі пошкодження.

Продовження табл. 3.3.

1	2	3	4	5	6	7
3	Технічні збої в обладнанні та інформаційних системах	Висока	Висока	Висока	Регулярне технічне обслуговування обладнання та оновлення	Проведення навчання персоналу з питань технічної безпеки та виявлення збоїв.
4	Пошкодження репутації через невдалі логістичні події	Середня	Висока	Середня	Розробка чіткої політики поведінки в екстремальних ситуаціях.	Побудова системи зворот. зв'язку з клієнтами для виявлення негативних відгуків та їх швидкого врегулювання.
5	Зміни в законодавстві	Висока	Висока	Висока	Постійне відстеження змін в законодавстві.	Адаптація стратегій та процедур відповідно до нових вимог.

Джерело: складено автором

Таким чином, згідно вищенаведеної таблиці, існують ризики які можуть впливати сильно на роботу логістичного комплексу та які незначно впливатимуть.

Однак, стратегії та дії для покращення ризиків описані не в повному обсязі, тому доречно розширити це питання.

Отже, в першу чергу розглянемо такий ризик як затримка в поставках або транспортуванні. Чи сильно такий ризик впливатиме на роботу комплексу? Так, оскільки затримки призводять до збільшення часу доставки, відповідно збільшення витрат на складське зберігання, втрат клієнтів та негативного впливу на репутацію підприємства. Затримка в доставці вантажу, в свою чергу, може виникнути через погодні умови, низьку ефективність транспортної інфраструктури та політичні нестабільності. Основною стратегією та діями щодо мінімізації такого ризику повинно бути:

- розвиток альтернативних маршрутів та пошук надійних постачальників;
- встановлення систем моніторингу поставок, запасів та транспортування;
- детальне планування доставки та контроль за логістичними процесами.

По-друге, існує ризик втрати чи пошкодження вантажу під час транспортування. Однак, такий ризик не має високого впливу, оскільки його можна мінімізувати шляхом попередньої підготовки вантажу до транспортування, тобто встановлення відповідного маркування та пакування. Також до стратегій та дій можна віднести:

- встановлення стандартів безпеки для персоналу та контроль їх дотримання;
- укладання страхових полісів на вантаж.

Третім суттєвим ризиком є технічні збої в обладнанні та інформаційних системах. З усіх вищенаведених ризиків, цей має найвищу ступінь впливу, оскільки, по-перше, вони можуть виникнути через відмову обладнання або програмного забезпечення, віруси, хакерські атаки тощо, а по-друге, призвести до перерв у роботі, втрати даних та втрати продуктивності. Аби мінімізувати цей ризик потрібно:

- проводити регулярне технічне обслуговування обладнання та програмного забезпечення;
- заздалегідь розробити план надзвичайних ситуацій та виправлення неполадок;

– провести навчання персоналу з питань технічної безпеки та виявлення збоїв.

Четвертим, та не менш впливовим, ризиком є пошкодження репутації через невдалі логістичні події. Вони можуть виникнути з багатьох причин. Одними з таких є помилки персоналу, технічні проблеми та затримки в поставках. Тому пошкодження репутації може призвести до втрати клієнтів, погіршення відносин із партнерами та, власне, зменшення прибутків. Аби цього уникнути можна:

- вдосконалення якості обслуговування клієнтів;
- вивчення та впровадження найкращих практик управління ризиками;
- побудувати системи зворотнього зв'язку з клієнтами для виявлення негативних відгуків та їх швидкого врегулювання.

Останнім ризиком є зміни в законодавстві. З таким ризиком може стикнутися будь-яке підприємство, оскільки зміни в законодавстві можуть відбуватися часто і мати значний вплив на логістичну діяльність, вони можуть вимагати значних зусиль для адаптації до нових умов та витрати на зміни процесів. Тому варто:

- постійно відстежувати зміни в законодавстві;
- можливо залучати юридичних консультантів та експертів;
- адаптувати стратегії та дії до нових умов.

Висновки до третього розділу:

Отже, після розподілення початкових витрат на купівлю земельної ділянки, будівництво, устаткування тощо, варто зрозуміти чи доцільним буде такий проєкт. Для чіткого зрозуміння чи буде прибутковим таке підприємство треба розрахувати показники ефективності. Для їх розрахунку, в першу чергу, потрібно розрахувати та проаналізувати прибуток та грошовий потік за роками функціонування.

Таким чином, чистий прибуток, після вирахування усіх податків, витрат на устаткування, заробітні плати працівникам, комунальні послуги, рекламу тощо, запланований наступний:

- у перший рік: 4 425 267 грн;
- у другий рік: 19 392 768 грн;
- у третій рік: 26 053 528 грн;
- у четвертий рік: 29 595 928 грн;
- у п'ятий рік: 33 138 328 грн.

На основі цього, були вираховані показники ефективності, такі як чиста поточна вартість, індекс прибутковості, термін окупності та внутрішня норма прибутковості. Згідно отриманих результатів, можна зробити висновок, що підприємство є прибутковим, звичайно не в перший рік функціонування, оскільки на перший рік припадає багато витрат, але в наступні роки, та протягом п'яти років, згідно таблиці, існує позитивний тренд. Індекс прибутковості переважно більше одиниці, що означає, що підприємство є доцільним. А також варто звернути увагу на термін окупності, який з розрахунку на перший рік дорівнює двом рокам, а надалі доходи логістичного комплексу повністю покриватимуть витрати. Але, існують і недоліки. Так як, наприклад, внутрішню норму прибутковості неможливо було вирахувати через наявність множинних коренів.

Також були прораховані усі можливі загрози з якими може стикнутися логістичний комплекс у ході його функціонування. Такими є:

- затримка в доставці вантажу або його транспортуванні;
- втрата чи пошкодження вантажу в ході його транспортування;
- технічні збої в обладнанні та інформаційних системах;
- зміни в законодавстві;
- пошкодження репутації через невдалі логістичні події.

До заходів їх мінімізації можна віднести в першу чергу розвиток альтернативних маршрутів та пошук надійних постачальників, детальне планування доставки та контроль за логістичними процесами; укладання

страхових полісів на вантаж; проводити регулярне технічне обслуговування обладнання та програмного забезпечення, заздалегідь розробити план надзвичайних ситуацій та виправлення неполадок; постійно відстежувати зміни в законодавстві, залучати юридичних консультантів та експертів; вивчення та впровадження найкращих практик управління ризиками, побудувати системи зворотнього зв'язку з клієнтами для виявлення негативних відгуків та їх швидкого врегулювання.

ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі досліджуються теоретичні, методичні та прикладні аспекти започаткування власної справи у галузі логістики та зроблено наступні висновки.

1. Головними передумовами до створення логістичних комплексів є в першу чергу доставлення вантажів, використовуючи два і більше види транспорту, а також оптимізування бізнес-процесів виробниками товару, яким, у свою чергу, не потрібно додатково витратити кошти на побудову власних складів, на контроль за зберіганням, аудит, комунальні послуги тощо.

2. Вивчаючи нормативно-правову базу було розглянуто багато законів та кодексів України, в яких простежується яким чином здійснюється регулювання в сфері логістики в Україні. Серед таких законів та кодексів: Конституція України, Податковий кодекс, Господарський кодекс, Митний кодекс, Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність», Закон України «Про транспорт», Закон України «Про автомобільний транспорт», Закон України «Про залізничний транспорт», Закон України «Про внутрішній водний транспорт», Повітряний кодекс України, Земельний кодекс України, Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності», Закон України «Про житлово-комунальні послуги», Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність», Закон України «Про транзит вантажів». Також, варто зазначити, що з 2014 року держава продовжує активно впроваджувати нормативно-правові акти щодо розвитку інфраструктури логістичної галузі аби відповідати європейським стандартам.

3. Провівши аналіз організаційно-правових форм, для масштабного логістичного комплексу доцільно обрати «ТОВ», оскільки це допоможе об'єднати свої вклади двом і більше осіб та підібрати ефективну систему оподаткування. Обираючи між загальною та спрощеною формами оподаткування, при створенні нашого комплексу оберемо загальну, оскільки вона має більше переваг, таких як: гнучкість у податковому плані через велику

кількість операцій, а також отримання більше можливостей для реалізації стратегічних проєктів.

Було розглянуто й перелік основних видів діяльності, які здійснюватиме логістичний комплекс. Такі види діяльності мають назву КВЕДи, і для нашого комплексу вони наступні:

- 52.10 «Складське господарство»;
- 52.21 «Допоміжне обслуговування наземного транспорту»;
- 52.24 «Транспортне оброблення вантажів»;
- 52.29 «Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту»;
- 68.20 «Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого майна».

4. Було проаналізовано ринкову кон'юнктуру в галузі логістики в Україні. До початку повномасштабного вторгнення логістика стрімко розвивалася і мала позитивний тренд на майбутнє. В основному вантажі перевозилися морем. Однак, після початку війни ситуація дещо змінилася. Наразі існує обмежена кількість видів транспорту яка може перевозити вантаж. Це або залізниця, або вантажівки, оскільки порти та аеропорти не функціонують в Україні. Щодо вантажу, наразі, окрім звичних товарів, перевозять й товари подвійного призначення, гуманітарного напрямку тощо.

5. Провівши SWOT-аналіз, ми виявили сильні та слабкі сторони; можливості та загрози для логістичного комплексу. Отже, сильними сторонами є наявність зручних шляхів транспортного сполучення (залізничні колії, автомобільна дорога, порт, аеропорт); технічна оснащеність комплексів, наявність різноманітного обладнання тощо; кваліфікований персонал. До слабких сторін віднесемо незадовільний стан доріг; відсутність фінансування державою інноваційних технологій; затори на дорогах. Можливостями є: розвиток технологічного процесу і його вдосконалення; максимальна автоматизація бізнес процесів на підприємстві; об'єднання учасників ринку задля досягнення спільної мети, можливість аутсорсингу. І небезпеки можливі наступні: війна/обстріли тощо; нестабільність політичної ситуації; складності із

залученням іноземних інвестицій; високий рівень міграції населення за кордон через війну.

Також були запропоновані заходи щодо мінімізації небезпек та уникнення слабких сторін.

6. Розрахувавши необхідні елементи для стартового капіталу, такі як: витрати на реєстрацію, придбання земельної ділянки, витрати на будівництво та дизайн, витрати на устаткування, витрати на транспорт, витрати на меблі, комп'ютерну техніку, охоронну сигналізацію, проведення рекламних заходів та витрат на інтернет було сформовано стартовий капітал, який становить 70 963 661 грн. Більшу частину витрат, а саме трохи більше ніж 60%, покриватимемо за власні кошти. Але кредит все одно братимемо. На прикладі банку «ПриватБанк», який надає позику на основні засоби, тобто на транспорт в нашому випадку. Однак існує умова, що кредит надається тільки при умові пред'явлення річного доходу за звітній період (календарний рік). Тому спочатку комплекс надаватиме послуги складування, а через декілька років функціонування комплексу, пред'явивши відповідні документи, отримавши позику, зможемо придбати транспорт, в кількості яка була вже раніше описана і надавати ще й послуги перевезення вантажів.

7. В останньому розділі оцінювали показники ефективності проекту такі як: чисту поточну вартість, індекс прибутковості, термін окупності та внутрішню норму прибутковості. До кожного з них були наведені формули, згідно яких проходив розрахунок. Показники ефективності розраховувалися на термін п'ять років і були отримані наступні результати: перший рік функціонування комплексу збитковий, однак простежується позитивна динаміка вже з другого року функціонування.

8. Для кожного року, згідно наведеної таблиці, було розраховано чистий прибуток від реалізації. Крім цього, було розраховано фінансовий результат, грошовий потік та виручку від реалізації послуг, а саме надання в оренду складського приміщення, яке матиме як сухі склади, так і морозильні склади. Також було наведено перелік податків, які повинні сплачуватися і проводився

розрахунок заробітної плати працівникам, згідно того, що в перші два роки логістичний комплекс функціонуватиме неповноцінно.

9. Було проведено аналіз ризиків, з якими може стикнутися підприємство. Серед них є затримка в поставках або транспортуванні; втрата чи пошкодження вантажу під час транспортування; технічні збої в обладнанні та інформаційних системах; зміни в законодавстві. Основними заходами для запобігання цих ризиків є використання відповідного пакування та маркування, регулярне технічне обслуговування обладнання, використання інформаційних систем для попередження та моніторингу можливих затримок, проведення навчання персоналу з питань технічної безпеки, постійне відстеження змін в законодавстві.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Будівництво логістичного комплексу. URL: <https://readycon.com.ua/articles/budivnyctvo-logistychnogo-kompleksu/> (дата звернення: 23.01.2024).
2. Як розвивалася складська логістика: від зерносховищ до роботизованих приміщень. URL: <https://wareteka.com.ua/uk/blog/yak-rozvyvalasya-skladska-logistyka/> (дата звернення: 23.01.2024).
3. Логистика в Украине – история длиною 20 лет. URL: <https://analytic.ub.ua/ru/15500-logistika-v-ukraine--istoriya-dlinoyu-20-let.html> (дата звернення: 24.01.2024).
4. Логістичні центри. Транспортно-логістичні центри. URL: <https://k-tsl.com/nauchnye-napравlenija-kafedry-tsl/logistika/logisticheskie-centry/> (дата звернення: 24.01.2024).
5. Будівництво логістичного комплексу. URL: <https://readycon.com.ua/articles/budivnyctvo-logistychnogo-kompleksu/> (дата звернення: 23.01.2024).
6. Нормативно-правова база управління логістичними системами і процесами. URL: https://pidru4niki.com/76300/logistika/normativno-pravova_baza_upravlinnya_logistichnimi_sistemami_protseami (дата звернення: 31.01.2024).
7. Селебинка Ю.В. Сучасний стан правового регулювання транспортної логістики України. *Закарпатські правові читання*. Том 1. 2017. С. 314-318.
8. Конституція України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. Дата оновлення: 01.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 31.01.2024).
9. Податковий кодекс від 02.12.2010 р. № 2755-VI. Дата оновлення: 29.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

10. Господарський кодекс України від 16.01.2023 р. № 436-IV. Дата оновлення 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

11. Митний кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. Дата оновлення: 13.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

12. Про транспортно-експедиторську діяльність : Закон України від 01.07.2004 р. Дата оновлення: 01.01.2024. № 1955-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

13. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

14. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

15. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

16. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 03.12.2020 р. № 1054-IX. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

17. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

18. Земельний кодекс України від 25.10.2001 р. № 2768-III. Дата оновлення: 26.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

19. Про регулювання містобудівної діяльності : Закон України від 17.02.2011 р. № 3038-VI. Дата оновлення: 04.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

20. Про житлово-комунальні послуги : Закон України від 09.11.2017 № 2189-VIII. Дата оновлення: 09.07.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2189-19#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

21. Про зовнішньоекономічну діяльність : Закон України від 16.04.1991 № 959-XII. Дата оновлення: 31.12.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

22. Про транзит вантажів : Закон України від 20.10.1999 № 1172-XIV. Дата оновлення: 01.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (дата звернення: 31.01.2024).

23. Організація бізнесу в Україні: правові форми. URL: <https://www.victorija.ua/dovidnik/orhanizatsiya-biznesu-v-ukrayini-pravovi-formy.html> (дата звернення: 23.02.2024).

24. Фізична особа-підприємець: хто такий ФОП насправді. URL: <https://youcontrol.com.ua/topics/fizychna-osoba-pidpriyemets/> (дата звернення: 23.02.2024).

25. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV редакція від 30.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 23.02.2024).

26. Куди витрачаються гроші: базовий перелік витрат підприємства. URL: <https://online.novaposhta.education/blog/kudi-vitrachayutsya-groshi-bazovij-perelik-vitrat-pidpriyemstva> (дата звернення: 23.02.2024).

27. Товариство з обмеженою відповідальністю в Україні. URL: <https://dlf.ua/ua/tovaristvo-z-obmezhenoyu-vidpovidalnistyu-v-ukrayini/> (дата звернення: 23.02.2024).

28. КВЕД: що це таке, для чого він потрібний та як обрати. URL: <https://ucap.io/kved/> (дата звернення: 23.02.2024).

29. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 15.03.2024).

30. Державна служба статистики України. Транспорт України 2021 року. Статистичний збірник. 2022. С. 29. URL:

https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf (дата звернення: 15.03.2024).

31. Ринок логістичних послуг України: тренди та можливості. URL: <https://www.tot.com.ua/post/rinok-logistichnih-poslug> (дата звернення: 15.03.2024).

32. ТОП-15 найбільших логістичних компаній України в 2023 році. URL: <https://wareteka.com.ua/uk/blog/logistichnih-kompanij-ukrayini-rejting/> (дата звернення: 15.03.2024).

33. Логістика в Україні: зміна фокуса та перспективи відновлення. URL: https://propertytimes.com.ua/industrialnaya_nedvizhemost/logistika_v_ukrayini_zmi_na_fokusa_ta_perspektivi_vidnovlennya (дата звернення: 15.03.2024).

34. Ринок вантажних перевезень у 2022 році. URL: <https://trademaster.ua/articles/313620> (дата звернення: 16.03.2024).

35. Складські послуги в Одесі. URL: <https://wareteka.com.ua/uk/skladski-poslugy-odesa/> (дата звернення: 27.03.2024).

36. Інновації в галузі логістики. URL: <https://sfii.gov.ua/innovacii-v-galuzi-logistiki/> (дата звернення: 27.03.2024).

37. Стратегія розвитку Одеської області на період 2021-2027 роки. URL: <https://oda.od.gov.ua/statics/pages/files/5e4e655ff2e7e.pdf> (дата звернення: 28.03.2024).

38. Класи складських приміщень: характеристики й відмінності. URL: <https://wareteka.com.ua/uk/blog/klasy-skladiv/> (дата звернення: 17.04.2024).

39. Телекомунікаційна компанія «Тенет». URL: <https://www.tenet.ua/> (дата звернення: 19.04.2024).

40. Охоронна система «Аjax». URL: <https://ajax.systems.ua/> (дата звернення: 19.04.2024).

41. «ПриватБанк» учасник програми «Доступні кредити 5-7-9%». URL: <https://privatbank.ua/business/5-7-9> (дата звернення: 24.04.2024).

42. Кредит на придбання основних засобів. «ПриватБанк». URL: <https://privatbank.ua/business/credit-na-oz> (дата звернення: 24.04.2024).

43. Актуальні тарифи на комунальні послуги в Одесі: скільки потрібно платити у 2024 році. URL: <https://od.vgorode.ua/ukr/news/kommunalka/a1255949-aktualni-tarifi-na-komunalni-posluhi-v-odesi-skilki-potribno-platiti-u-2024-rotsi> (дата звернення: 03.05.2024).