

операційних активах має, як правило, достатній «запас міцності», тобто наділений резервами підвищення його виробничого використання до певних меж;

- лише при досягненні таких меж приріст об'ємів операційної діяльності викликає необхідність зростання цих активів).

Інвестиційний прибуток підприємства (а також інші форми ефекту інвестицій) у процесі його інвестиційної діяльності формується звичайно зі значним «лагом запізнення». Це означає, що між витратами інвестиційних ресурсів та отриманням інвестиційного прибутку проходить звичайно достатньо великий період часу, що визначає довготривалий характер цих витрат. Диференціація розміру «лагу запізнення» залежить від форм протікання інвестиційного процесу. [2, с. 98].

Інвестиційній діяльності підприємства притаманні специфічні види ризиків, об'єднані поняттям «інвестиційний ризик». Рівень інвестиційного ризику зазвичай перевищує рівень операційного (комерційного) ризику. Це пов'язано з тим, що у процесі інвестиційної діяльності ризик втрати капіталу (тобто «катастрофічний ризик» має більшу вірогідність настання, ніж у процесі операційної діяльності. Механізм формування рівня інвестиційного прибутку будується у тісному взаємозв'язку з рівнем інвестиційного ризику.

Список використаних джерел

1. Бланк И.А. Інвестиційний менеджмент. К.: Ельга-Н, Ника-Центр, 2005. 448с.
2. Левандівський О.Т. Теоретичні засади інвестиційної діяльності. Актуальні проблеми розвитку економіки регіону: наук. журнал. Івано-Франківськ, 2016. Т. 1. Вип. 12. С. 98–104.

Манько С.В.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

ЦИФРОВІЗАЦІЯ ЛОГІСТИКИ В ПБГ КОВАЛЬСЬКА В УМОВАХ ВІЙНИ

Війна значно ускладнює транспортну логістику, особливо через ризики безпеки, руйнування інфраструктури та обмеження ресурсів. Група “Ковальська” в умовах війни враховує специфічні ризики та адаптує підхід щодо їх усунення. Ось можливі кроки:

1. Оцінка ризиків і гнучкість логістики:

- ✓ Аналіз небезпек: ідентифікація зон високого ризику (активні бойові дії, заблоковані дороги, зруйнована інфраструктура).
 - ✓ Розробка альтернативних маршрутів: використання об'їзних шляхів, залізниці
 - ✓ Побудова запасних планів: створення кількох сценаріїв для реагування на зміну ситуації.
2. Розвиток локальної логістики:
- ✓ Децентралізація складів: розміщення складів у безпечніших регіонах ближче до клієнтів.
 - ✓ Використання регіональних перевізників: залучення місцевих транспортних компаній, які краще орієнтуються в умовах війни.
3. Співпраця з державними структурами:
- ✓ Координація з військовими адміністраціями: для отримання дозволів на переміщення в зонах бойових дій.
 - ✓ Використання державних програм підтримки бізнесу (знижки на паливо, субсидії, гуманітарна допомога для перевезень).
4. Безпека перевезень:
- ✓ Впровадження GPS-моніторингу для забезпечення безпеки транспорту та вантажу.
 - ✓ Забезпечення водіїв та працівників базовими засобами захисту (бронежилети, аптечки).
 - ✓ Використання конвоїв для транспортування цінних вантажів у зонах ризику.
5. Оптимізація витрат у складних умовах:
- ✓ Зменшення витрат на паливо: впровадження більш економічних транспортних засобів, а також пошук локальних постачальників пального.
 - ✓ Використання спільних перевезень (пулінг транспорту з іншими компаніями) для зменшення витрат на рейс.
6. Гуманітарна і соціальна логістика:
- ✓ Використання транспортної логістики для підтримки гуманітарних ініціатив у регіонах присутності компанії.
 - ✓ Співпраця з міжнародними організаціями для залучення підтримки та фінансування.
7. Впровадження цифрових інструментів:
- ✓ Використання цифрових платформ управління логістикою, які враховують динамічні зміни на місцевості.
 - ✓ Реальний моніторинг маршрутів через супутникові технології.
8. Робота з клієнтами в умовах війни:
- ✓ Прозорість інформації: регулярне інформування клієнтів про можливі затримки через форс-мажор.

✓ Гнучке планування доставки: залучення клієнтів до планування логістики.

9. Підготовка до післявоєнного відновлення:

✓ Інвестиції в розбудову інфраструктури, яка постраждала під час війни.

✓ Впровадження екологічно чистих технологій для транспортування у майбутньому.

10. Залучення міжнародної підтримки:

✓ Пошук міжнародних грантів для модернізації логістичної системи.

✓ Участь у програмах підтримки бізнесу від ЄС, ООН та інших міжнародних організацій.

Група компаній Ковальська потребує оптимізації бізнес-процесів, зокрема, це стосується і оптимізації транспортної логістики задля покращення показників надійності та збільшення кількості «ідеальних замовлень». Для цього відбувається запуск проекту діджиталізації (диспетчерування) транспортних засобів підприємства.

Сутність запропонованої ідеї полягає у встановленні датчиків, які будуть передавати інформацію про місцезнаходження, стан автомобіля, час, швидкість та пройдений кілометраж у відділ логістики.

Мета проекту полягає у підвищенні конкурентоспроможності компанії на ринку. Слід зазначити, що напрям IoT як напрям діджиталізації є одним із найбільш перспективних напрямів у розрізі транспортної логістики та користується найбільшим попитом (табл. 1).

Таблиця 1

Оцінювання показників ефективності інвестиційного проекту

Назва показника	Показник	Примітки
Чистий дисконтований дохід (NPV), тис. грн.	4435	NPV > 0 – проект можна приймати
Індекс прибутковості (PI)	1,12	Проект приймається, оскільки PI > 1.
Дисконтований коеф. рентабельності (DROI)	0,12	DROI більше 0 – проект приймається.
Дисконтований термін окупності (DPP), роки	2,73	Проект приймається

Список використаних джерел

1. Andrzej Szymonik. *Ekonomika transportu dla logistyki i logistyki. Teoria i praktyka*. Łódź, 2013, 231 ul.

2. SControl. URL: <https://scontrol.ua>

3. Промислово-Будівельна Група Ковальська. URL: <https://kovalska.com>