

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ВОЛИНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ЛЕСІ УКРАЇНКИ**

Кафедра обліку і оподаткування

На правах рукопису

БАНДУРА РОМАН ВІКТОРОВИЧ

**ОБЛІКОВО-АНАЛІТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОПОДАТКУВАННЯ СФЕРИ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Спеціальність 071 «Облік і оподаткування»

Освітньо-професійна програма «Облік і оподаткування»

Робота на здобування освітнього ступеня «Магістр»

Науковий керівник:
ГРУДЗЕВИЧ ЮЛІЯ ІГОРІВНА,
кандидат економічних наук, доцент

Протокол № 6
засідання кафедри обліку і оподаткування
від 08 грудня 2025 р.

Завідувач кафедри
_____ Ірина САДОВСЬКА

ЛУЦЬК – 2025

Волинський національний університет імені Лесі Українки

Факультет економіки та управління
Кафедра обліку і оподаткування
Освітній ступінь магістр
Спеціальність 071 «Облік і оподаткування»
Освітньо-професійна програма «Облік і
оподаткування»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри
Ірина САДОВСЬКА

04 грудня 2024 року

**ЗАВДАННЯ
НА ВИПУСКНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ**

Бандурі Роману Вікторовичу
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема поекту (роботи) Обліково-аналітичне забезпечення оподаткування сфери перевезень

Керівник кваліфікаційної роботи Грудзевич Юлія Ігорівна, к.е.н., доцент
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

2. Строк подання студентом кваліфікаційної роботи 08.12.2025р.

4. Мета та завдання випускної кваліфікаційної роботи (проекту) Метою є дослідження питань облікового забезпечення операційних витрат підприємства та аналізу собівартості перевезень в розрізі статей витрат та економічних елементів побудоване на матеріалах підприємства, що займається наданням спеціалізованих транспортних послуг, транспортними вантажними перевезеннями на регіональному та міжнародному рівнях. Завданням при написанні роботи було: дослідження сутності доходів та витрат, як вихідних економічних категорій управлінської системи підприємства; технологічних особливостей автотранспортної діяльності та їх вплив на побудову обліку; відображення в обліку операційних витрат транспортного підприємства; формування собівартості автомобільних вітчизняних і міжнародних перевезень на підприємстві; застосування програмних продуктів в управлінні операційними витратами; подати пропозиції з приводу оптимізації податкового навантаження на діяльність підприємства.

5. Дата видачі завдання 04.12.2025 р.

АНОТАЦІЯ

Бандура Р. В. Обліково-аналітичне забезпечення оподаткування сфери перевезень.

В роботі розкрито організаційні та технологічні аспекти діяльності підприємств сфери автоперевезень сутність доходів та витрат, роль собівартості продукції в сучасних умовах господарювання, класифікацію витрат і її основні ознаки, розглянуто вітчизняну практику господарювання автотранспортних підприємств. Проаналізовано середовище функціонування вітчизняних і міжнародних автоперевезень та визначено їх перспективи розвитку в Україні. Визначено вплив організаційно-технологічних особливостей підприємства галузі автоперевезень на побудову обліку витрат і калькулювання собівартості перевезень. Подано розширену оцінку діяльності та економіко-організаційну характеристику підприємства. Досліджено організаційну структуру підприємства, подано можливі напрями оптимізації. Потребувала детального аналізування система оподаткування автотранспортних підприємств у контексті здійснення вітчизняних та міжнародних перевезень. Зазначено, що підприємства можуть обирати загальну чи спрощену систему оподаткування, набувати статусу платника податку на додану вартість чи залишатися неплатником. Дослідження містить шляхи покращення обліково-аналітичного забезпечення управління операційними витратами.

Детально описано процес формування та застосування програмних продуктів в управлінні підприємством та подано два можливі шляхи оптимізації інформаційної системи підприємства у зв'язку із використанням російського програмного забезпечення, яке на даний час не відповідає вимогам користувачів. Перший полягає у заміні або оптимізації окремих модулів програмного комплексу. Другий, радикальний, передбачає придбання нового програмного забезпечення з перенесенням інформації. Найбільш прийнятні варіанти програмних комплексів також зазначені автором у роботі. Автором подано

критерії, які мають враховуватися при виборі системи оподаткування та обґрунтовані рекомендації щодо доцільності зміни системи оподаткування у контексті діяльності із загальної на спрощену, що суттєво оптимізовує податкове навантаження на діяльність підприємства.

Ключові слова: доходи, витрати, оподаткування, обліковий програмний комплекс, перевезення, організаційна структура.

SUMMARY

Bandura R. V. Accounting and analytical support for taxation in the transport sector.

The paper reveals the organizational and technological aspects of the activities of road transport companies, the essence of income and expenses, the role of production costs in modern economic conditions, the classification of expenses and its main features, and considers the domestic practice of road transport companies. The environment in which domestic and international road transport operates is analyzed, and its prospects for development in Ukraine are determined. The influence of the organizational and technological characteristics of road transport enterprises on the structure of cost accounting and the calculation of transport costs is determined. An expanded assessment of the enterprise's activities and its economic and organizational characteristics is presented. The organizational structure of the enterprise is studied, and possible directions for optimization are presented. The taxation system of motor transport enterprises in the context of domestic and international transportation required detailed analysis. It is noted that enterprises can choose a general or simplified taxation system, acquire the status of a value-added tax payer, or remain a non-payer. The study contains ways to improve accounting and analytical support for operational cost management.

The process of forming and applying software products in enterprise management is described in detail, and two possible ways to optimize the enterprise's information

system in connection with the use of Russian software, which currently does not meet user requirements, are presented. The first involves replacing or optimizing individual modules of the software complex. The second, more radical option involves purchasing new software and transferring information. The most acceptable options for software complexes are also indicated by the author in the work. The author presents the criteria that should be taken into account when choosing a taxation system and substantiated recommendations on the advisability of changing the taxation system in the context of activities from general to simplified, which significantly optimizes the tax burden on the enterprise's activities.

Keywords: income, expenses, taxation, accounting software complex, transportation, organizational structure.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ I ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОБЛІКОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ	
1.1. Особливі організаційні та технологічні аспекти діяльності підприємств сфери автоперевезень та їх вплив на систему обліку	8
1.2. Аналізування середовища функціонування вітчизняних і міжнародних автоперевезень та їх перспективи розвитку в Україні	12
1.3. Сутність доходів і витрат, як вихідної економічної категорії управлінської системи підприємства при здійсненні перевезень	16
РОЗДІЛ II СИСТЕМА БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ ТА АДМІНІСТРУВАННЯ ПОДАТКІВ НА ПІДПРИЄМСТВІ	
2.1. Оцінка діяльності та економіко-організаційна характеристика підприємства.....	21
2.2. Відображення в обліку доходів та витрат транспортного підприємства та формування собівартості автомобільних перевезень	27
2.3 Особливі аспекти оподаткування підприємств сфери автотранспортних перевезень	32
РОЗДІЛ III ШЛЯХИ ОПТИМІЗАЦІЇ ПОДАТКОВОГО НАВАНТАЖЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	
3.1. Застосування програмних продуктів в управлінні підприємством сфери перевезень.....	37
3.2 Основні напрями оптимізації податкового навантаження підприємства та обґрунтування доцільності зміни системи оподаткування.....	41
ВИСНОВКИ.....	55
СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ	60
ДОДАТКИ.....	70

ВСТУП

Актуальність теми. Поруч із промисловістю та сільським господарством транспорт виступає провідною та самостійною галуззю виробничої сфери. Його економічна специфіка полягає в тому, що транспорт не створює матеріальних благ, а забезпечує їх переміщення у просторі. Таке переміщення є невід’ємною складовою процесу відтворення та необхідною умовою функціонування економіки. Транспорт об’єднує між собою всі галузі суспільного виробництва, формуючи цілісну систему. Крім того, він фактично продовжує виробничий процес у сфері обігу, доставляючи продукцію й товари до місць їх безпосереднього використання.

Подальший розвиток транспортної галузі значною мірою залежить від ефективності функціонування всієї транспортної системи країни, ключовою складовою якої є автомобільний транспорт. Як елемент виробничої інфраструктури, він забезпечує узгоджену взаємодію різних управлінських ланок, відіграє важливу роль у розвитку економіки, забезпеченні споживання матеріальних ресурсів, раціональному розміщенні продуктивних сил та стимулює соціально-економічний прогрес суспільства.

Функціонування економіки України у ринковому середовищі вимагає активного вдосконалення системи бухгалтерського обліку. У зв’язку з цим уточнюються його функції, організація та методологічні підходи. На сучасному етапі бухгалтерський облік покликаний підвищити рівень інформаційного забезпечення управління та контролю, зміцнити фінансовий стан підприємства, сприяти запровадженню режиму економії та забезпечувати ефективність на всіх етапах виробничо-господарської діяльності. Однією із найважливіших категорій управлінського обліку та якісної оцінки діяльності підприємства є операційні витрати підприємства. Вони визначають ефективність роботи підприємства, а

зниження витрат на одиницю продукції при збереженні якості кожного продукту забезпечує підвищення конкурентоспроможності підприємства в ринкових умовах, зростання ефективності діяльності підприємства, яка виражається рентабельністю виробництва.

Економічна робота на підприємстві передбачає економічне управління підприємством. Воно включає в себе: нормування витрат, планування, прогнозування діяльності підприємства, організація виробництва маркетингова і фінансова діяльності, мотивація колективу. Кінцевим результатом є готовий продукт (матеріальної чи нематеріальної форми), його реалізація та одержання прибутку. В цій роботі важливу роль відводять управлінню виробничими витратами, які формують собівартість продукції.

Вагомий внесок у дослідження проблем обліку і аналізу операційних витрат та собівартості зробили такі вітчизняні вчені та науковці зарубіжжя: Бутинець, М. А. Грудзевич Ю. І., Гура Н. О., Капран Т. С., Ковальчук С. Я. Скорук О. В., Чернецька О. В., Шквір В. Ю. та інші.

Проте потребують постійного дослідження організаційні форми і методи ведення бухгалтерського обліку, аналізу та аудиту, що застосовуються на підприємствах автомобільного транспорту. Вони повинні сприяти своєчасному наданню інформації щодо виявлених внутрішніх резервів, поліпшення використання активів, економії матеріальних і трудових ресурсів, зниження витрат, а також іншої інформації, яка необхідна для прийняття управлінських рішень.

Перед усіма підприємствами постає наріжне питання, як зробити ефективнішим, простішим, оперативнішим і раціональнішим такий складний і трудомісткий процес виявлення, вимірювання, реєстрації, накопичення, узагальнення, зберігання та передачі інформації зовнішнім, внутрішнім користувачам для прийняття рішень. Ця проблема викликана вимогами часу, особливостями розвитку світової та національної економіки, дією механізму конкурентного середовища, існуванням принципу закономірності ринку:

максимум прибутку при мінімальних затратах. Саме витрати та собівартість виробництва являються тими показниками, факторами, що потребують більш якісного, оперативного та раціонального обліку та контролю.

Мета і завдання дослідження. Метою випускної кваліфікаційної роботи є дослідження питань обліково-аналітичного забезпечення доходів та витрат, як основних категорій, що формують фінансовий результат підприємства, що своєю чергою впливає на ефективність функціонування підприємства у контексті обраної системи оподаткування, розробку рекомендацій щодо оптимізації податкового навантаження, аналіз ефективності роботи облікового програмного забезпечення та формування напрямів удосконалення автоматизації процесів.

Завданнями, що ставилися при написанні кваліфікаційної роботи є всебічне обґрунтування:

- сутності доходів і витрат, як вихідних економічних категорій управлінської системи підприємства;
- технологічних особливостей автотранспортної діяльності та їх вплив на побудову обліку;
- відображення в обліку доходів та витрат транспортного підприємства та формування собівартості автомобільних вітчизняних і міжнародних перевезень;
- застосування програмних продуктів в управлінні операційними витратами;
- розробка рекомендацій щодо оптимізації податкового навантаження на підприємстві сфери перевезень;

Об'єктами дослідження виступають: доходи та витрати підприємства в розрізі економічних елементів та собівартість перевезень, як економічна категорія та як основний якісний показник роботи підприємства.

Предметом дослідження виступають питання пов'язані з вивченням економічної суті собівартості; складу та класифікації доходів та витрат; концептуальних засад обліку витрат за економічними елементами на виробництво продукції; обґрунтування резервів зниження витрат та собівартості, виходячи із загальних економічних закономірностей розвитку підприємства; визначення

загальних засад та принципів автоматизації обліку та аналізу витрат, обґрунтування шляхів вдосконалення облікових та аналітичних процедур на підприємстві.

Матеріал дослідження. Наукові джерела (монографічні праці, наукові статті, доповіді вітчизняних і зарубіжних вчених з питань дослідження аналізу фінансової звітності; матеріали науково-практичних конференцій і семінарів); офіційні документи (нормативні документи України та інших країн з формування фінансової звітності, офіційні матеріали органів законодавчої та виконавчої влади); статистичні джерела (такі як фінансова, податкова, управлінська та статистична інформація щодо суб'єктів господарювання в Україні); практичні дані підприємства, його фінансова та податкова звітність довідкові та інформаційні видання національних і міжнародних професійних бухгалтерських і аудиторських організацій, Internet-ресурси.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в теоретичному обґрунтуванні та вирішенні комплексу питань, пов'язаних з опрацюванням облікової інформації щодо формування фінансових результатів.

Основні положення новизни:

- запропоновані напрями оптимізації обсягів податкового навантаження із зазначеною питомою вагою ризиковості впровадження;
- визначені шляхи удосконалення цілісної інформаційної системи підприємства, її синхронізації та обміну інформації із обліковими програмними комплексами та пропозиції щодо переходу на альтернативне програмне забезпечення у зв'язку з використанням російських продуктів;

Отримали подальший розвиток:

- методичні рекомендації щодо оптимізації формування та використання витрат підприємства;
- рекомендації для удосконалення обліку та аналізу витрат на підприємстві;

Особистий внесок магістра. Кваліфікаційна робота магістра – результат самостійного наукового дослідження.

Окремі результати використано у діяльності досліджуваного підприємства, про що в роботі наявний «Акт про впровадження результатів наукових досліджень» № 10-4/13 від 08.11.2025 р.

Практичне значення отриманих результатів. Окремі положення магістерського дослідження щодо аналізу податкового навантаження та рекомендації щодо зміни системи оподаткування були апробовані на підприємстві, а також взято у роботу пропозиції щодо зміни облікового програмного комплексу.

Апробація результатів та публікації. Основні положення кваліфікаційної роботи доповідались на IX науково-практичній міжнародній конференції «Сучасні тенденції розвитку обліку, аналізу, контролю, аудиту та оподаткування» (21 листопада 2025 року).

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОБЛІКОВО-АНАЛІТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ

1.1. Особливі організаційні та технологічні аспекти діяльності підприємств сфери автоперевезень та їх вплив на систему обліку.

Автотранспорт – це матеріальна основа виробничого процесу, в якому переміщення вантажів є одночасно і виробничим процесом, і продукцією. Виробничі процеси автотранспортного і будь-якого іншого виробничого підприємства значно відрізняються один від одного. Автотранспорт не має справ з сировиною; предметом його праці є вантаж, який надходить на транспортне підприємство в готовому вигляді, нових продуктів при цьому не створюється. Але, як і будь-яка галузь матеріального виробництва, транспортне підприємство створює нові вартості.

Основи організації та діяльності автомобільного транспорту в Україні визначені Законом України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III (із змінами і доповненнями). Цей нормативний документ регулює мережу взаємовідносин між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також відносини з юридичними та фізичними особами - суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень. Дотримання норм закону є обов'язковим для всіх юридичних і фізичних осіб незалежно від форми власності і відомчого підпорядкування [2, 27].

Автотранспортні підприємства при будь-якій формі власності мають специфічну організацію, яка виражається в наступному:

1) здійснення автомобільних перевезень пов'язано з витратами автомобільного палива і мастильних матеріалів, виплатою заробітної плати та іншими витратами;

2) робота автотранспортного підприємства оцінюється за даними місячного, квартального і річного бухгалтерських звітів і балансів, в яких акумулюється його фінансово-господарська діяльність в грошовому виразі;

3) фінансові взаємовідносини транспортного підприємства з юридичними особами (банком, бюджетом, організаціями різних організаційно-правових форм власності) складаються неоднозначно.

Основні функції організованого автомобільного транспорту в загальній транспортній системі України наступні:

1) самостійне значення для пасажирських і вантажних перевезень на автомагістралях і трактах, на під'їзних пунктах до міст, а також автотранспорт складає велику частину в комунальному транспорті міст;

2) сприяння роботі залізничного транспорту по підвезенню і вивезенню зі станції, а також звільнення залізничних доріг від транспортування більшої кількості вантажів на порівняно короткі відстані;

3) заміна в містах і приміських зонах всіх видів рейкового і гужового транспорту, будучи більш гнучким у виборі напрямку і матеріально-технічної організації повідомлень;

4) широке застосування в сільському господарстві, промисловості, будівництві у зв'язку з більшою маневреністю [31, с.51, 33, 38].

Виходячи із завдань, перевезення вантажів автомобільним транспортом можна поділити на внутрішньодержавні та міжнародні. Крім того, вони можуть здійснюватися власним транспортом підприємств (вантажовідправників або вантажоодержувачів) або із залученням сторонніх. організацій (або приватних підприємств), які виконують такі перевезення на комерційних засадах (перевізники).



Рис. 1.1 Елементи автотранспортного процесу

Примітка: побудовано на основі джерел [27, 28]

Однак, складові елементи автотранспортного процесу на всіх підприємствах незалежно від роду і виду діяльності подібні (рис. 1.1).

В організації бухгалтерського обліку на підприємствах автомобільного транспорту використовують такі терміни:

Автомобільний перевізник - фізична або юридична особа, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами [22].

Замовник транспортних послуг - юридична або фізична особа, яка замовляє транспортні послуги з перевезення пасажирів чи/та вантажів.

Послуга з перевезення пасажирів чи вантажів - перевезення пасажирів чи вантажів транспортними засобами на договірних умовах із замовником послуги за плату.

За складом, розміщенням і використанням засоби автотранспортного підприємства, як і в промисловості, поділяються :на необоротні, оборотні та вилучені.

Автотранспортні підприємства здійснюють свою діяльність, постійно порівнюючи витрати по експлуатації автомобільного транспорту з доходами, що отримуються за послуги, надані іншим підприємствам і населенню. Шляхом бухгалтерського обліку виявляються результати окремих господарських процесів, діяльності підприємств в цілому і всіх його ділянок [16-19].

Деякі об'єкти бухгалтерського обліку мають специфічний характер, зумовлений техніко-економічними особливостями цієї галузі економіки. Витрати в усіх транспортних системах відображаються, як правило, за статтями заробітної плати, палива, амортизації, поточного ремонту, накладних витрат (загально-експлуатаційних і управлінських); є також спеціальні статті витрат, наприклад, на залізниці - комплексні статті (прийом і відправлення потягів, екіпіровка локомотивів і пасажирських вагонів, заміна рейок), на водному транспорті – безкоштовне харчування плавскладу, на морському транспорті – виплата іноземної валюти плавскладу взамін добових тощо.

Отже, предметом бухгалтерського обліку на автотранспортному підприємстві є власність, яка знаходиться в розпорядженні підприємства у вигляді господарських засобів, їх зміни у вигляді господарських операцій, що здійснюються в процесі виконання перевезень, результати господарської діяльності, узагальнені в грошовому виразі.

1.2. Сутність доходів і витрат, як вихідної економічної категорії управлінської системи підприємства при здійсненні перевезень

Доходи автотранспортного підприємства становлять основу його фінансово-господарської діяльності, визначають економічну стійкість, можливості інвестування, оновлення матеріально-технічної бази та забезпечення конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг. У сучасних умовах розвитку логістичного сектору й трансформації економічних процесів роль

доходів автотранспортних підприємств істотно зростає, оскільки вони є основним показником ефективності функціонування та критерієм визначення перспектив розвитку підприємства.

Отже, доходи автотранспортного підприємства — це комплексна економічна категорія, що визначається специфікою функціонування транспортної системи та відображає результативність використання матеріальних, трудових та організаційних ресурсів.

Структура доходів автотранспортного підприємства залежить від характеру його діяльності, типу перевезень, масштабу операцій та інноваційності логістичних процесів. Традиційно доходи формуються за такими основними напрямками (рис. 1.1):

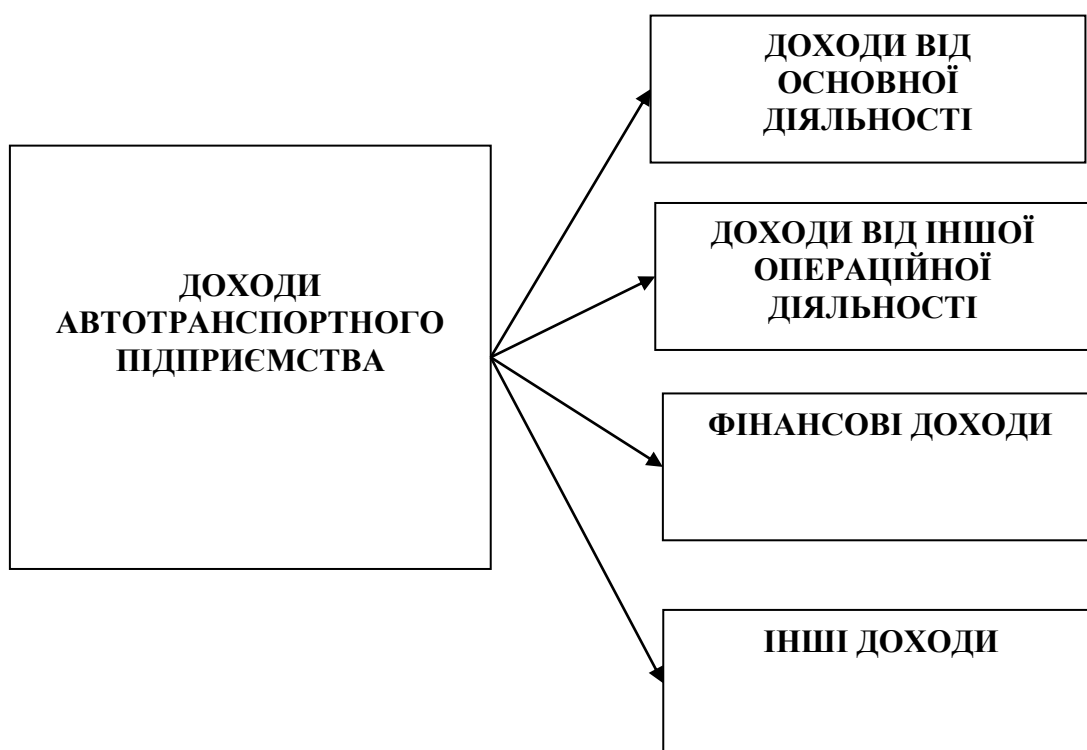


Рис. 1.1. Класифікація основних груп доходів підприємства сфери перевезень.

Примітка: сформовано автором на основі джерел [4, 6, 9]

1. Доходи від основної діяльності:

- доходи від вантажних автоперевезень (по Україні та в міжнародному сполученні);
- доходи від пасажирських перевезень;
- доходи від транспортно-експедиційних операцій;
- доходи від логістичних послуг (маршрутизація, планування поставок, консолідація вантажів).

Найістотнішу частку в цій групі становлять надходження за виконання рейсів, тарифікація яких залежить від:

- відстані та маршруту;
- виду та габаритів вантажу;
- типу транспортного засобу;
- рівня сервісного обслуговування;
- валютних факторів (у разі міжнародних перевезень).

2. Доходи від іншої операційної діяльності, а саме:

- доходи від навантажувально-розвантажувальних робіт;
- доходи від зберігання, складування та перевалки вантажів;
- доходи від здавання в оренду рухомого складу;
- доходи від технічного обслуговування сторонніх транспортних засобів;

Такі джерела дозволяють диверсифікувати доходи та зменшити ризики залежності від основної діяльності.

3. До фінансових доходів належать:

- відсотки за депозитами;
- відсотки за наданими позиками;
- доходи від участі в капіталі інших підприємств.

Слід відмітити, що їх частка у загальних доходах транспортного підприємства зазвичай незначна, у періоди низької рентабельності транспорту вони можуть бути важливим джерелом фінансової стабільності.

4. Інші доходи, до яких належать:

- доходи від реалізації основних засобів;

- доходи від списання кредиторської заборгованості;
- отримані штрафи, пені та компенсації;
- інші епізодичні надходження.

У контексті даного наукового дослідження слід визначити фактори, які впливають на формування доходів підприємства сфери автоперевезень. За джерелом формування ми можемо поділити на внутрішні та зовнішні.

До внутрішніх факторів належать у першу чергу технічний стан автопарку. Це визначає здатність підприємства виконувати перевезення з мінімальними витратами та високою швидкістю. Організація транспортного процесу, а саме раціональність маршрутів, мінімізація порожніх пробігів, швидкість обробки замовлень також є вагомим внутрішнім фактором впливу. Кваліфікація персоналу, досвід водіїв, рівень дисципліни та дотримання технологічних регламентів також є специфічним, «транспортним» фактором впливу. До внутрішніх факторів впливу можна віднести тарифну політику підприємства, її конкурентоспроможність та обґрунтованість, а також рівень сервісу та якість логістичних послуг.

Визначимо також перелік зовнішніх факторів впливу:

- ринковий попит на перевезення, сезонні зміни, логістична активність підприємств;
- конкуренція в галузі, кількість перевізників, рівень їх технологічного розвитку;
- економічна ситуація в країні, інфляційні процеси, валютні коливання, зміни цін на паливо;
- правове середовище, митні процедури, обмеження, міжнародні угоди, екологічні норми;
- геополітичні фактори, робота пунктів попуску, логістичні коридори, воєнні ризики.

Такий підхід дозволяє оцінювати рентабельність кожного напряму діяльності, обґрунтовувати тарифи, оптимізувати структуру автопарку та покращувати систему планування.

Поняття «витрати», «затрати», «видатки» та інші економічні категорії, увійшли у вітчизняну термінологію давно. За радянських часів ці терміни застосовувались в дуже вузькому розумінні як похідна показника собівартості. Світовою економічною теорією вироблені більш-менш стабільні трактування сутності витрат, у теорії та практиці зустрічаються випадки вузького, однобокого, а іноді і нелогічного визначення даного поняття [14].

Витрати – це використані у процесі виробництва різні речовини і сили природи на виготовлення нового продукту праці. В умовах товарного виробництва грошовий вираз суми витрат на виготовлення конкретного продукту називають собівартістю. Зміст термінів витрати і собівартість поєднується в понятті витрати виробництва.

Згідно з П(С)БО16 «Витрати» витратами визнаються:

1. Витрати відображаються в бухгалтерському обліку одночасно зі зменшенням активів або збільшенням зобов'язань.

2. Витратами звітного періоду визнаються або зменшення активів, або збільшення зобов'язань, що призводить до зменшення власного капіталу підприємства (за винятком зменшення капіталу внаслідок його вилучення або розподілу власниками), за умови, що ці витрати можуть бути достовірно оцінені.

3. Витрати визнаються витратами певного періоду одночасно з визнанням доходу, для отримання якого вони здійснені.

4. Витрати, які неможливо прямо пов'язати з доходом певного періоду, відображаються у складі витрат того звітного періоду, в якому вони були здійснені.

5. Якщо актив забезпечує одержання економічних вигод протягом кількох звітних періодів, то витрати визнаються шляхом систематичного розподілу його вартості (наприклад, у вигляді амортизації) між відповідними звітними періодами.

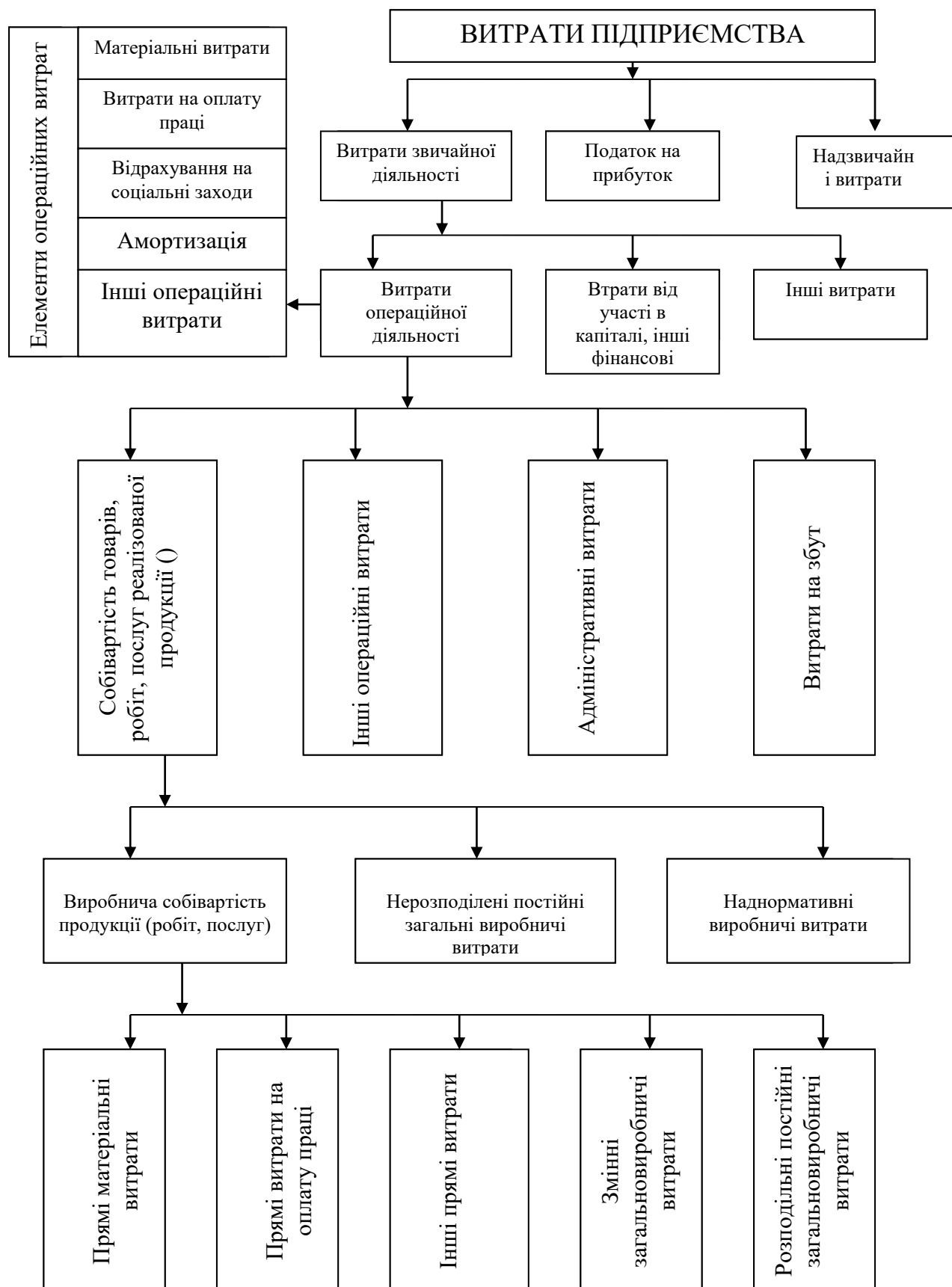


Рис. 1.2. Формування витрат підприємства з метою визначення результату
 Примітка: Сформовано автором на основі [1, 2, 4, 6]

Іншими словами, витратами вважаються «затрати втрачених можливостей». Звідси витрати будь-якого ресурсу обраного для виробництва продукції дорівнюють його вартості. З іншого боку - витрати визначають як конкретні затрати ресурсів [56].

В сфері бухгалтерського обліку при розкритті суті витрат, необхідно враховувати вид діяльності в результаті якого вони виникли. В цілому, нормативними документами бухгалтерського обліку, господарська діяльність підприємства поділяється на операційну, фінансову і іншу. Під операційною діяльністю слід розуміти будь-яку основну (статутну) діяльність підприємства, а також операції, що її забезпечують або виникають внаслідок її проведення, крім операцій по залученню позикового капіталу та операцій інвестиційного характеру. [64].

1.3. Аналізування середовища функціонування вітчизняних і міжнародних автоперевезень та їх перспективи розвитку в Україні

Відповідно до статистичних даних, безумовним лідером в обсягах вантажних перевезень, що обслуговують загальнонаціональний господарський комплекс, є автомобільний транспорт. Проте слід звернути увагу на те, що у цьому випадку враховано обсяги перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва [27, 28, 30, 37]. Подальші дослідження ринку вантажних перевезень з точки зору визначення обсягів саме надаваних послуг з перевезення вказують на помітну зміну ринкових часток, але автомобільний транспорт поряд залізничним залишається вагомим гравцем ринку. Особливо це спостерігається у разі сегментації ринку у розрізі більш властивих для кожного виду транспорту вантажів. Протягом останніх десяти років обсяг перевезених усіма видами транспорту вантажів коливався у межах від 601 до майже 812 млн т, сягнувши максимуму у 2011 р., мінімуму у 2015 р. і завершивши 2021 р. на позначці 676

млн т. Безперечними лідерами виявилися залізничний та автомобільний транспорт. При цьому, якщо автотранспорт демонстрував постійне зростання від 140 млн т у 2009 р. до рекордних 244 у 2021 р., то залізничний — навпаки: починаючи з піку 468 у 2011 р. неухильно рухався до антирекорду 312,9 млн т у 2021 р. Інші види транспорту виявили відносну стабільність, що корелюється із загальними річними показниками (рис 1.3) .

Територією України проходить низка міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10. Проте, як це зазначено у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [37], транспортна галузь в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю.

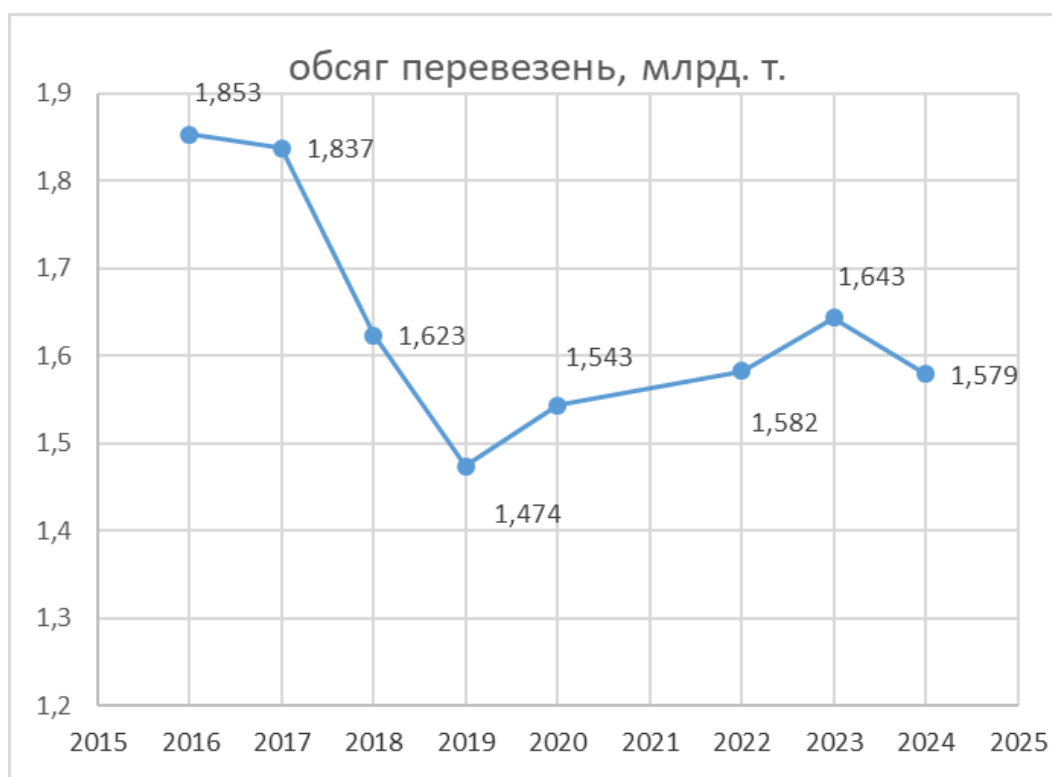


Рис.1.3. Динаміка обсягів перевезення вантажів автотранспортними підприємствами Україна за 2015-2024 рр.

Примітка: сформовано автором з використанням [56]

Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу, зокрема:

- транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий ринок. Витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції, що є вкрай високим показником[23, 30, 34, 38];

- мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 % транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав - членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20-30 разів [38, 52];

- спостерігається низький рівень інтегрованості та загальне технологічне відставання від TEN-T [24, 37] .

Зазначене має вкрай негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки. Особливо важливими факторами є зменшення транзитних перевезень через Україну та неспроможність транспортної системи надавати якісні послуги з міжнародних (зокрема експортних) вантажних перевезень.

Ринок вантажних перевезень характеризується помітною боротьбою його учасників за розмір ринкової частки, зокрема найбільш істотно проявляється міжвидова конкуренція — змагання між видами транспорту за обсяги однорідного вантажу. За таких обставин визначення конкурентної позиції автотранспорту потребує аналізу номенклатури транспортованих вантажів[37, 38 56, 56] .

Загальний обсяг перевезень системно структурується за видами перевезень, як то внутрішні, імпорт, експорт і транзит. Останні три види зазвичай групуються у сукупність «Міжнародні перевезення», хоча слід зауважити, що за певних умов та/ або обставин експортні перевезення у статистичній звітності можуть належати до внутрішніх (наприклад, перевезення зернових автотранспортом у бік портів).

Це є істотною вадою статистичних спостережень, що доволі часто викривляють реальні характеристики ринку.

У контексті даного дослідження варто визначити динаміку перевезень нафтопродуктів, як спеціалізації досліджуваного підприємства необхідно визначити динаміку частки перевезень саме даного виду вантажів у структурі уху вантажів (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Динаміка частки перевезень нафтопродуктів у загальній динаміці перевезень вантажів автомобільним транспортом за 2022-2024 рр.

Вид вантажів	2022			2023			2024		
	<i>усього</i>	<i>міжнар. сполуч</i>	<i>%</i>	<i>усього</i>	<i>міжнар. сполуч</i>	<i>%</i>	<i>усього</i>	<i>міжнар. р. сполуч</i>	<i>%</i>
Усього	126472	9025,32	7,14	134398	9875,32	7,35	190041	14879,2	7,83
Перевезення нафтопродуктів	4986,89	142,3	2,85	4495,8	242,96	5,40	6592,8	395,73	6,00
Частка	3,94	1,58		3,35	2,46		3,47	2,66	

Примітка: сформовано автором

Отже, аналіз показників у таблиці 1.2 свідчить про позитивну динаміку як частки міжнародних перевезень у загальних обсягах, так і зростання частки автоперевезень, зокрема у числі міжнародних.

Загалом, можна зробити висновок про те, що автотранспортні перевезення є перспективним видом економічної діяльності, але таким, який потребує додаткової уваги з боку регулятора як на макро- так і на мікрорівні. Згідно Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [] уряд планує впровадити наступне:

- вдосконалити систему управління та контролю за міжнародними перевезеннями (в тому числі, системи збору, аналізу та використання статистичних даних);

- запровадити новий підхід до ліцензування та вихід на ринок для перевізників (шляхом імплементації регламентів та директив відповідно до УА щодо ділової репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу та ін.);

- створити єдину комплексну систему управління дорожньотранспортною безпекою;

- побудувати автоматизовану антикорупційну систему розподілу та контролю використання дозволів;

- забезпечити державну підтримку та доступне банківське кредитування/лізинг для оновлення автопарків з метою зменшення викидів та підвищення безпеки руху;

- удосконалити систему підготовки кваліфікованих кадрів (як застарілі програми автотранспортних ВНЗ, так і підготовку водіїв);

- розбудувати сучасну митну та автодорожню інфраструктуру відповідно до стандартів ЄС (TIR-стоянки для відпочинку водіїв, вказівники по всій території українською та англійською і т.д), зокрема функціонування пунктів пропуску через державний кордон. Налагодження спільної роботи та передачі даних між службами (прикордонної, митної, підрозділів ДСБТ) задля швидкого перетину кордону вантажними транспортними засобами, що перевозять товари у міжнародному сполученні.

У контексті даного дослідження особливу зацікавленість викликає оптимізація процесів оподаткування перевезень, зменшення податкового навантаження з метою додаткового стимулювання розвитку діяльності, забезпечення розробки доступного програмного забезпечення та єдиної інформаційної системи для обслуговування на всіх етапах реалізації послуги.

РОЗДІЛ 2

СИСТЕМА БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ ТА АДМІНІСТРУВАННЯ ПОДАТКІВ НА ТОВ «XXXXXXXXXXXX»

2.1. Оцінка діяльності та економіко-організаційна характеристика ТОВ «XXXXXXXXXXXX»

Товариство з обмеженою відповідальністю «XXXXXXXXXXXX» засноване у 2019 році з метою здійснення підприємницької діяльності у сфері перевезень вантажів. Підприємство діє на підставі та у відповідності із Законами України «Про господарські товариства», «Про підприємництво» та особливостями передбаченими Статутом підприємства. ТОВ «XXXXXXXXXXXX» є юридичною особою, має самостійний баланс, розрахунковий та інші рахунки в установах банків, печатку, штампи і бланки із своїм найменуванням, власний товарний знак та інші реквізити і знаходиться в м. Луцьк, вул. Коперника буд 3а, офіс 6

Основний код виду економічної діяльності - 49.41 Окрім того, серед обраних видів економічної діяльності зазначено надання в оренду вантажних автомобілів та інших машин, устаткування та товарів, торгівля автомобілями. Серед нематеріальних активів підприємства – ліцензії на внутрішні та міжнародні перевезення та зберігання пального.

Даний вид підприємницької діяльності є особливо актуальним в умовах воєнного стану для забезпечення безперебійного постачання нафтопродуктів. Тому напрямок міжнародних перевезень на підприємстві динамічно розвивається, а отже потребує ефективного обліково-аналітичного супроводу та особливої уваги з позиції оподаткування. Підприємство є платником податку на прибуток та податку на додану вартість. Тому, проблеми, характерні для суб'єктів господарювання з аналогічною системою оподаткування потребують оптимізації

у контексті діяльності ТОВ «XXXXXXXXXXXX». Серед них – потреба у якісній витратній частині діяльності підприємства та збільшенні обсягів податкового кредиту, часте блокування податкових накладних, необхідність диверсифікації податкового навантаження або розстрочки сплати податку на прибуток. Це вкотре підтверджує актуальність теми роботи і обґрунтовує перспективи подальших досліджень.

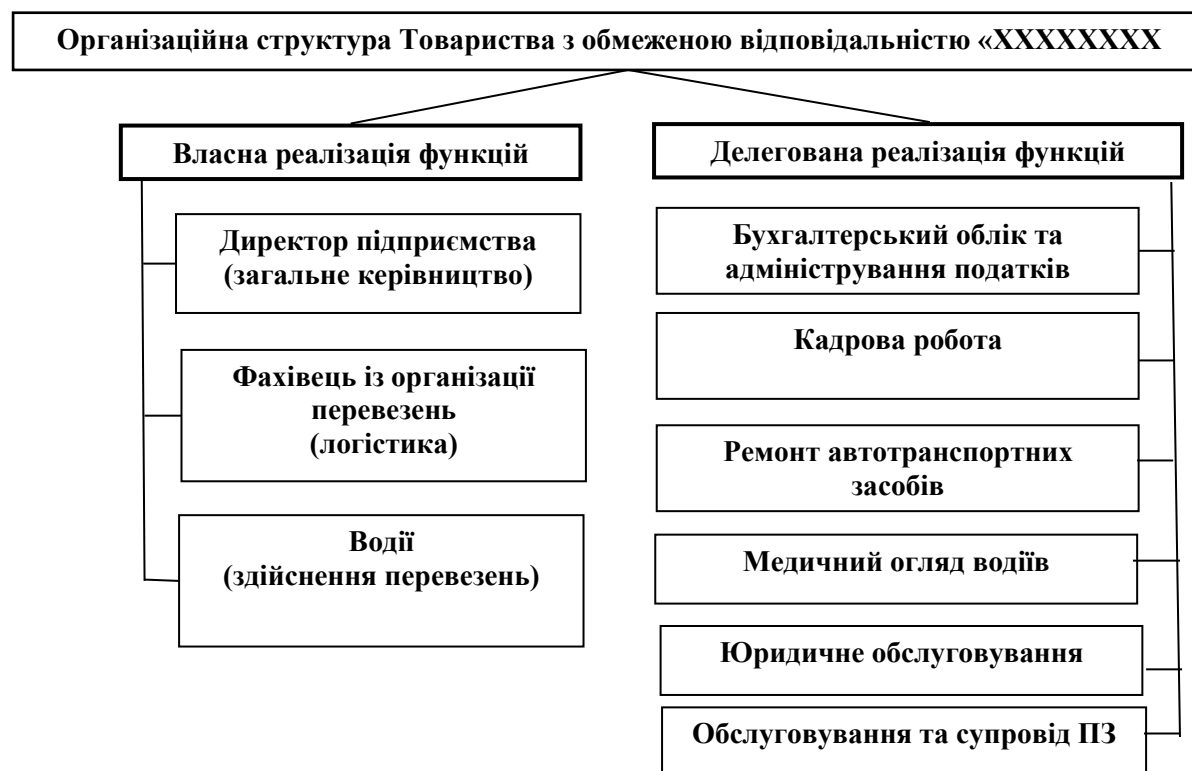


Рис. 2.1. Організаційна структура ТОВ «XXXXXXXXXXXX» у розрізі власної та делегованої реалізації функцій діяльності підприємства

Примітка: Сформовано автором

Оскільки підприємство здійснює діяльність протягом невеликого періоду часу, з 2019 року, керівництвом було прийняте рішення щодо розмежування основних функцій на власне виконання та делегування на аутсорсингові компанії і перенесення, у майбутньому, їх у структуру підприємства. На даний час безпосередньо на підприємстві виконуються функції загального керівництва та логістики. У штаті є водії автотранспортних засобів, за допомогою яких здійснюються перевезення. До делегованих функцій належать бухгалтерський

облік та оподаткування, супровід програмного забезпечення, кадри, ремонт автомобілів та медичний огляд водіїв, юридичне обслуговування процесів (рис. 2.1).

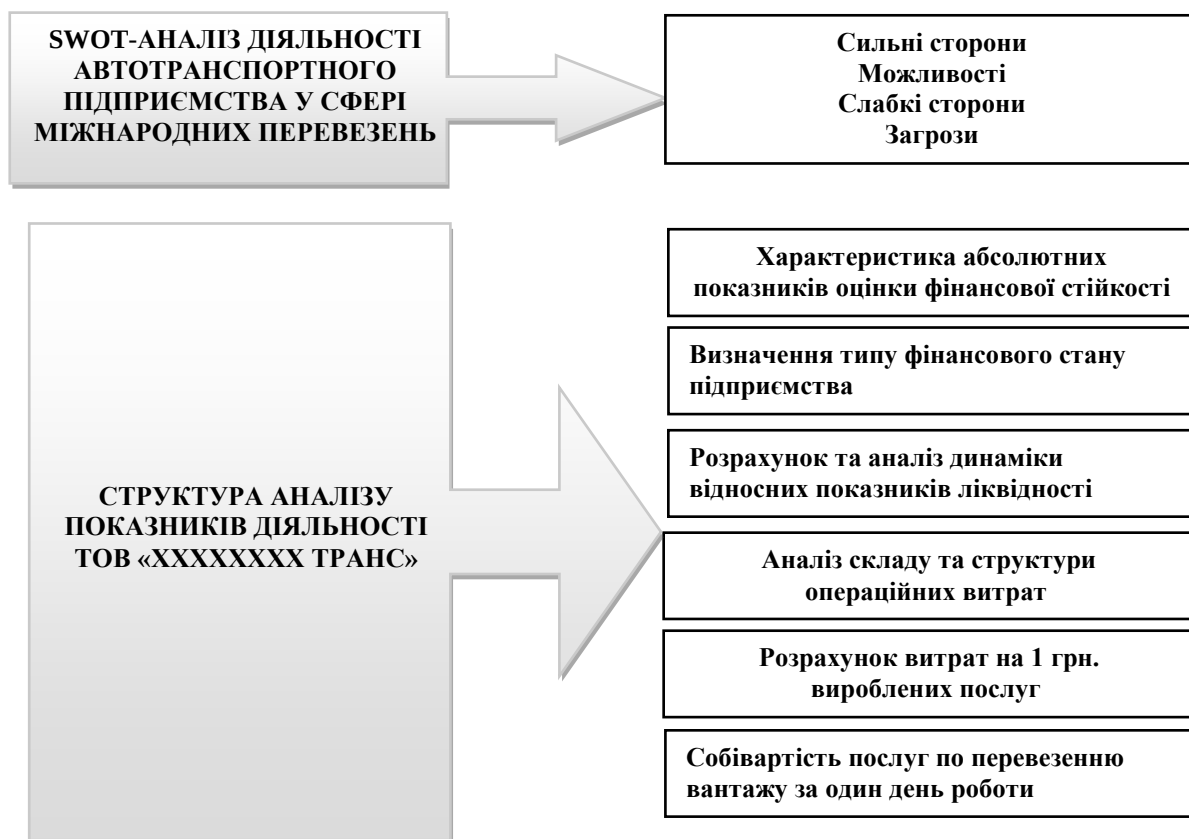


Рис. 2.2 Структура аналізування показників діяльності ТОВ «XXXXXXXXXXXXXX»

Примітка: сформовано автором

З метою здійснення подальшого аналізу діяльності підприємства, у контексті обраної теми дослідження, необхідно структурувати усі показники, у розрахунку яких є логічна необхідність та розмежувати їх на загальні та специфічні. Загальні характеризують середовище функціонування підприємства специфічні, розраховуються з використанням фінансової та управлінської інформації.

До першої групи належить SWOT-аналіз діяльності автотранспортного підприємства у сфері міжнародних перевезень. У класичному розумінні цей інструмент передбачає характеристику сильних та слабких сторін, визначення можливостей розвитку та загроз, передбачивши які керівникам підприємства варто вжити заходів. Використання удосконаленої методики SWOT-аналізу дозволить, автотранспортним підприємствам підвищити свою конкурентоспроможність та ефективність при здійсненні міжнародних автотранспортних перевезень, особливо які стосуються залізничного транспорту. На сьогодні це є важливим чинником розвитку та виходу на міжнародний ринок українських транспортних компаній [30].

Безумовно, сильними сторонами даного виду підприємницької діяльності є висока затребуваність послуг даної сфери, а отже висока конкурентоспроможність та наявність конкурентних переваг, висока динаміка надання послуги. Поруч із основним видом діяльності, для забезпечення безперебійного функціонування бізнесу та якісної реалізації послуг будуть розвиватися і супутні види підприємництва – ремонт і сервісне обслуговування, продаж автомобілів і запчастин, логістичні служби. Автотранспортні підприємства можуть розвивати такі види бізнесу самостійно за умови достатності ресурсів, залучати інших учасників або користуватися послугами сторонніх організацій. Автомобілі обладнані автоцистернами і для надання послуг з перевезення інших вантажів необхідні додаткові ресурси для придбання причепів іншого призначення. Загрозами для такого виду економічної діяльності є відсутність можливості швидкої переорієнтації відповідно до потреб споживачів негативні соціально-політичні зміни та макроекономічна ситуація, несприятливі зміни в законодавстві.

Позицію ТОВ «XXXXXXXXXXXX» на ринку ослаблює відносно невеликий період діяльності і, як наслідок, відсутність напрацьованої, перевіреної часом репутації [19].

Згідно з законом України «Про бухгалтерський облік і фінансову звітність в Україні» і затвердженими національними положеннями бухгалтерського обліку

відповідальність за організацію бухгалтерського обліку на підприємстві, забезпечення фіксування фактів здійснення всіх господарських операцій у первинних документах, збереження оброблених документів, реєстрів і звітності покладається на керівника підприємства [1].

Таблиця 2.1

**SWOT-аналіз діяльності автотранспортного підприємства у сфері
перевезення нафтопродуктів**

Сильні сторони	Можливості
- Синхронізація із логістичними процесами суб'єктів господарювання; - власна ніша на ринку перевезення небезпечних вантажів; - висока динаміка (оперативність) надання транспортних послуг; - наявність конкурентних переваг; - потужна ремонтно-технічна інфраструктура; - кваліфікований кадровий склад	- Диверсифікація видів діяльності; - розвиток інфраструктури ринку транспортних послуг на міжнародному ринку; - великий асортимент послуг; - зростання частки послуг спеціалізованого автотранспорту на ринку міжнародних транспортних перевезень
Слабкі сторони	Загрози
- репутація «Нового» учасника ринку; - недостатнє пристосування до кон'юнктури міжнародного ринку транспортних послуг; - вузький перелік транспортних послуг; - недостатній рівень соціальної захищеності персоналу; - відсутність програми розвитку персоналу (навчання, підвищення кваліфікації, стажування); - недостатній рівень екологічної діяльності	- негативні соціально-політичні зміни; - негативна макроекономічна ситуація; - несприятливі зміни в законодавстві; - втрата споживачів; - високий рівень конкуренції; - «витік» кваліфікованих кадрів - відсутність можливості швидкої переорієнтації відповідно до потреб споживачів;

Примітка: Сформовано автором з використанням [30]

Найбільш повну й глибоку інформацію про загальний фінансовий стан підприємства і його динаміку можна одержати шляхом побудови на основі балансу підприємства спеціального порівняльного аналітичного балансу. Порівняльний аналітичний баланс будується на основі бухгалтерського балансу

шляхом доповнення його показниками структури, динаміки та структурної динаміки вкладень і джерел коштів (табл. 2.2).

На основі проведеного аналізу можна зробити висновок, що майно підприємства збільшилося у 2023 році на 41,0 тис грн, а у 2024 році порівняно з 2023 роком на 2037,0 тис грн. Це відбулося головним чином за рахунок зміни необоротних активів.

У 2023 році відбулося зменшення необоротних активів на 248 тис. грн. , зокрема за рахунок незавершених капітальних інвестицій на 108 тис грн та основних засобів – на 139,0 тис грн. Проте у 2024 році тенденція щодо необоротних активів суттєво змінилася. Суттєво збільшилися необоротні активи (на 1739 тис грн) за рахунок збільшення основних засобів – на 1430,0 тис грн та збільшилися незавершені капітальні інвестиції на 310,0 тис грн.

Приріст у вартості капітальних інвестицій за 2024 рік становить 1347,8%, а приріст основних засобів до попереднього року – 42,4%. У зв'язку з цими змінами міняється структура необоротних активів за 2021-2024 роки: з 40,3% до 46,2%.

Щодо динаміки оборотних активів то з аналізований період вона є позитивною, але незначною. У абсолютній величині збільшення вартості оборотних активів з 2023 рік проти 2012 року становило 289,0 тис грн, а у 2024 році оборотні активи збільшилися проти 2023 року на 298,0 тис грн. За рахунок зміни необоротних активів змінилася частка оборотних активів у вартості майна і у 2023 році становила – 62,6% а у 2024 році – 53,8%.

Найбільші зміни в складі оборотних активів відбулися в складі виробничих запасів, дебіторської заборгованості за товари роботи, послуги, та грошових коштів та їх еквівалентів. Але ці зміни у 2023 році були позитивними в сторону приросту оборотних активів, а у 2024 році – була негативна зміна у складі грошових коштів та їх еквівалентів на 586,0 тис грн, порівняно з 2023 роком.

Незначну частку в складі оборотних активів складають товари, яких не було у 2022 році, а надійшли на підприємство у 2023 році і у 2024 році теж залишаються без змін.

Постійною величиною у складі дебіторської заборгованості є дебіторська заборгованість бюджету (від 164,0 тис грн у 2020 році до 171,0 тис грн у 2021 році). Враховуючи те що дане підприємство є комунальним і надає різноманітні послуги державним організаціям то відповідно виникають розрахунки з такими установами, які не завжди можуть бути вчасно оплачені.

Завданням аналізу оборотного капіталу є вивчення змін, які відбулися:

- в складі, структурі та динаміці оборотного капіталу;
- співвідношення темпів зростання оборотного капіталу та темпів зростання реалізації;

- якості оборотного капіталу та ефективності його використання;

Проаналізуємо структуру оборотного капіталу (таблиця 2.4).

Таблиця 2.4

Аналіз структури оборотних коштів ТОВ «XXXXXXXXXXXX» за 2024 р

Назва статей	На поч. періоду		На кін. періоду		Зміна за рік		Темп зростання, %
	сума	%	сума	%	сума	%	
Запаси	721	7,9	1069	9,6	348	1,7	48,2
Дебіторська заборгованість	4279	47,2	4815	43,3	536	3,9	-12,5
Грошові кошти та їх еквіваленти	686	7,5	100	0,9	-586	-6,6	-85,4
Оборотний капітал (поточні активи)	5686	62,6	5984	53,8	298	-8,8	5,2
Баланс	9087	100	11124	100	2037	-	22,4

Примітка: сформовано автором

Аналізуючи зміни структури розміщення оборотних коштів, можна зробити висновок, що у звітному році частка виробничих запасів збільшилася на 1,7%. Збільшення питомої ваги виробничих запасів у структурі активів може свідчити як про ріст виробничого персоналу підприємства, і про прагнення за рахунок

вкладень у виробничі запаси захистити кошти від знецінення під впливом інфляції, внаслідок чого значну частину іммобілізовано в запаси. Частка грошових коштів збільшилась на 6,6% при одночасній зміні загальної сума поточних активів за рік на 298,0 тис грн.

Капітал – це засоби, які є в розпорядженні суб'єкта господарювання для здійснення діяльності з метою одержання прибутку. Формується капітал підприємства як за рахунок власних, так і за рахунок позичкових джерел (таблиця 2.4).

Співвідношення власного і залученого капіталу $\approx 80-20\%$ із загальною тенденцією до зменшення залученого капіталу і зростання власного.

На даному підприємстві є зареєстрований капітал, хоча підприємство є державним комунальним підприємством і було створене виконкомом Луцької міської ради для потреб місцевої громади, держава наділила підприємство відповідними засобами, сформувавши зареєстрований статутний капітал.

Проте на підприємстві відбувалися операції з дооцінкою необоротних активів, тому це було зафіксовано як додатковий капітал.

Величина власного капіталу піддається коригуванню, оскільки підприємство має залишки непокритих збитків з попередніх періодів. Хоча є тенденція до зменшення збитків.

Довгострокових зобов'язань підприємство немає. Поточні зобов'язання в структурі джерел засобів становлять 15-18%.

У 2023 році величина поточних зобов'язань становить 1391,0 тис грн, що на 272,0 тис грн чи на 16,4% менше ніж у 2019 році. А у 2024 році поточні зобов'язання зросли на 332,0 тис грн. або ж на 23,9%. В складі поточних зобов'язань найбільшу частину займають зобов'язання перед бюджетом – 540,0 тис грн, 481,0 тис грн. 530,0 тис грн відповідно у 2022-2024 роках.

Розрахунки за виплатами працівникам займають теж значну питому частину в складі зобов'язань. Але впродовж трьох років вони зменшувалися.

Фінансовою основою діяльності підприємства є сформований ним власний капітал. Він є початковою та безстроковою основою фінансування діяльності підприємства, а також джерелом погашення його збитків, одним з найвагоміших показників, що використовують при оцінці фінансового стану підприємства. Збереження власного капіталу є одним з показників якості фінансового менеджменту на підприємстві [1, 3].

Внутрішній аналіз фінансового стану підприємства передбачає вивчення та оцінку:

- достатності власного капіталу;
- динаміки і структури власного капіталу;
- вивчення причини змін окремих його складових та оцінку цих змін за звітний період.

Таблиця 2.5

Характеристика абсолютних показників оцінки фінансової стійкості
(визначення типу фінансового стану підприємства) ТОВ «XXXXXXXXXXXX» за
2022-2024 рр. (тис. грн.)

Показники	2022 р.	2023 р.	2024 р.
Загальна величина запасів	586	736	1225
Наявність власних джерел формування запасів	3734	4295	4261
Наявність власних і довгострокових позикових джерел формування запасів	3734	4295	4261
Загальна величина основних джерел формування запасів	3734	4295	4261
Надлишок або нестача власних джерел формування запасів	3148	3559	3036
Надлишок або нестача власних і довгострокових джерел формування запасів	3148	3559	3036
Надлишок або нестача загальної величини основних джерел формування запасів	3148	3559	3036
Трьохкомпонентний показник типу фінансової стійкості	{1;1;1}	{1;1;1}	{1;1;1}

Примітка: сформовано автором.

Фінансова стабільність підприємства є однією з найважливіших характеристик фінансового стану підприємства. Вона пов'язана з рівнем залежності від кредиторів та інвесторів і характеризується співвідношенням власних і залучених коштів. Значення і сутність фінансової стійкості яскраво відображаються в її показниках. Розрізняють абсолютні і відносні показники фінансової стійкості.

Першим кроком при проведенні аналізу фінансової стійкості підприємства є дослідження абсолютних показників, що дозволяє визначити тип його фінансового стану. Абсолютними показниками фінансової стійкості є показники, що характеризують міру забезпеченості запасів джерелами їхнього фінансування.

Співставленні величини запасів господарюючого суб'єкта з джерелами їхнього фінансування дозволяє визначити тип фінансового стану (таблиця 2.5).

За даними таблиці 2.5 можна зробити висновок, що у 2022-2024 р.р. ТОВ «XXXXXXXXXXXX» мало кризову фінансову стійкість, тобто була нестача джерел формування запасів підприємства.

Таблиця 2.6

Динаміка показників фінансової стійкості ТОВ «XXXXXXXXXXXX» за
2022-2024 р.р

Показники	2022 рік	2023 рік	2024 рік	Відхилення		
				2023/ 2022	2024/ 2023	2024/ 2022
1	2	3	4	5	6	7
1. Коефіцієнт фінансової автономії	0,85	0,85	0,85	0,03	0	0,03
2. Коефіцієнт фінансової залежності	1,23	1,18	1,18	-0,05	0	-0,05
3. Коефіцієнт фінансового ризику, %	1,23	1,18	1,18	-0,05	0	-0,05
4. Коефіцієнт концентрації позикового капіталу	0,18	0,15	0,15	-0,03	0	0,03
5. Коефіцієнт фінансової стабільності	4,444	5,53	5,43	1,09	-0,07	1,02
6. Коефіцієнт фінансової незалежності капіталізованих	1	1	1	-	-	-

джерел						
7. Коефіцієнт довгострокової заборгованості (довгострокового залучення позикових коштів)	-	-	-	-	-	-
8. Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,51	0,56	0,45	0,05	0,11	-0,06

Примітка: сформовано автором

Проведемо аналіз платоспроможності та фінансової стійкості ТОВ «XXXXXXXXXXXX» на основі інформації, що міститься в балансі суб'єкта господарювання (таблиця 2.6).

Фінансово стійким є такий господарюючий суб'єкт, котрий за рахунок власних коштів покриває кошти, вкладені в активи, не допускає невиправданої дебіторської та кредиторської заборгованості і розраховується за своїми зобов'язаннями в зазначений термін.

Фінансова звітність підприємства залежить від розміщення його активів та джерел їх формування.

Підприємство вважається фінансово стійким, якщо його доходи стабільно перевищують витрати, у якого забезпечується відповідність вартості запасів і величини власних та позичкових джерел їх формування, яке має можливість вільно маневрувати грошовими коштами з метою їх ефективного використання, не допускає невиправдано високої дебіторської та кредиторської заборгованості, має оптимальну структуру джерел фінансування (капіталу) і своєчасно розраховується за своїми зобов'язаннями. Основою фінансової стійкості є раціональна організація і використання оборотних коштів підприємства.

Значення і сутність фінансової стійкості найбільш повно відображаються в її показниках. Розрізняють абсолютні та відносні показники фінансової стійкості.

У складі абсолютних показників фінансової стійкості виділяють групу показників наявності джерел формування запасів та групу показників забезпеченості запасів джерел їх формування.

Одним із основних відносних показників оцінки фінансової стійкості підприємства є темп приросту активів. Для оцінки фінансової стійкості

підприємства використовують також велику кількість інших відносних показників. Вони дають змогу порівнювати фінансові показники підприємства за різні звітні періоди діяльності, а також з аналогічними показниками інших суб'єктів господарювання. Ці показники показані в таблиці 2.6.

Коефіцієнт фінансової автономії характеризує частку власного у загальній вартості авансованого капіталу ТОВ «XXXXXXXXXXXX». Зростання коефіцієнта у 2021 році означає підвищення фінансової стійкості є позитивним моментом. Але для даного підприємства ця величина залишається майже

Суттєвою ознакою ліквідності є формальне перевищення оборотних активів над короткостроковими пасивами. Про погіршення можливостей ліквідності компанії свідчить збільшення імобілізації власних обігових коштів та появи неліквідів: простроченої дебіторської заборгованості, векселів одержаних, прострочених тощо.

Ліквідність підприємства – це його спроможність швидко реалізувати активи й одержати гроші для оплати своїх зобов'язань, тобто це співвідношення величини його високоліквідних активів (кошти, ринкові цінні папери, дебіторська заборгованість) і короткострокової заборгованості [1-4].

Динаміку ліквідності підприємства оцінимо за допомогою відносних показників (табл. 2.7).

Коефіцієнт загальної ліквідності характеризує достатність оборотних активів підприємства для погашення своїх боргів і показує, скільки грошових одиниць оборотних активів припадає на кожну грошову одиницю поточних зобов'язань.

У 2023 році ТОВ «XXXXXXXXXXXX» на одну одиницю поточних зобов'язань припадає у 4,11 раз більше грошових одиниць оборотних активів. І цей показник має тенденцію до збільшення.

Позитивним є значення показника проміжної ліквідності, який показує потенційну здатність підприємства погасити свої поточні зобов'язання при умові отримання від дебіторів всієї суми короткострокової заборгованості.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності також є позитивним і характеризує, яка частка короткострокових зобов'язань може бути за необхідності негайно погашена за рахунок наявних грошових коштів. Значення цього показника знаходиться в межах норми впродовж 2019-2020 років, а в 2021 році відсутність грошових коштів свідчить про те що підприємство може розрахуватися за своїми зобов'язаннями тільки на 6%.

Таблиця 2.7

Динаміка відносних коефіцієнтів ліквідності в ТОВ «XXXXXXXXXXXX» за 2022-2024 роки

Показники	2022 рік	2022 рік	2024 рік	Відхилення		
				2023/2022	2024/2023	2024/2022
1	2	3	4	5	6	7
1. Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,43	0,49	0,06	0,06	-0,43	-0,37
2. Коефіцієнт проміжної ліквідності	2,88	3,54	2,75	0,66	-0,79	-0,13
3. Коефіцієнт загальної ліквідності	3,26	4,11	3,49	0,85	-0,62	0,23

Таким чином, найважливішою характеристикою фінансового стану підприємства є стабільність його діяльності з позиції довгострокової перспективи. Вона пов'язана насамперед із загальною фінансовою структурою підприємства, ступенем його залежності від кредиторів та інвесторів.

2.2 Відображення в обліку доходів та витрат транспортного підприємства та формування собівартості автомобільних перевезень.

Діюче законодавство і нормативна база щодо бухгалтерського обліку надають підприємству свободу дій у виборі варіанта оцінки витрат, які включаються до складу виробничої собівартості продукції, методики її

бухгалтерського обліку. У той же час склад витрат, які формують собівартість продукції (робіт, послуг) жорстко регламентовано Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку (П(с)БО) 16 «Витрати». Крім того при віднесенні витрат на собівартість продукції слід керуватися нормами положень (стандартів) бухгалтерського обліку 3 «Звіт про фінансові результати» і 9 «Запаси». Автотранспортні підприємства при формуванні собівартості використовують Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті (Наказ Міністерства транспорту України від 5 лютого 2002 р. №65).

Сучасний облік виробництва є складовою частиною системи бухгалтерського обліку, повинен акумулювати і систематизувати витрати для:

- оцінки запасів і визначення фінансових результатів;
- обґрунтування управлінських рішень;
- забезпечення внутрішньогосподарського контролю.

Однак реалізація даних вказаних видів обліку в розрізі облікових реєстрів, бухгалтерських рахунків та форм звітності залежить від підходів до організації системи бухгалтерського обліку. З такої точки зору виділяють дві системи (підходи) щодо облікової роботи:

- двокругова система, за умови виділення двох автономних груп (класів) рахунків бухгалтерського обліку: управлінського та фінансового[2, 4];

- інтегрована система, за якою рахунки управлінського обліку кореспондують з рахунками фінансового обліку в межах єдиного плану рахунків. З прийняттям діючого Плану рахунків в Україні визначилась інтегрована система обліку. З самої побудови плану рахунків зрозуміло, що 1-3 класи рахунків призначені для відображення об'єктів активу балансу, 4-6 - пасиву, а 7-9 для складання звіту про фінансові результати. Рахунки для обліку операційної діяльності розміщені в основному в 8 та 9 класах плану рахунків «Витрати за елементами» та «Витрати діяльності». Рахунки цих класів, виходячи з розмірів підприємства, та за його вибором, можуть застосовуватися одночасно, або лише один з названих класів. У випадку, коли рахунки класу 9 не застосовуються,

додатково залучається також рахунок 85 «Інші витрати». Якщо ж застосовуються рахунки обох класів, то цей рахунок не використовують [14, 16, 18].

Бухгалтерський облік у транспортних підприємствах має ряд особливостей:

1. Наявність значної питомої ваги рухомого складу автомобілів в основних засобах - транспорту, навантажувально-розвантажувальних машин; необхідність постійного обліку і контролю технічного стану автомобілів, машин механізмів, потреба у заміні окремих вузлів, деталей, їх ремонту.

2. Наявність специфічних видів запасів: паливно-мастильних матеріалів (ПММ), шин, запасних частин і агрегатів та витрати, пов'язані з їх зберіганням, в результаті ретельне ведення не тільки синтетичного, а й аналітичного обліку кожного виду таких цінностей.

У ТОВ «XXXXXXXXXXXX» існує ремонтна майстерня, що дає можливість підприємству надавати широкий спектр послуг з проведення ремонтних робіт транспорту.

ТОВ «XXXXXXXXXXXX», як і інші підприємства, здійснює операційну, фінансову та інвестиційну діяльність, при цьому виникають відповідні витрати, які відображаються відповідно до П(С)БО 16 «Витрати».

Операційна діяльність ТОВ «XXXXXXXXXXXX» передбачає здійснення процесів постачання, виробництва і збуту.

Процес постачання на автотранспортному підприємстві полягає в купівлі палива, матеріалів, запасних частин та інших матеріальних цінностей, необхідних для нормальної експлуатаційної діяльності.

Процес виробництва на автомобільному транспорті - це здійснення транспортного процесу, в результаті якого готова продукція як така не утворюється. Продукцією ТОВ «XXXXXXXXXXXX» виступає сам процес переміщення вантажів, на стадії якого засоби праці, предмети праці і сама праця вступають у взаємозв'язок. Виробничий процес - це комплекс функцій, здійснення яких дозволяє забезпечити безперервний процес перевезення на автомобільному транспорті. Наказ про облікову політику ТОВ

«XXXXXXXXXXXX» передбачає використання позамовного методу обліку витрат і калькулювання собівартості. Суть цього методу полягає у відокремленому обліку витрат по кожному з видів перевезень (робіт, послуг) у розрізі статей витрат. Об'єктом обліку і калькулювання при його застосуванні є окремі види перевезень (робіт, послуг), а калькуляційними одиницями - відповідні одиниці їх виміру (1 година роботи автомобіля або кілометр пробігу транспортного засобу відповідної вантажопідйомності).

Собівартість перевезень, тобто сума витрат, що припадає на калькуляційну одиницю, визначається шляхом ділення суми фактичних витрат по кожному об'єкту калькулювання на відповідний обсяг виконаних перевезень. Як узагальнююча одиниця транспортної роботи використовується показник суми витрат, що припадають на 1 гривню отриманих підприємством доходів.

На ТОВ «XXXXXXXXXXXX» визначено наступний перелік статей калькуляції:

- паливо і мастильні матеріали;
- інші прямі матеріальні витрати;
- прямі витрати на оплату праці;
- автомобільні шини;
- експлуатаційний ремонт і технічне обслуговування автомобілів;
- інші прямі витрати;
- загальновиробничі витрати.

Витрати діяльності автотransпортного підприємства складаються з витрат операційної діяльності, фінансових витрат (витрат на проценти): за користування кредитами отриманими, за облігаціями випущеними, за фінансовою орендою тощо та інших витрат звичайної діяльності, які не пов'язані безпосередньо з перевезеннями.

Витрати операційної діяльності підприємства складаються з виробничої собівартості перевезень, адміністративних витрат, витрат на збут та інших операційних витрат[43, 44].

2.3 Особливі аспекти оподаткування міжнародних автотранспортних перевезень

Міжнародні автотранспортні перевезення потребують особливої уваги з позиції їх оподаткування та облікового відображення, адже для здійснення міжнародних перевезень з використанням автотранспорту необхідно перш за все отримати необхідні дозвільні документи, забезпечити відображення процесу надання транспортних послуг в обліку та звітності.

Основними критеріями вибору підприємствами системи оподаткування є варіант загальної чи спрощеної системи оподаткування та рішення щодо набуття статусу платника ПДВ. Керівництво новоствореного автотранспортного підприємства обираючи систему оподаткування та статус платника чи неплатника податку на додану вартість керується такими умовами:

- прогнозований обсяг надходжень за перший календарний рік діяльності для визначення ліміту діяльності підприємства на спрощеній системі оподаткування;
- прогнозований обсяг витрат та доходів (база оподаткування податком на прибуток);
- аналізування податкового статусу потенційних постачальників та покупців з метою уникнення суперечностей при наданні послуги чи придбання товарно-матеріальних цінностей;

Податок на додану вартість є непрямим податком із досить складним процесом адміністрування. Особлива економічна суть полягає в тому що ПДВ входить в ціну товарів, робіт чи послуг та сплачується покупцем, але його облік та перерахування до державного бюджету здійснює продавець. Статусу платника податку на додану вартість підприємства можуть набувати в обов'язковому порядку або здійснивши добровільний вибір, зважаючи на податковий статус постачальників та покупців. Якщо підприємство-загальносистемник під час реалізації основних засобів та товарно-матеріальних цінностей за останні 12 місяців отримає кошти більш ніж на 1 мільйон гривень (без урахування податку

на додану вартість), воно зобов'язане буде зареєструватися платником ПДВ у контролюючому органі за своїм місцезнаходженням. За добровільним рішенням платником ПДВ може бути будь-яка особа, яка провадить або планує провадити господарську діяльність, обсяги оподатковуваних операцій у якої відсутні або є меншими ніж 1 мільйон гривень. В податковому середовищі України діють диференційовані ставки податку на додану вартість, а саме:

- 20% (основна ставка ПДВ) — застосовується до більшості операцій, крім операцій, що не є об'єктом оподаткування, звільнених від оподаткування, та операцій, до яких застосовують ставки 14%, 7% та 0%;

- 14% — у разі постачання та імпорту сільськогосподарської продукції згідно з відповідним переліком;

- 0% — для експорту товарів та послуг;

- 7% — у разі постачання лікарських засобів та медичних препаратів.

Автотранспортні підприємства-платники ПДВ до послуг із перевезень по території України застосовують базову ставку 20%, для міжнародних перевезень — ставку експортера. Якщо загальний маршрут однієї послуги охоплює територію України та іншої держави, підприємство документує таку операцію двома окремими первинними документами[19].

Податок на прибуток підприємств є прямим податком, який сплачується підприємствами з прибутку, одержаного від реалізації продукції (робіт, послуг), основних фондів, нематеріальних активів, цінних паперів, валютних цінностей, інших видів фінансових ресурсів та матеріальних цінностей, а також із прибутку від орендних операцій, роялті та від позареалізаційних операцій. Правила розрахунку податку на прибуток мають в основі оподаткування позитивного фінансового результату діяльності підприємства. Основна ставка податку на прибуток в Україні – 18%. Фінансовий результат – це доходи за мінусом витрат. Він може бути позитивним – прибуток, або ж негативним – збиток.

Важливим аспектом адміністрування податку на прибуток є визначення періоду звітування – рік чи квартал. Основні критерії подані у таблиці 2.13 (ДодатокЄ.) [57].

ПКУ розмежовує таких платників податку обсяг заробленого доходу, який визначається за правилами бухгалтерського обліку, – 40 мільйонів гривень. Звідси й неофіційні їх назви – «малодохідники» та «великодохідники». У перших облік простіший, тобто без податкових різниць. Звітують вони теж лише один раз на рік, а не щокварталу, як «великодохідники»[головбух].

Щодо спрощеної системи оподаткування, то підприємства з даним видом діяльності можуть обрати лише третю групу єдиного податку. Базою для оподаткування є дохід платника. Розмір ставки залежить від того, чи є суб'єкт господарювання платником ПДВ. Для платників – 3%, для неплатників – 5% від загальної суми доходу. Окрім того, «спрощенців» на третій групі обмежують річним лімітом надходжень – 1167 мінімальних заробітних плат. Автотранспортним підприємствам, які здійснюють чи планують здійснювати міжнародні перевезення, зазвичай тісно у статусі та лімітах «спрощенця», витратна частина оборотів у суб'єктів такого виду економічної діяльності формується суттєва і вони сміливо обирають податок на прибуток. Окрім того, згідно Податкового кодексу України [7] підприємство, яке планує здійснювати зовнішньоекономічну діяльність автоматично має набути статусу платника ПДВ.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ ОПТИМІЗЦІЇ ОБЛІКОВО-АНАЛІТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ОПЕРАЦІЙНИМИ ВИТРАТАМИ

3.1. Використання програмних продуктів у діяльності ТОВ «XXXXXXXXXXXX».

Підприємство, яке володіє власним автопарком, повинно звернути увагу на необхідність автоматизації за умови наявності одного або декількох факторів:

- вся інформація розрізнена і знаходиться в окремих файлах, листках, журналах;
- існує залежність виконання завдань від окремих співробітників, лише певні особи мають (знають) інформацію, необхідну для кваліфікованого виконання завдань або замовлень;
- співробітники не мають доступу до поточних розрахунків, замовлень і тому відбувається постійне дублювання одних і тих самих дій;
- керівники підприємства і його підрозділів не можуть своєчасно відслідковувати оперативну і аналітичну інформацію.

Комплексна автоматизація автотранспортного підприємства впроваджується шляхом встановлення необхідного програмного забезпечення і містить в собі автоматизацію бухгалтерської та податкової діяльності, а також управлінського обліку.

Вартість впровадження системи автоматизації варіюється від 10 тис. до 1млн.грн, залежно від складності проекту, необхідності додаткових доопрацювань, розробки концепції впровадження проекту до його початку, терміну впровадження, кількості робочих місць, що підлягають автоматизації, перенесення в базу даних довідників та залишків та ін. [60]

Наслідками автоматизації підприємства будуть не лише усунення існуючих проблем, а і наступні покращення:

- скорочення витрат: автоматизація допоможе виявити недоліки у веденні обліку палива, запчастин, матеріалів, ремонтів тощо;
- вся інформація про діяльність підприємства локалізується в одному місці і може бути використана для прийняття будь-яких поточних і стратегічних рішень;
- з'являється можливість проводити складні розрахунки автоматично [41, 46].

Програмний комплекс, який має бути в основі інформаційної системи автотранспортного підприємства має відповідати певним критеріям вибору (рис. 3.1)

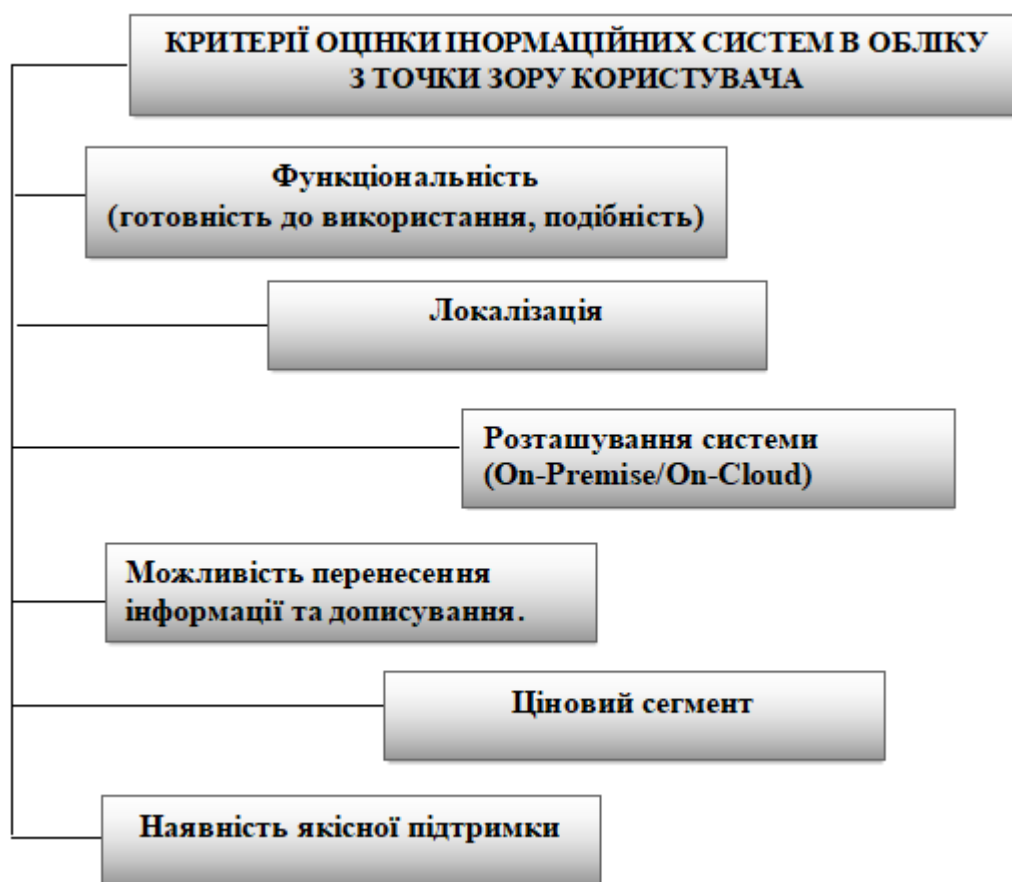


Рис. 3.1 Критерії оцінки інформаційних облікових систем

Примітка: сформовано з використанням джерела [20]

Досить часто, невідповідність одному чи кільком критеріям є причиною для прийняття рішення про перехід на нову інформаційну систему. Під функціональністю інформаційної системи розуміємо набір можливостей та рішень, що забезпечують виконання усіх завдань та швидку адаптацію до нових вимог. Критерій локалізації узагальнює вимогу до облікових програм українських та іноземних розробників, можливість налаштування роботи під особливості податкового (реєстрація ПДВ за першою подією, податкова звітність) та трудового (норми робочого часу) законодавства. On-Premise розташування означає використання власних ресурсів для розміщення програмного забезпечення. Це класична модель доступу до інформаційної системи. Використовуються, підтримуються на належному функціональному рівні, контролюються власні сервери підприємства. Режим роботи з On-Cloud має багато переваг. Серед них економія коштів на закупівлю, встановлення та роботу обладнання, забезпечення оновлення, живлення, резервне копіювання. Але з цих переваг впливає і головний недолік хмарного програмного забезпечення – відсутність контролю. По суті керівники підприємства делегують на аутсорсинг такі важливі напрямки як доступ до обчислювальних ресурсів та інформаційної безпеки. Окрім того, користувачі повинні бути впевнені у тому, що послуги, які надаються хмарним сервером, не поступляться за якістю власному обладнанню. Окрім того, можна розглядати можливість встановлення мобільних додатків для управлінського персоналу. У процесі переходу на нову систему важливим є питання якісного перенесення інформації із довідників, залишків по рахунках, управлінської бази без додаткової обробки та пристосування до нових форм та документів. Ця функція забезпечується багатьма розробниками нових продуктів, проте слід звернути увагу на повноту процесів. Перенесення якомога більшої кількості інформації має переноситися автоматично, без «ручного» втручання користувачів. Співвідношення ціни та якості облікових програмних продуктів є важливим фактором, який впливає на вибір користувачів. Проте, на вибір має впливати у першу чергу функціональність інформаційної системи. Ціни варто

порівнювати лише за тотожним набором функцій. У процесі користування обліковим програмним забезпеченням важлива наявність достатньої кількості якісної підтримки, впровадження оновлень, швидке реагування на запити користувачів з мінімальною затратою часу [20].

Інформаційна система ТОВ «XXXXXXXXXXXX» базується на використанні програмного комплексу 1:С Підприємство, версія 8.3. Це ERP-система, базова конфігурація якої забезпечує виконання усіх облікових процесів. Окрім того, програма забезпечує обмін інформацією та її видозміну залежно від потреб користувачів. Інформація, введена, як облікова за необхідності трансформується в управлінську. Окрім того, система забезпечує зручне користування робочих місць працівників, які виконують інші, необлікові, господарські операції. Проте, під специфічні потреби діяльності підприємства даний обліковий програмний комплекс модифікувався. Окремі програмні модулі необхідно було дописати та синхронізувати із базовою програмою. Модуль транспортної логістики забезпечує внесення та опрацювання інформації з організації переміщення власним та орендованим автотранспортом нафтопродуктів від продавця до постачальника. Модуль обліку перевезень забезпечує швидке формування шляхових листів та списання пального на основі інших первинних документів та систематизацію інформації в управлінську звітність та реєстри за потреби користувача. Внаслідок співпраці із фахівцями з ІТ-аутсорсингу згадувана нами система «Шлях» синхронізується із інформаційною системою підприємства [45, 55]. Для зручності користування та зменшення часу на оформлення, базова конфігурація була доповнена текстами типових договорів, які автоматично заповнюються за наявності картки контрагента, зберігаються у форматі PDF та відсилаються електронною поштою. Обмін інформацією з ДПС забезпечується через автоматичне вивантаження xml-файлів у програму податкової звітності «М.Е.Дос 2», та систему електронного документообігу «Вчасно Сервіс».



Рис. 3.2 Інформаційна система ТОВ «XXXXXXXXXXXX»

Примітка: сформовано автором

Очевидно, що із розвитком підприємства, масштабуванням його діяльності, буде виникати необхідність удосконалення його інформаційної системи, особливо доопрацювання чи заміни тих модулів, які забезпечують специфіку діяльності та їх синхронізації з обліковим програмним комплексом.

Як бачимо з рисунку 3.2, у основу побудови інформаційної системи підприємства обрано програмний комплекс 1:С Підприємство 8.3. Це російське програмне забезпечення, тому, на перспективу, пропонуємо ТОВ «XXXXXXXXXXXX» відмовитися від використання даного продукту. На внутрішньому ринку програмного забезпечення пропонується значна кількість бухгалтерських програм, але, серед програм із локальним розміщенням, на нашу думку, найбільш ефективним буде використання системи управління підприємством «ДЕБЕТ Плюс», бо вона є самодостатньою для ведення бізнесу,

безкоштовною та розробленою в Україні, тому максимально пристосованою для роботи підприємств в умовах постійної зміни законодавчого поля. Якщо розглядати програмні комплекси із хмарним розміщенням, то слід звернути увагу на систему «Діловод». Вона має кілька переваг. По-перше, хмарне розташування є значно дешевшим і у випадку такого використання підприємство оплачує лише необхідну кількість доступів до інформації. По-друге, безпеку збереження інформації забезпечує провайдер. По-третє, у вказаному програмному продукті вмонтований модуль подання звітності до контролюючих органів та обміну інформацією із контрагентами, що дозволить відмовитися від платної підписки. Доцільно виокремити основні етапи переходу підприємства на використання нового програмного комплексу (рис. 3.3)



Рис. 3.3 Основні етапи обрання та переходу ТОВ «XXXXXXXXXXXX» на використання нового програмного комплексу.

Примітка: сформовано автором.

3.2 Основні напрями оптимізації податкового навантаження у контексті обраної ТОВ «XXXXXXXXXXXX» системи оподаткування.

Оптимізація оподаткування - це використання законних методів зменшення податкового навантаження. Тобто, це саме той випадок, коли дозволено все, що дозволено і те, що не заборонено. В першу чергу, при оптимізації в дію ідуть пільги, що надані законодавством прямо. Це відноситься до окремих галузей і видів діяльності, способів організацій бізнесу чи категорій громадян. Сюди відносяться: застосування спрощеної системи оподаткування, сплата ПДВ за пільговою ставкою, податкові послаблення окремих видів бізнесу. Але це лише методи, прямо передбачені державою. Взагалі оптимізація вимагає від творців творчого осмислення законодавства, непрямолінійних підходів, знання бухгалтерських норм та норм податкового законодавства.

Підприємства, які здійснюють свою діяльність у сфері зовнішньоекономічної діяльності, досить часто стикаються проблемою затримки товарів на кордоні України через простій автотранспорту перевізника на митниці. Це зумовлює необхідність відображення в облік штрафних санкцій (штрафи, пені, неустойки) та додаткових витрат, пов'язаних з простоєм. В цілому при здійсненні міжнародних автотранспортних перевезень основна увага приділяється витратам на їх здійснення та можливості їх оптимізації для забезпечення максимальної ефективності таких перевезень. При цьому необхідно врахувати, що транспортний сервіс орієнтований, перш за все, на забезпечення збалансованості між якістю обслуговування споживачів і супутніми витратами. Саме якість обслуговування в процесі транспортних перевезень є ключем до комерційного успіху тих суб'єктів підприємництва, які їх здійснюють [20, 21].

Як уже зазначалося, ТОВ «XXXXXXXXXXXX», зважаючи на специфіку основного виду економічної діяльності, обрало діяльність у межах загальної системи оподаткування та добровільно набуло статусу платника податку на додану вартість.

На рисунку 3.4 узагальнено перелік та схему адміністрування податків досліджуваного підприємства.

Серед запропонованих фахівцями напрямів оптимізації податково навантаження можна виокремити декілька та проаналізувати допустимість їх застосування на підприємстві та можливі ризики.

1.Здійснення якісного прогнозування суми ПДВ до сплати шляхом регулювання обсягу послуг, наданих на території України у межах сформованого податкового кредиту. [22].

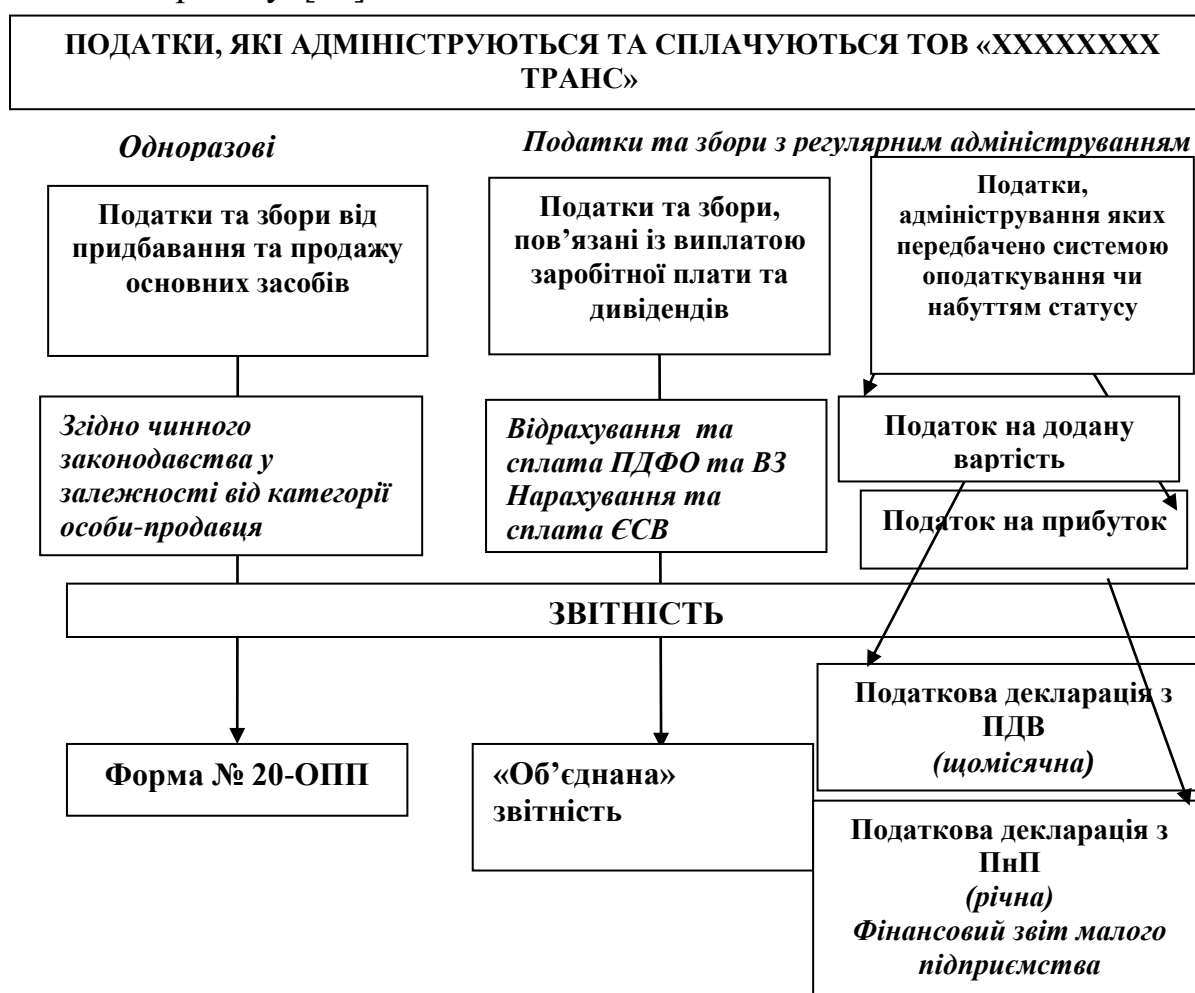


Рис. 3.4 Схема адміністрування податків ТОВ «XXXXXXXXXXXXXX»

Примітка: сформовано автором

Це відкриває додаткові напрями оптимізації розрахунків із покупцями та постачальниками підприємства. Слід відмітити, що вказана тактика діяльності значно обмежує спектр надання послуг. У будь-якому випадку краще надати

послугу, навіть якщо сформує додаткові податкові зобов'язання, ніж не допустити її реалізації лише з цієї причини.

2. Розвиток послуг, які не належать до ризикових і податкові накладні за якими не підлягають посиленому контролю зі сторони Державної податкової служби, а отже блокуванню.

3. Зменшення податкового навантаження на фонд оплати праці шляхом оформлення працівників, як суб'єктів підприємницької діяльності на спрощеній системі оподаткування. ТОВ «XXXXXXXXXXXX», як свідчить аналіз організаційної структури підприємства, досить вагому частину функцій делегувало на аутсорсингові структури. Під даний напрямок оптимізації підходить логістична функція підприємства.

4. Використання можливості розстрочення чи відстрочення сплати податкових зобов'язань у першу чергу за сплатою податку на прибуток. Розстрочення розглядається як надання платнику податків бюджетного кредиту для наступного погашення основної суми та відсотків рівними частками. Відстрочення передбачає перенесення сплати основної суми боргу з умовою сплати рівними частками лише відсотків.

5. попередніх розрахунків розміру податку на прибуток з метою можливості коригування доходів та витрат у короткостроковому періоді. На нашу думку, такі обчислення потрібно робити не пізніше листопада звітного року. [22].

У контексті даного наукового дослідження варто проаналізувати доцільність переходу ТОВ «XXXXXXXXXXXX» із загальної на спрощену систему оподаткування. Для оптимізації податкового навантаження важливо прорахувати доцільність перебування підприємства та тій чи іншій системі оподаткування. Розглянемо Таблицю 3.2, у якій подано основні показники діяльності ТОВ «XXXXXXXXXXXX», які впливають на податкове навантаження, розраховано фінансовий результат за 2022-2024 роки (згідно з інформацією у Додатках Г-Е) та альтернативний показник суми єдиного податку третьої групи, якщо підприємство обрало б у досліджуваному періоді спрощену систему

оподаткування. Слід проконтролювати суми доходів підприємства. У досліджуваному періоді потрібно дотримуватися ліміту доходів, дозволеним податковим кодексом для третьої групи єдиного податку.

Таблиця 3.2

Аналіз динаміки росту податкового зобов'язання з податку на прибуток та альтернативний розрахунок розміру єдиного податку для

ТОВ «XXXXXXXXXXXX»

Показник	2022 рік	2023 рік	2024 рік	2025 рік (прогноз)
Загальна сума доходів, тис. грн.	3 700,0	3400,2	5502,3	6280,0
Загальна сума витрат, тис. грн.	2200,1	1650,0	3950,0	4582,1
Фінансовий результат (прибуток), тис. грн.	1499,9	1750,2	1552,3	1697,9
Податок на прибуток 18%, тис. грн.	269,9	315,04	279,4	305,62
Сума єдиного податку 3%, тис. грн.	111,0	102,0	165,07	188,4
Ліміт доходу, тис. грн.	7 585,5	7 818,9	8 285,7	9 336,0

Примітка: розраховано автором

Як бачимо з інформації, поданої у таблиці, доходи ТОВ «XXXXXXXXXXXX» за вказаний період не перевищують ліміту єдиного податку третьої групи. Більше того, між фактичними доходами та лімітом у кожному році є суттєва різниця, що дозволить спрогнозувати ріст доходів без виходу за ліміт і без наближення до ліміту «упритул», що викликає, зазвичай, посилену зацікавленість у ДПС та служб фінансового моніторингу комерційних банків. Тому, у контексті даного наукового дослідження, можна зробити висновок, що перехід ТОВ «XXXXXXXXXXXX» на спрощену систему оподаткування із збереженням статусу платника ПДВ є більш, ніж доцільним, неризиковим і значним чином оптимізує податкове навантаження.

Отже, оптимізація - це не одномоментний процес. Він вимагає побудови підходів, корпоративних структур, роботи з контрагентами. Питання оптимізації є стратегічним. Але, нажаль, в нашій реальності до нього часто підходять дуже просто та навіть дещо несерйозно. Буває, що основним критерієм вибору схеми та її наповнення є досвід друзів, партнерів по бізнесу або й навіть чуток. При цьому не врахованими залишаються аспекти, суттєві саме для цього бізнесу, цієї структури компаній чи податкової системи. Також часто інерція мислення заважає вчасно вносити зміни і коректувати дії відповідно до змін навколо. Основним ризиком будь-яких схем оптимізації є підхід власника та менеджменту бізнесу. Те, наскільки вони стратегічно, свідомо та відповідально підходять до всього комплексу питань, пов'язаних з оптимізацією, та те, наскільки враховують ризики кожної схеми, аби їх запобігти. Зміна ставлення до цих питань може стати головним фактором, який дозволить нівелювати ризики застосування будь-яких схем та отримати бажаний економічний результат.

ВИСНОВКИ

Транспорт є самостійно галуззю матеріального виробництва., що існує поряд із промисловістю і сільським господарством. Він не створює якихось матеріальних об'єктів, а забезпечує їхнє переміщення в просторі. У цьому полягає його економічна особливість. Таке переміщення матеріальних об'єктів є необхідною умовою процесу відтворення. Транспорт зв'язує в єдине ціле усі галузі суспільного виробництва. Крім того, транспорт органічно продовжує процес виробництва продукції і товарів у сфері обігу доставляючи їх до місць безпосереднього споживання.

Дослідження питань обліку, аудиту витрат підприємства та аналізу собівартості перевезень в розрізі економічних елементів побудоване на матеріалах ТОВ «XXXXXXXXXXXX».

Метою даної роботи є прагнення всебічно обґрунтувати сутність економічної категорії собівартості та витрат; дослідити і опрацювати загальні засади, методи та принципи обліку, та аналізу операційних витрат підприємства на перевезення; визначити основні шляхи оптимізації сучасного характеру автоматизації, вдосконалення облікових та аналітичних процесів на підприємстві з метою підвищення ефективності господарювання загалом.

Об'єктами дослідження виступають: витрати підприємства в розрізі економічних елементів та собівартість перевезень, як економічна категорія та як основний якісний показник роботи підприємства.

Предметом дослідження виступають питання пов'язані з вивченням економічної суті собівартості; складу та класифікації витрат; концептуальних засад обліку та аудиту витрат за економічними елементами на виробництво продукції; обґрунтування резервів зниження витрат та собівартості, виходячи із загальних економічних закономірностей розвитку підприємства; визначення загальних засад та принципів автоматизації обліку, аналізу та аудиту витрат,

обґрунтування шляхів вдосконалення облікових та аналітичних процедур на підприємстві.

Витрати - це використані у процесі виробництва різні речовини і сили природи на виготовлення нового продукту праці. В умовах товарного виробництва грошовий вираз суми витрат на виготовлення конкретного продукту називають собівартістю. Зміст термінів витрати і собівартість поєднується в понятті витрати виробництва.

Динаміка основних показників, які характеризують обсяги вироблених і наданих послуг свідчить про наявність позитивних тенденцій в діяльності ТОВ «XXXXXXXXXXXX» за три останні роки.

Запорукою життєздатності та ефективної діяльності будь-якого підприємства є його стабільний фінансовий стан. Він визначає конкурентоздатність підприємства, його потенціалу діловому співробітництві, дозволяє оцінити можливості та перспективи росту тому проведення аналізу фінансового стану в ринкових умовах є необхідністю, яка насамперед визначається інформаційними потребами керівників, власників, інвесторів і конкурентів.

Метою обліку витрат і визначення собівартості перевезень (робіт, послуг) на ТОВ «XXXXXXXXXXXX» є своєчасне, повне та достовірне визначення фактичних витрат на їх виконання, обчислення фактичної собівартості окремих видів перевезень (робіт, послуг), здійснення контролю за використанням матеріальних, трудових та грошових ресурсів.

На ТОВ «XXXXXXXXXXXX» використовується позамовний метод обліку витрат і калькулювання собівартості перевезень.

Аналіз собівартості перевезень за економічними елементами є складовою частиною аналізу господарсько-фінансової діяльності підприємства.

Фінансово-економічне управління ТОВ «XXXXXXXXXXXX» для аналізу собівартості перевезень в розрізі економічних елементів з метою комплексного, узагальненого дослідження базових показників витрат та собівартості по підприємству формує та використовує повну собівартість послуг.

В складі собівартості наданих послуг по перевезенню вантажів підприємством найбільшу питому вагу займають матеріальні витрати, а точніше це витрати паливо-мастильних матеріалів. Оскільки ціни на даний ресурс постійно і стрімко зростають, а діяльність ТОВ «XXXXXXXXXXXX» і вартість його послуг прямо залежить від них, то зрозумілим є факт зростання частки матеріальних витрат за 2019-2021 роки.

Аналіз витрат на одну гривню виробленої продукції може служити підґрунтям для прийняття управлінських рішень у сфері формування показників рентабельності продукції підприємства

Групування витрат за призначенням тобто за статтями калькуляції, показує де саме, на які цілі, в якому обсязі використано ресурси. Воно необхідне для визначення собівартості окремих виробів, установлення центрів зосередження витрат і пошуку резервів їх скорочення.

Якщо порівнювати наскільки встановлені планові показники відповідають фактичним даним, то необхідно відзначити, що в більшості випадків норми дотримуються, хоча звичайно за одними статтями витрат відбувається перевитрати, за іншими - економія, а такі статті як «Ремонт», «Шини», «Податки і збори» завжди відповідають плановими значенням, адже це розрахункові середні величини.

При аналізі собівартості перевезень виявляються резерви зниження собівартості та розробляються заходи, спрямовані на використання виявлених резервів:

- збільшенням обсягу виробленої продукції та наданих послуг;
- ліквідацією непродуктивних витрат і невиправданих перевитрат за елементами і калькуляційними статтями витрат, економнішим витрачанням матеріальних і трудових, грошових запасів і запровадженням прогресивних організаційних та технічних заходів підвищення ефективності виробництва.

у основу побудови інформаційної системи підприємства обрано програмний комплекс 1:С Підприємство 8.3. Це російське програмне забезпечення, тому, на

перспективу, пропонуємо ТОВ «XXXXXXXXXXXX» відмовитися від використання даного продукту. На внутрішньому ринку програмного забезпечення пропонується значна кількість бухгалтерських програм, але, серед програм із локальним розміщенням, на нашу думку, найбільш ефективним буде використання системи управління підприємством «ДЕБЕТ Плюс», бо вона є самодостатньою для ведення бізнесу, безкоштовною та розробленою в Україні, тому максимально пристосованою для роботи підприємств в умовах постійної зміни законодавчого поля. Якщо розглядати програмні комплекси із хмарним розміщенням, то слід звернути увагу на систему «Діловод». Вона має кілька переваг. По-перше, хмарне розташування є значно дешевшим і у випадку такого використання підприємство оплачує лише необхідну кількість доступів до інформації. По-друге, безпеку збереження інформації забезпечує провайдер. По-третє, у вказаному програмному продукті вмонтований модуль подання звітності до контролюючих органів та обміну інформацією із контрагентами, що дозволить відмовитися від платної підписки на програму податкової звітності «М.Е.Дос 2», та систему електронного документообігу «Вчасно Сервіс».

Доходи ТОВ «XXXXXXXXXXXX» за вказаний період не перевищують ліміту єдиного податку третьої групи. Більше того, між фактичними доходами та лімітом у кожному році є суттєва різниця, що дозволить спрогнозувати ріст доходів без виходу за ліміт і без наближення до ліміту «упридул», що викликає, зазвичай, посилену зацікавленість у ДПС та служб фінансового моніторингу комерційних банків. У контексті даного наукового дослідження, можна зробити висновок, що перехід ТОВ «XXXXXXXXXXXX» на спрощену систему оподаткування із збереженням статусу платника ПДВ є більш, ніж доцільним, неризиковим і значним чином оптимізує податкове навантаження.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» від 16.07.99 р. №996-XIV, із змінами та доповненнями
2. Законом України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III (із змінами і доповненнями).
3. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/ /laws/show/z0391-99](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0391-99)
4. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 9 «Запаси», затверджене наказом Міністерства Фінансів України від 31.03.1999 р. № 87. // «Бухгалтерія» 2010. - № 5 (420). с. 30-32.
5. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 15 «Дохід», затверджене наказом Міністерства Фінансів України від 31.03.1999 р. № 87. // «Бухгалтерія» 2010. - № 5 (420). с. 35-40.
6. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати», затверджене наказом Міністерства фінансів України від 31 грудня 1999 р. № 318, що зареєстровано у Міністерстві юстиції України 19 січня 2000 р. за № 27 // «Бухгалтерія». – 2010. - № 5 (420). – с. 41-44.
7. Податковий кодекс України від 01 серп. 2021 р. (зі змінами та доповненнями)/ URL: www.zakon.rada.gov.ua
8. Інструкція «Про застосування плану рахунків Бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій: затверджена наказом МФУ від 30 листопада 1999 р № 291. Бухгалтерський облік і аудит. - 2010. - №5.
9. Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті від 05.02.2015 р. N 65
10. Бутинець Ф. Ф. та ін. Інформаційні системи бухгалтерського обліку: Підручник для студентів вищих навчальних закладів спеціальності 071 «Облік і

оподаткування». Ф. Ф. Бутинець, С. В. Івахненко, Т. В. Давидюк, Т. В. Шахрайчук. За ред. проф. Ф.Ф. Бутинця; 2-ге вид., перероб. і доп. - Житомир: ПП «Рута», 2016. 544с.

11. Бутинець Ф. Ф. та ін. Бухгалтерський управлінський облік. Ф. Ф. Бутинець, та ін. – Житомир: ПП «Рута», 2003. 448 с.

12. Бутинець Ф. Ф. та ін. Бухгалтерський фінансовий облік. Ф. Ф. Бутинець, та ін. – Житомир: ПП «Рута», 2014. 538 с.

13. Бутинець Ф. Ф. Теорія бухгалтерського обліку: Підр. 2-е вид., допов. і перероб. / Ф. Ф. Бутинець та ін. Житомир: ПП «Рута», 2000. 638 с.

14. Бутинець Ф. Ф. Витрати виробництва та їх класифікація для потреб управління / Ф. Ф. Бутинець // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. 2019. № 1. С. 11–15.

15. Бухгалтерський облік виробництва продукції // Все про бухгалтерський облік. 2017. №53 (810).

16. Бухгалтерський облік в галузях народного господарства : посібник / О. В. Зінкевич, С. О. Левицька, М. М. Мосійчук, І. П. Нагавичко. Рівне : НУВГП, 2014. 304 с.

17. Грабова Н. М. Бухгалтерський облік у галузях народного господарства : навч.-метод. посібник для самост. вивч. дисц. / Н. М. Грабова. – К. : КНЕУ, 2015. – 203 с.

18. Грачова Р. Бухгалтерський облік. Ч.1. Доходи, витрати та фінансові результати. / Р. Грачова – К., 2012. – 130 с.

19. Грицак Н.Ю. Організація бухгалтерського обліку на автотранспортному підприємстві. *Міжнародний збірник наукових праць*. 2014. Випуск 2(20). С. 144–154. URL: <http://surl.li/dvxng>

20. Грудзевич Ю. І., Основні напрями консультування у сфері впровадження, використання та удосконалення облікових програмних комплексів *Економічний часопис Волинського національного університету імені Лесі Українки*. 2022. Том 2 № 30. С. 32–38. <https://doi.org/10.29038/2786-4618-2022-02-32-38>

21. Грудзевич Ю. І., Скорук О. В. Обліково-аналітичне забезпечення консалтингу у сфері розстрочення сплати податкових зобов'язань. *Вісник Львівського торговельно-економічного університету. Економічні науки*. 2021. № 65. С. 111–115.
22. Грудзевич Ю. І. Деякі аспекти обліково-аналітичного забезпечення прогнозування податкового зобов'язання фізичної особи-підприємця на загальній системі оподаткування. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції “Сучасні напрями розвитку економіки, підприємництва, технологій та їх правового забезпечення”, Львів, 2 червня 2021 р., с. 88-89.
23. Гура Н. О. Облік видів економічної діяльності: підручник. Н. О. Гура. – К. : Центр учбової літератури, 2018. – 392 с.
24. Даньків Й.Я., Остап'юк М.Я. Особливості діяльності автотранспортних підприємств та їх вплив на організацію обліку витрат і формування собівартості автотранспортних перевезень. *Науковий вісник Мукачівського державного університету*. 2014. № 1. С. 133–139. URL: <http://surl.li/dvxnm>
25. Економічний аналіз: Навч. посібник / М. А. Болюх, В. З. Бурчевський, М. І. Горбаток; За ред. акад. НАНУ, проф. М. Г. Чумаченка. – К.: КНЕУ, 2015.–548с.
26. Загородній А. Г. Бухгалтерський облік: основи теорії та практики: підручник / А. Г. Загородній, Г. О. Партин. – К.: Знання, 2017. – 550 с
27. Карпан Т.С. Аналіз та сучасний стан міжнародних транспортних коридорів. Т.С. Карпан [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm
28. Карп'як Я. С. Організація бухгалтерського обліку витрат, доходів і фінансових результатів суб'єкта господарювання. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»* : [зб. наук. пр.] / М-во освіти і науки України, Нац. ун-т «Львівська політехніка» ; відп. ред. О. Є. Кузьмін. - Львів, 2019. - № 794 : Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. - С. 172-180. - Бібліогр.: 9 назв.

29. Ковальчук С.Я., Цуркан А.О. Особливості обліку та оподаткування операцій по міжнародних автотранспортних перевезеннях. Агросвіт. 2018. № 7. URL: http://www.agrosvit.info/pdf/7_2018/6.pdf
30. Ковальчук С.Я. Особливості діяльності міжнародної транспортно-логістичної системи// С.Я. Ковальчук, Ю.С. Стрілецька [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://surl.li/dvyah>
31. Ковальчук С. Я., Цуркан А. О. Особливості обліку та оподаткування операцій по міжнародних автотранспортних перевезеннях. Агросвіт. 2018. №7. С 31-36
32. Коробов М. Я. Фінансово-економічний аналіз діяльності підприємств: Навч. посіб. / М. Я. Коробов – 2-е вид., стер. – К.: Знання, 2017.- 379 с.
33. Лісіца Т. Автомобільні перевезення. Вісник. Офіційно про податки. 26 травня 2017. № 20(924). <http://surl.li/dvxni>
34. Лічман А.А. Транспортно-експедиторська діяльність як система послуг: обліковий аспект. Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. Серія : Економіка, аграрний менеджмент, бізнес. 2016. Вип. 249. С. 261–269. URL: <http://surl.li/dvxbn>
35. Мочерний С. В. Економічна теорія: Посібник. / С. В. Мочерний – К.: Видавничий центр «Академія», 2012.
36. Нападовська Л. В. Управлінський облік: Підруч. для вищ. навч. закл. / Л. В. Нападовська - К. : Книга, 2014. – 544 с.
37. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Схвалена Розпорядженням КМУ від 20.10.2010 № 174р. [Електронний ресурс].— Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>
38. Онищенко В. Договір перевезення вантажу зразок 2020. Головбух. Випуск 3 листопада 2020. URL: <http://surl.li/dvxmv>
39. Особливості обліку витрат за національними стандартами України. *Все про бухгалтерський облік.* – 2007. - №12 (437).

40. Особливості обліку витрат на виробничих підприємствах. *Все про бухгалтерський облік*. 2020. №31 (456).

41. Павелчак-Данилюк О. Обґрунтування програмного забезпечення для автоматизації бухгалтерського обліку на підприємствах *Вісник ТНТУ*. 2019. Том 73. № 1. С.209-218.

42. Підходи до калькулювання собівартості продукції відповідно до НП(С)БО // Регіональні перспективи. – 2018. - №2-3.

43. Порядок формування собівартості готової продукції // Все про бухгалтерський облік. – 2020. - №87 (512).

44. Про формування і облік собівартості за ринкових умов // Бухгалтерський облік і аудит. – 2012. - №3.

45. Програмний продукт «Галактика» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.galaktika.ua/klienty-v-ukraine>.

46. Програмний продукт «1С:Підприємство» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.1c.ru/ukraina>.

47. Програмний продукт «Нова бухгалтерія» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.straf.kiev.ua>.

48. Пушкар М. С. Фінансовий облік: Підручник. / М. С. Пушкар – Тернопіль: Карт-бланш, 2015. – 628 с.

49. Система управління підприємством «ДЕБЕТ Плюс» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.debet.kiev.ua>.

50. Слюсарчук Л. Облік готової продукції та її реалізації // Вісник податкової служби України. - 2000. - № 29.

51. Ткаченко Н. М. Бухгалтерський фінансовий облік на підприємствах України: Підруч. для студ. екон. спец. вищ. навч. закл. / Н. М. Ткаченко— 5-те вид., допов. і перебл. - К.: АСК, 2019. – 784 с.

52. Транзитні можливості України [Електонний ресурс]. — Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/tmu.html>

53. Чебанова Н. В., Василенко Ю. А. Бухгалтерський фінансовий облік: Посібник. / Н. В. Чебанова, Ю. А. Василенко – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – 672 с.

54. Чернецька О.В., Дубина О.Л., Чепець О.Г. Облікове забезпечення процесу надання послуг в автотранспортних підприємствах. Інфраструктура ринку. 2020. Випуск № 49 С 334 – 339

55. Шквір, В. Д. Інформаційні системи і технології в обліку [Текст] : навчальний посібник / В. Д. Шквір, А. Г. Завгородній, О. С. Височан. – К. : Знання, 2016. – 439

56.<http://ukrstat.gov.ua>

57.<https://www.golovbukh.ua/>

58. <https://dtkt.com.ua/>

59. <https://7eminar.ua/>

60.<https://bgs.com.ua>

61.<https://dilovod.ua/>