

Міністерство освіти і науки України

Луцький національний технічний університет

(повне найменування закладу вищої освіти)

Факультет бізнесу та права

(повне найменування факультету)

Кафедра обліку і аудиту

(повне найменування кафедри)

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
ЗА СТУПЕНЕМ ВИЩОЇ ОСВІТИ «МАГІСТР»**

**ДОКУМЕНТУВАННЯ ВИТРАТ
АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

спеціальність 071 Облік і оподаткування

(шифр і назва спеціальності)

освітня програма «Облік і оподаткування»

(назва освітньої програми)

Виконала: здобувач вищої освіти
групи ОПм-21

Тлучкевич Юлія Юрївна

(підпис)

Керівник:

к.е.н., доцент

Жураковська Ірина Володимирівна

(підпис)

Кваліфікаційну роботу

допущено до захисту

«__» _____ 2025 р.

к.е.н., доцент

Гарант освітньої програми:

Жураковська Ірина Володимирівна

(підпис)

Луцьк – 2025 року

ЛУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет бізнесу та права

Кафедра обліку і аудиту

Ступінь вищої освіти: магістр

Галузь знань: 07 Управління та адміністрування

Спеціальність: 071 Облік і оподаткування

Освітня програма: ОП «Облік і оподаткування»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ к.е.н., доцент Оксана НУЖНА

« ___ » _____ 2025 року

З А В Д А Н Я НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧУ ВИЩОЇ ОСВІТИ

ТЛУЧКЕВИЧ Юлії Юріївні

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи Документування витрат автотранспортних підприємств
Керівник роботи: Жураковська Ірина Володимирівна к.е.н., доцент
затверджені наказом закладу вищої освіти від «27» грудня 2024 року № 481/01-02
2. Строк подання здобувачем вищої освіти кваліфікаційної роботи 13 грудня 2025 року
3. Вихідні дані до роботи. Нормативно-правові акти з регулювання питань обліку, документування та контролю за темою дослідження, наукова література, посібники, статистичні довідники, первинні і зведені бухгалтерські документи, фінансова і статистична звітність за 2022–2024 роки.
4. Зміст пояснювальної записки (перелік питань, що потрібно розробити):

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОКУМЕНТУВАННЯ ВИТРАТ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1. *Бібліометричний аналіз досліджень документування витрат автотранспортних підприємств*

1.2. *Нормативно-правове забезпечення документування витрат автотранспортних підприємств*

1.3. *Галузеві особливості класифікації та документування витрат автотранспортних підприємств*

РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ДОКУМЕНТУВАННЯ ВИТРАТ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

2.1. *Динаміка вантажних автомобільних перевезень в Україні*

2.2. *Документування визначення повної собівартості вантажних автомобільних перевезень*

2.3. *Основні фактори впливу на структуру виробничої собівартості міжнародних автомобільних перевезень та їх документування*

РОЗДІЛ 3. ВДОСКОНАЛЕННЯ ДОКУМЕНТУВАННЯ ВИТРАТ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

3.1. *Вдосконалення організації документування витрат автотранспортних підприємств*

3.2. *Розробка адаптивної моделі обліку собівартості вантажних автомобільних перевезень*

ВИСНОВКИ

5. Перелік графічного матеріалу

1. Мета та завдання кваліфікаційної роботи магістра
2. Наукова новизна одержаних результатів кваліфікаційної роботи магістра
3. Проблеми документування витрат
4. Галузева специфіка витрат автотранспортних підприємств
5. Основні показники діяльності автомобільного вантажного транспорту в Україні у 2020-2024 роках
6. Динаміка кількості суб'єктів господарювання у автотранспортній галузі за 2020-2024 роки
7. Документування статей витрат автотранспортного підприємства
8. Найсуттєвіші статті витрат (середні показники) досліджуваних підприємств
9. Документування витрат на запасні частини
10. Акт підтвердження встановлення переданих ТМЦ
11. Алгоритм для обчислення собівартості з метою ціноутворення

6.

Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис	
		завдання видав	завдання прийняв
Розділ 1	Жураковська І.В., доцент		
Розділ 2	Жураковська І.В., доцент		
Розділ 3	Жураковська І.В., доцент		
Нормоконтроль	Тлущкевич Н.В., доцент		
Консультант з ЕОМ	Нужна О.А., доцент		

7. Дата видачі завдання 19 вересня 2024 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи магістра	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Обґрунтування теми	до 19.09.2024 р.	
2	Огляд літератури із досліджуваної проблеми	до 26.12.2024 р.	
3	Розділ 1	до 06.03.2025 р.	
4	Розділ 2	до 26.06.2025 р.	
5	Розділ 3	до 06.11.2025 р.	
6	Висновки	до 18.11.2025 р.	
7	Формування переліку джерел посилання	до 21.11.2025 р.	
8	Формування додатків	до 25.11.2025 р.	
9	Оформлення ілюстративного матеріалу	до 28.11.2025 р.	
10	Нормоконтроль	до 02.12.2025 р.	
11	Інструментальна перевірка на академічний плагіат	до 09.12.2025 р.	
12	Представлення кваліфікаційної роботи до захисту	до 13.12.2025 р.	

Здобувач вищої освіти

(підпис)

(Тлущкевич Ю.Ю.)

(прізвище, ініціали)

Керівник кваліфікаційної роботи

(підпис)

(Жураковська І.В.)

(прізвище, ініціали)

АНОТАЦІЯ

Тлущкевич Ю.Ю. Документування витрат автотранспортних підприємств. Рукопис.

Кваліфікаційна робота магістра ОП «Облік і оподаткування» спеціальності 071 Облік і оподаткування. Луцький національний технічний університет. Луцьк, 2025. 103 с.

Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, переліку джерел посилання, додатків.

У першому розділі досліджено визначення поняття документування витрат, опрацьовано наукові праці, визначено класифікацію витрат, охарактеризовано нормативно-правове забезпечення та галузеві особливості обліку діяльності автотранспортних підприємств в Україні.

У другому розділі проведено аналіз динаміки вантажних перевезень протягом 2020-2024 років. Досліджено практичні аспекти організації документування витрат автотранспортними підприємствами. Проаналізовано показники діяльності підприємств та зміни в структурі витрат, де прослідковується вплив військового стану. Виділено особливості формування собівартості вантажних перевезень на підприємствах автотранспорту.

У третьому розділі сформульовано вимоги до документування витрат автотранспортних підприємств. Запропоновано алгоритм для обчислення собівартості з метою ціноутворення. Розроблено форми первинних документів для автотранспортних підприємств.

Основний зміст роботи викладено на 85 сторінках. Робота містить 27 таблиць, 19 рисунків, перелік джерел посилання із 51 найменування та 4 додатки.

Результати розробок можуть бути застосовані в практичній діяльності підприємства.

Ключові слова: витрати, собівартість, документування, перевезення, облік, первинні документи, автотранспортні підприємства, контроль.

ANNOTATION

Tluchkevych Y.Y. Documenting the costs of motor transport companies. Manuscript.

Master's qualification work of EP «Accounting and Taxation» specialty 071 Accounting and Taxation. Lutsk National Technical University. Lutsk, 2025. 103 p.

The qualification work consists of an introduction, three sections, conclusions, a list of reference sources, and appendices.

In the first section we researched definition the concept of documentation the costs, reviewed scientific works, has been determined the classification of expenses, characterized regulatory and legal support, and industry specifics of accounting for motor transport companies in Ukraine.

In the second section, conducted the analysis of freight cargo transportation dynamics during 2020-2024 years. Has been researched practical aspects of documenting the costs organization by motor transport companies. Have been analyzed the performance indicators of companies and changes in costs structure, where the influence of war can be monitored. Specialties of calculation of the cost of freight cargo transportation at motor transport companies have been marked.

In the third section, we phrased requirements for documenting the costs by motor transport companies. Algorithm for calculating cost price for pricing strategy objective has been proposed. Developed forms of source documents for motor transport companies.

The main content of the work is presented on page 85. The work contains 27 tables, 19 figures, a list of reference sources with 51 titles and 4 appendices.

The results of the development can be applied in the practical activities of the enterprise.

Keywords: costs, transportation cost, documenting, freight cargo, accounting, source documents, motor transport companies, control.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АТП – автотранспортне підприємство;

ПММ – паливно-мастильні матеріали;

ПКУ – Податковий кодекс України;

ЦКУ – Цивільний кодекс України;

НП(С)БО – Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку;

ТТН – товарно-транспортна накладна;

СМР – міжнародна товарно-транспортна накладна;

ТЗ – транспортний засіб;

ТО – технічне обслуговування;

ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю;

ПДВ – податок на додану вартість;

ТМЦ – товарно-матеріальні цінності.

ЗМІСТ

ВСТУП	8
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОКУМЕНТУВАННЯ ВИТРАТ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ	13
1.1 Бібліометричний аналіз досліджень документування витрат автотранспортних підприємств	13
1.2 Нормативно-правове забезпечення документування витрат автотранспортних підприємств	23
1.3 Галузеві особливості класифікації та документування витрат автотранспортних підприємств	29
Висновки до розділу 1	33
РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ДОКУМЕНТУВАННЯ ВИТРАТ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ	35
2.1 Динаміка вантажних автомобільних перевезень в Україні	35
2.2 Документування визначення повної собівартості вантажних автомобільних перевезень	41
2.3 Основні фактори впливу на структуру виробничої собівартості міжнародних автомобільних перевезень та їх документування	57
Висновки до розділу 2	65
РОЗДІЛ 3. ВДОСКОНАЛЕННЯ ДОКУМЕНТУВАННЯ ВИТРАТ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ	67
3.1 Вдосконалення організації документування витрат автотранспортних підприємств	67
3.2 Розробка адаптивної моделі обліку собівартості вантажних автомобільних перевезень	76
Висновки до розділу 3	80
ВИСНОВКИ	82
ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ	86
ДОДАТКИ	92

ВСТУП

Актуальність теми. В умовах зростання конкуренції на ринку вантажних автомобільних перевезень та підвищенню вимог до прозорості облікової інформації автотранспортних підприємств, особливої актуальності набуває проблема організації документування витрат автотранспортними підприємствами. Водночас питання документування окремих статей витрат на практиці, зумовлених галузевою специфікою автотранспортної діяльності, й досі залишаються недостатньо дослідженими.

Теоретичні та методичні аспекти документування витрат вивчали в своїх наукових працях вітчизняні вчені: Бабій В.Т., Жураковська І.В., Бержанір І.А., Дерій В., Жидовська Н.М., Нестеренко Г.І., Музикін М.І., Сакаль О.М., Жабокрик Б.В., Цьомка Р.О., Лукановська І., Воскресенська Т.І., Теслюк М.В., Манойленко О.В., Давидюк Т.В., Шевченко М.В., Бочарова Н. А., Федотова І. В., Кравець О.В., Снісар О.О., Яковенко С.Л, Минич Ю.О., Юрченко О. А., Приймак, Н. В., Нечипорук, Н. В. та зарубіжні вчені Marjan Sternad, Zimon Grzegorz, Sierpiński G., Macioszek E., A. Florina Iamandii, A. Mihail Titu, Nicoletta Stan та інші.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Кваліфікаційна робота магістра виконана відповідно до плану науково-дослідної роботи кафедри обліку і аудиту за темою «Інформаційний базис обґрунтування управлінських рішень: теорія, методика, практика» (№ д/р: 0123U101275) 2023-2025 рр.

Мета і завдання роботи. Метою кваліфікаційної роботи є поглиблене дослідження практичних аспектів документування витрат автотранспортних підприємств в розрізі статей витрат формування собівартості перевезень..

Для досягнення мети в кваліфікаційній роботі магістра поставлено й вирішено наступні завдання:

– узагальнити підходи до визначення поняття «документування витрат» як об'єкта обліку і контролю, на основі чого визначити сутність поняття «собівартість перевезень»;

- вивчити питання класифікації витрат автотранспортних підприємств;
- охарактеризувати нормативно-правове забезпечення документування витрат;
- здійснити оцінку наукових проблем обліку і документування витрат автотранспортних підприємств;
- висвітлити особливості діяльності підприємств транспортної галузі в Україні та провести статистичну оцінку динаміки вантажних автомобільних перевезень;
- дослідити основні практичні аспекти організації документування витрат автотранспортними підприємствами;
- розглянути процес формування собівартості перевезень на досліджуваному підприємстві;
- надати пропозиції щодо вдосконалення процесу документування витрат та визначення алгоритму собівартості перевезень.

Об'єктом дослідження кваліфікаційної роботи є автотранспортне підприємство у Волинській області, діяльність якого безпосередньо пов'язана із здійсненням міжнародних вантажних автомобільних перевезень та облікова інформація якого підходить для проведення подальшого дослідження документування витрат та розробок в процесі написання кваліфікаційної роботи.

Предметом дослідження виступає сукупність теоретичних, методичних, нормативно-правових та практичних аспектів організації документування витрат автотранспортних підприємств в процесі здійснення ними транспортних послуг перевезення вантажів та формування собівартості перевезень.

Методи дослідження. В ході написання кваліфікаційної роботи нами застосовано методи порівняння, вимірювання, загально логічні методи (аналізу та синтезу), а також, статистичні методи. В роботі використано дані 20 підприємств та підприємців-перевізників Волинської області, основним видом послуг яких є міжнародні перевезення. Вибірка була здійснена випадковим шляхом. Так як всі вибрані підприємства належать за градацією до малих і мікро, зроблено розподіл їх з метою дослідження на 3 групи: малі (0-10 працівників),

середні (11-20 працівників), великі (21-30 працівників). Детально проаналізовано використовувані методи обчислення собівартості, що дозволило визначити основні прорахунки в обчисленні планової собівартості при ціноутворенні

Інформаційна база. Джерелами інформаційної бази дослідження є опрацьовані нами матеріали: публікації, статті, монографії, автореферати дисертацій як вітчизняних так і зарубіжних науковців, законодавчі та нормативні акти як загального спрямування так і галузевого по автотранспортній сфері та обліку перевезень. Статистичні та фінансові дані досліджуваного підприємства були використані нами для відображення інформації про стан транспортної галузі та облікових показників досліджуваного підприємства.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в розробці практичних рекомендацій по вдосконаленню організації документування витрат:

вдосконалено:

- процес обліку собівартості вантажних автомобільних перевезень шляхом розробки адаптивної моделі з врахуванням розміру підприємства, обсягу наданих послуг та особливостей діяльності в умовах військового стану
- форми первинних документів, що стосуються витрат діяльності автотранспортного підприємства, а саме: подорожній лист вантажного автомобіля, товарно-транспортна накладна, акти списання ПММ, авансові звіти водіїв, накладні-переміщення та інші.

Практичне значення одержаних результатів полягає у розробці організації документування витрат та запропонованих форм документів, що дозволить оптимізувати процес обліку та формування звітності автотранспортних підприємств. Розробки впроваджено в діяльність ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД», про що зазначено у рецензії головного бухгалтера підприємства.

Особистий внесок. Кваліфікаційна робота магістра є самостійно виконаним дослідженням. Всі розробки та пропозиції, що містяться в роботі належать особисто автору. Під час виконання кваліфікаційної роботи магістра було використано інструменти штучного інтелекту для редагування та форматування тексту при здійсненні теоретичних та практичних наукових досліджень

документування витрат автотранспортних підприємств та генерації контенту (фото, аудіо, відео, код, тощо) виключно як допоміжний засіб для пошуку ідей, уточнення формулювань та опрацювання літератури. Усі твердження, висновки та результати дослідження належать автору та ґрунтуються на власному аналізі, а отримані результати від генеративного ШІ були перевірені на достовірність та відповідність академічній доброчесності.

Апробація результатів дослідження та публікації. Основні результати дослідження пройшли апробацію на: IX Міжнародній студентській науково-практичній інтернет конференції ім. проф. Л. М. Крамаровського (м. Одеса, 20 квітня 2023 року); IV Міжнародній науково-практичній конференції (м. Харків, 24 травня 2024 року); Міжнародний круглий стіл Люблін–Луцьк (м. Люблін, Республіка Польща, 28 березня 2025 р.); XVII Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми і перспективи розвитку обліку, аналізу та контролю в умовах глобалізації економіки» (м. Луцьк, 7 листопада 2025р.).

Публікації. Основні положення кваліфікаційної роботи висвітлено автором у 8 наукових працях: одна стаття в фаховому виданні (Галицький економічний вісник, м. Тернопіль, 2023 р.) та 7 тез доповідей на конференціях.

Структура роботи. Кваліфікаційна робота магістра складається із вступу, трьох розділів, висновків, переліку джерел посилання та додатків. Основний зміст роботи викладено на 85 сторінках. Робота містить 27 таблиць, 19 рисунків, перелік джерел посилання із 51 найменування та 4 додатки.

У вступі обґрунтовано актуальність теми, визначено мету, завдання, предмет і об'єкт дослідження, сформульовано наукову новизну та практичне значення результатів дослідження.

У розділі 1 «Теоретичні аспекти документування витрат автотранспортних підприємств» нами досліджено теоретичні аспекти документування витрат автотранспортних підприємств, зокрема наукові підходи до класифікації та документування витрат. Опрацьовано чинну нормативну базу, яка забезпечує достатній рівень її використання, проте її застарілість та часті зміни потребують від підприємств власного підходу до організації документування витрат.

Галузевими особливостями документування витрат визначено їх класифікацію, елементи статей витрат, порядок включення до собівартості та перелік усіх необхідних документів для належного їх підтвердження автотранспортними підприємствами.

У розділі 2 «Практичні аспекти документування витрат автотранспортних підприємств» досліджено організацію обліку й документування витрат автотранспортних підприємств. Наведена динаміка вантажних автомобільних перевезень в Україні дає змогу оцінити стан галузі, в якій функціонує досліджуване нами підприємство. Визначений порядок документування витрат підприємства дозволяє сформувати собівартість перевезень та контролювати процеси обліку та звітності.

У розділі 3 «Вдосконалення документування витрат автотранспортних підприємств» подано вдосконалення організації документування витрат автотранспортних підприємств. Запропоновано розроблені нами форми первинних документів для автотранспортних підприємств. Також подано власну розробку адаптивної моделі обліку собівартості вантажних автомобільних перевезень.

Висновки узагальнюють результати кваліфікаційної роботи магістра.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОКУМЕНТУВАННЯ ВИТРАТ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1. Бібліометричний аналіз досліджень документування витрат автотранспортних підприємств

Автотранспортні підприємства є важливим фактором в економічному розвитку України. Перехід української економіки на військові умови господарювання та зменшення кількості підприємств у галузі, суттєво змінили систему вантажних автомобільних перевезень.

Аналіз наукових досліджень показує на відсутність чітко регламентованої структури витрат та їх документування у діяльності автотранспортних підприємств для забезпечення їх достовірного відображення.

В економічній літературі не наведено визначень поняття «документування витрат». Відсутність необхідних акцентів щодо його змісту суттєво знижує об'єктивність їх розуміння. Проте категорія «витрати» широко використовується як у вітчизняній, так і у зарубіжній економічній літературі.

Нами опрацьовано наукові дослідження, акцент в яких робився на процес документування витрат, а не дослідження їх сутності. Зокрема, Бондаренко Н. зазначає, що витрати це «зменшення економічних вигід у вигляді вибуття активів або збільшення зобов'язань, яке призводить до зменшення власного капіталу, що потребує оптимізацію первинного документування для підтвердження факту відображення витрат у господарській діяльності підприємства» [1].

Польський науковець Zimon Grzegorz, що досліджує витрати автомобільного транспорту в Україні та Польщі, вказує, що «витрати є дуже важливою економічною складовою діяльності будь-якого підприємства. Усі статті витрат є важливими, але їх можна поділити на отримані в процесі

здійснення господарської діяльності та набуті і потребують обліку та належного документування у ході звичайної операційної діяльності підприємства» [2].

Фоміна О.В. та Августова О.О. пропонують витрати автотранспортних підприємств (такі як непрямі витрати), «задокументувати на окремих субрахунках бухгалтерського обліку, із застосуванням рахунків аналітичного обліку, де можна відобразити логістичні витрати, що пов'язані із процесом збуту послуг та функціонуванням відділу логістики підприємства» [3].

Проаналізувавши літературні джерела систематизовані нами в Додатку А, можемо зазначити, що в основному дослідження документування витрат автотранспортних підприємств базуються на використанні загальних підходів до обліку витрат, хоча фрагментами є дослідження з пропозиціями щодо документування витрат підприємств вантажного автомобільного транспорту.

В таблиці 1.1 наведено основні актуальні напрямки дослідження документування витрат автотранспортних підприємств в період з 2019 по 2025 рік.

Таблиця 1.1. – Основні напрямки досліджень документування витрат автотранспортних підприємств

Основні напрямки досліджень	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Документування витрат	1	2	2	4	1	1	3
Облік витрат	6		4	11		8	
Аналіз витрат						3	
Класифікація витрат		10		3			5
Організація обліку витрат	5					4	
Контроль за витратами		2		9			2
Операційні витрати					4	6	
Податковий аспект витрат			2				

Джерело: складено автором.

Аналіз досліджень дозволяє зробити висновок, що особлива увага приділяється обліку паливно-мастильних матеріалів, амортизації транспортних засобів, оплати праці водіїв, витрат на технічне обслуговування та ремонт – як найбільш вагомим статтям витрат перевізників. Також наголошено на важливості контролю за процесом документування витрат та автоматизації облікових процесів.

Окрему увагу науковці зосереджують на документуванні витрат та організації контролю за їх формуванням, що підкреслює важливість достовірності первинних документів та ефективності облікових процедур. На рисунку 1.1. нами представлено основні проблеми документування витрат виділені в наукових працях.

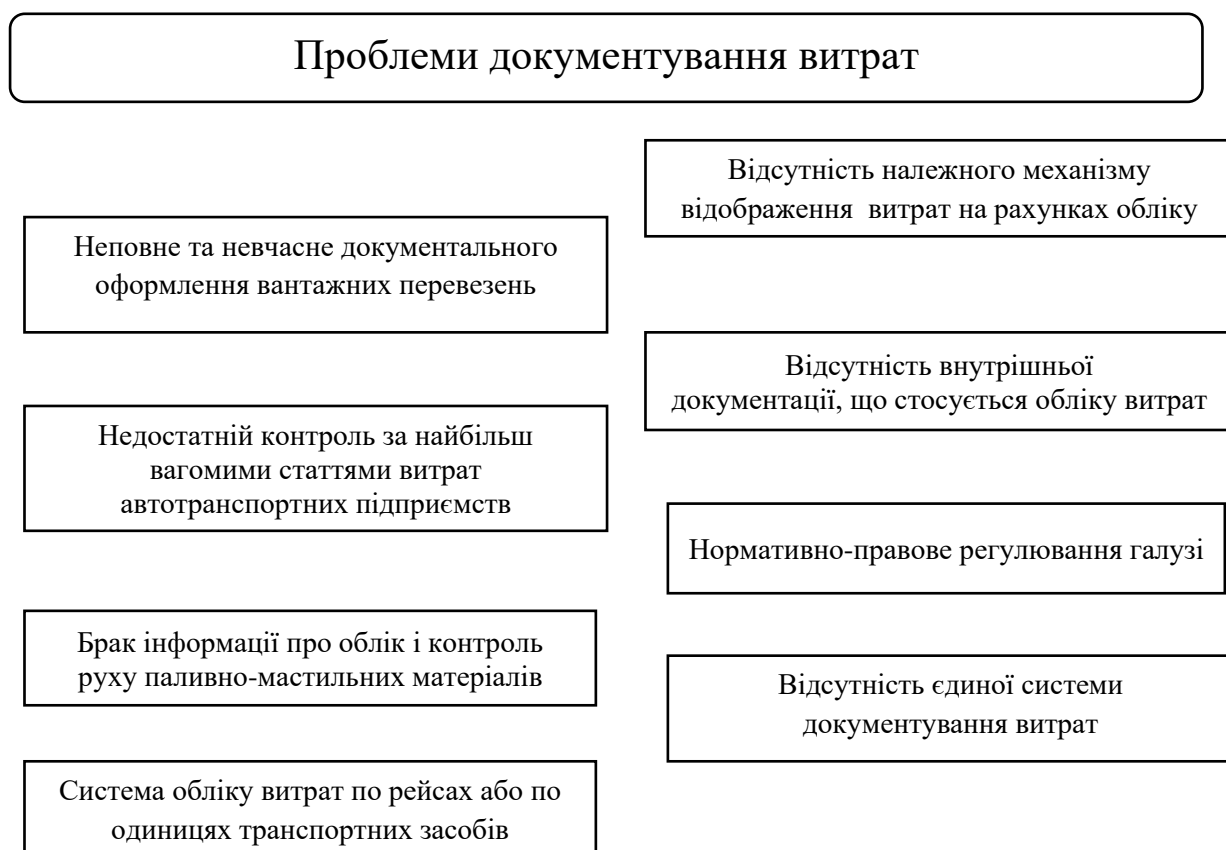


Рисунок 1.1 Проблеми документування витрат автотранспортних підприємств

Джерела: [4; 7; 10; 13].

Актуальність питань документування витрат свідчить про необхідність удосконалення методичного забезпечення обліку витрат, оптимізації їх

структури та посилення контролю задля підвищення економічної ефективності автотранспортних підприємств. На рисунку 1.2. нами запропоновано опрацьовані пропозиції авторів, що досліджували тему документування витрат у своїй наукових працях.



Рисунок 1.2 Пропозиції щодо документування витрат автотранспортних підприємств

Джерела: [5; 6; 8; 11; 12].

Облікове забезпечення витрат на підприємстві здебільшого розпочинається з первинної документації господарських операцій, зробленої автотранспортною компанією.

Крім того, дані первинних документів є доказовою базою, що використовується автотранспортними підприємствами для підтвердження витрат при перевірках контролюючими органами зокрема, Державною податковою службою та у судових справах, що надає юридичної сили бухгалтерській інформації.

Належний процес документування витрат при здійсненні господарських операцій з витратами допомагає зберегти підприємству прозорий процес підтвердження витрат діяльності за необхідності.

В Додатку Б нами узагальнено дослідження зарубіжної практики документування витрат, а в таблиці 1.2 тезами наведено основні ключові пропозиції цих авторів.

Таблиця 1.2. – Пропозиції зарубіжних науковців щодо обліку та документування витрат

Автор	Пропозиції
Sternad Marjan	Автор пропонує «поділити первинні документи на три категорії витрат: транспортний засіб, маршрут та водій. В результаті свого дослідження, автор визначив, що документування витрат є основою для управління ними, що дає змогу автотранспортним підприємствам раціонально організувати облік вантажних автомобільних перевезень» [14].
Alexandra Florina Iamandii, Aurel Mihail Țițu, Nicoleta Madalina Stan	Науковцями виокремлено «витрати, пов'язані з шинами, як одні з найбільших витрат підприємств, що займається автомобільними перевезеннями. Документування витрат на шини може бути тісно пов'язане з витратами на ремонт та технічне обслуговування. Автори вважають, що ці витрати повинні бути включені в собівартість транспортних послуг, тому надзвичайно важливо враховувати їх при розрахунку вартості за кілометр» [15].
Izadi, A., Nabipour, M., Titidezh, O.	Запропоновано модель документування витрат автомобільних вантажних перевезень. Автори пропонують «визначення зовнішніх витрат як змінні витрати, такі як штрафні санкції, забруднення навколишнього середовища, затори на дорогах, шумове забруднення, аварії тощо» [16].
Sierpiński G., Macioszek E.	Автори пропонують впровадити такі «системи обліку витрат, що забезпечить контроль і документування прямих витрат при здійсненні перевезень» [17].
Dulebenets M. A.	Автор дає «класифікацію витрат, описує процедуру документування та відображення таких витрат у бухгалтерському обліку» [18].

Джерела: [14; 15; 16; 17; 18].

Sternad Marjan пропонує поділити первинні документи на три категорії витрат: транспортний засіб, маршрут та водій. Схематично це матиме вигляд зображений нами на рисунку 1.3 нижче.

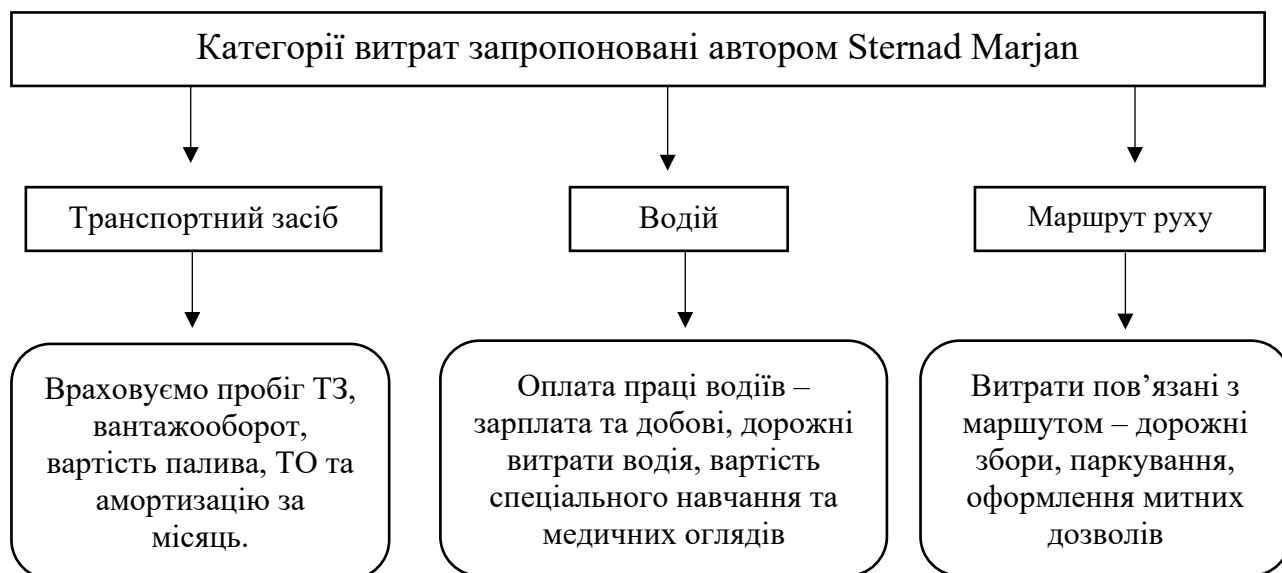


Рисунок 1.3 Пропозиції щодо документування витрат автотранспортних підприємств

Джерело: [14].

Враховуючи вищезазначену інформацію, щодо одного з підходів до класифікації витрат, пропонуємо на рисунку 1.4 розглянути інші пропозиції щодо документування витрат, які будуть враховувати особливості обліку автотранспортних підприємств.



Рисунок 1.4 Підходи до документування витрат автотранспортних підприємств різними зарубіжними вченими

Джерела: [14-18].

Отже, систематизація інформації щодо підходів зарубіжних науковців свідчить про те, що сучасні методи обліку та документування витрат орієнтовані на підвищення прозорості, точності та аналітичної цінності інформації для автотранспортних підприємств.

В більшості досліджень простежується акцент на впровадженні системи первинного документування, вдосконаленні класифікації витрат автотранспорту, розширенні переліку первинних документів та застосуванні цифровізації документування витрат. Такі сучасні підходи дозволять забезпечити точне та достовірне відображення витрат, їх контроль, а також сформулюють основу для об'єктивного визначення собівартості та документування витрат.

Загалом, підтвердимо, що міжнародний досвід може бути корисним для вдосконалення системи обліку витрат та документального забезпечення українських транспортних підприємств, зокрема автотранспортної галузі.

Актуальним питанням сьогодення є контроль за витратами, як основа для ефективного документування витрат автотранспортних підприємств і досягненні ними високих економічних показників прибутковості, безпеки бізнесу та конкуренції з європейською автотранспортною сферою.

В таблиці 1.3 нами проаналізовано основні напрями досліджень документування витрат автотранспортних підприємств.

Таблиця 1.3. – Актуальні питання документування витрат автотранспортних підприємств

Актуальні питання дослідження	Автори								
	Полятикiна Л. [19]	Бержанiр I.A. [6]	Сочка Л.I. [21]	Дерiй В., Лукановська I. [23]	Ляшенко Г.П. [22]	Чуп К.М. [24]	Воскресенська Т.I., Теслюк М.В. [20]	Бабiй В.Т. [5]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Прямi матерiальнi витрати		+	+	+	+	+			
Прямi витрати на оплату працi		+			+			+	

Продовження таблиці 1.3

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Інші прямі витрати		+		+	+			+
Загальновиробничі витрати				+	+	+	+	+
Непрямі витрати		+		+	+	+		
Собівартість перевезень	+						+	
Повна собівартість	+				+	+	+	
Документування витрат	+		+	+			+	+
Контроль за витратами	+	+	+	+	+		+	
Витрати операційної діяльності		+	+				+	+
Постійні витрати		+			+	+		
Змінні витрати		+			+	+		

Джерела: [5; 6; 19; 20; 21; 22; 23].

Аналіз наведеної таблиці свідчить, що в сучасних наукових дослідженнях питання обліку та документування витрат автотранспортних підприємств розглядаються комплексно та охоплюють широкий перелік витрат.

Найбільш актуальними напрямками є документування прямих матеріальних витрат, витрат на оплату праці, загальновиробничих та інших прямих витрат, що формують основу собівартості автотранспортних підприємств. Значний інтерес приділяється також питанням непрямих та змінних витрат, а також витрат операційної діяльності.

В процесі формування теоретичних засад обліку та документування витрат важливе місце займає аналіз напрацювань, представлених у дисертаційних дослідженнях вітчизняних науковців. Вони відображають сучасні підходи до класифікації витрат, вдосконалення первинної документації, забезпечення управління витратами підприємств різних галузей.

З метою систематизації наукових підходів у сфері обліку й документування витрат було здійснено огляд авторефератів дисертацій, упродовж останніх років. Узагальнені результати цього аналізу наведено у таблиці 1.4, яка містить ключові характеристики кожної роботи.

Таблиця 1.4. – Дослідження дисертаційних робіт (авторефератів) щодо обліку та документуванню витрат

Автор	Тема дисертації	Рік захисту	Об'єкт	Наукова новизна отриманих результатів
1	2	3	4	5
Кравець О.В.	Облік і внутрішній контроль в управлінні логістичними витратами підприємства	2024	Витрати автотранспортних підприємств, їх облік, контроль та документування	Запропоновано «складати графік документообігу, що забезпечить безперервність руху інформації про автотранспортні витрати» [25]. Розроблено схему документування витрат, що включає в себе «організацію обліку та контролю витрат. Розроблено методіку фінансового аналізу транспортних витрат, а саме: аналіз за загальним обсягом і структурою; факторний аналіз логістичних витрат та аналіз їх ефективності» [25]. Запропоновано робочий документ – «тест для оцінки поточної системи внутрішнього контролю витрат» [25].
Снісар О.О.	Бухгалтерський облік і контроль операцій з паливно-мастильними матеріалами: організація та методика	2013	Операції авто - транспортних підприємств з паливно-мастильними матеріалами, що підлягають відображенню в бухгалтерському обліку і контролю	Вдосконалено систему документування господарських операцій з ПММ – «розроблено відомість видачі ПММ, накопичувальну відомість видачі ПММ, індивідуальну картку використання ПММ автотранспортним засобом, відомість залишків ПММ в баках ТЗ» [26]. Вдосконалено інформаційну базу обліку щодо витрат «щодо вибуття паливно-мастильних матеріалів з врахуванням вимог контролю для цілей забезпечення належного їх використання в контексті реалізації проведення податкових розрахунків та можливих в подальшому обліковому процесі податкових перевірок» [26].

Продовження таблиці 1.4.

1	2	3	4	5
Гавриленко О.О.	Облік і внутрішній контроль фінансових результатів на підприємствах транспорту	2019	Фінансово-господарська діяльність підприємств транспорту, зокрема процес формування їх фінансових результатів (доходів, витрат, прибутку/збитку)	Запропоновано «застосовувати аналітичні рахунки витрат і собівартості за видами перевезень та фінансових результатів за видами діяльності» [27]. Розроблена система аналітичного обліку витрат, «яка дає змогу деталізувати витрати за елементами й статтями калькуляції» [27]. Розроблено підхід до розподілу загальновиробничих витрат, «який базується на кількості перевезених вантажів, що підвищує точність калькуляції. Запропоновано методичку внутрішнього документування, що регулюватиме контроль за витратами і фінансовими результатами» [27].

Джерела: [25; 26; 27].

Також проведений аналіз дисертаційних досліджень та авторефератів, присвячених питанням обліку й документування витрат, показав, що проблема забезпечення достовірного, повного та своєчасного відображення витрат у системі бухгалтерського обліку залишається актуальною для різних галузей економіки, у тому числі й для автотранспортних підприємств.

В роботах науковців приділено увагу теоретичному обґрунтуванню сутності витрат, їх класифікаційним ознакам, удосконаленню первинної документації, оптимізації внутрішнього контролю та впровадженню сучасних методів обліку.

Загалом, результати систематизації наукових праць підтверджують, що облік витрат у сфері автоперевезень є складним, багатокомпонентним процесом, який потребує подальшого розвитку, адаптації до умов ринку та впровадження сучасних обліково-аналітичних інструментів.

1.2. Нормативно–правове забезпечення документування витрат автотранспортних підприємств

Процес обліку та документування витрат автотранспортних підприємств є доволі об’ємним та формує достовірну інформацію про витрати підприємства, що надалі стає основою для прийняття управлінських рішень та складання фінансової звітності підприємства. На законодавчому рівні необхідна інформація, що стосується обліку та документування витрат, висвітлена в таких документах як закони, накази, норми, положення, стандарти, методичні рекомендації, розпорядження.

Важливою складовою документування витрат є застосування правил та норм нормативно-правового забезпечення, яке регулює процес обліку та документування витрат автотранспортних підприємств. Нормативно-правове забезпечення, яке регулює діяльність автотранспортних підприємств наведено в таблиці 1.5.

Таблиця 1.5. – Нормативно-правове забезпечення, яке регулює загальні засади діяльності автотранспортних підприємств

Назва, дата прийняття, номер	Відображення документа за темою дослідження
Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.1991 № 959-ХІІ.	«Ведення зовнішньоекономічної діяльності є невід’ємною складовою діяльності автотранспортних підприємств (в тому числі, стосується ремонту автотранспортних засобів за кордоном та купівлі запасних частин та інших складових до транспортних засобів за кордоном)» [28].
Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI.	У ПКУ зазначено норми, що «регулюють організацію обліку та оподаткування витрат, об’єкти податку, акцизів, ПДВ, прибутків тощо» [29].
Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV.	ЦКУ використовується для вирішення питань, пов’язаних із «власністю на автотранспортні засоби, викладанням угод з постачальниками (в тому числі постачальниками, що здійснюють ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств), вирішення питань про відповідальність за збитки, які можуть виникнути та багато інших аспектів» [28].

Джерело: [28; 29; 30].

Якщо автотранспортне підприємство має у власності легкові авто – ПКУ прямо передбачає «податковий обов’язок з нарахування та сплати транспортного податку, якщо на підприємстві є транспортні засоби, що підпадають під об’єкт оподаткування даним видом податку» [29].

Якщо автотранспортне підприємство «імпортує чи реалізує такі транспортні засоби як кузови, причепи/напівпричепи для перевезення вантажів» [29], застосовуються відповідні правила акцизного податку регламентовані Податковим кодексом.

«Автотранспортне підприємство, яке за результатами звітного року має прибуток, підпадає під загальні правила оподаткування податком на прибуток як і для інших підприємств. Для цілей оподаткування прибутку витрати підприємства мають бути відображені згідно з вимогами бухгалтерського обліку, з врахуванням коригувань, передбачених ПКУ» [29].

Наведені вище документи не дають комплексного (галузевого) порядку діяльності для автотранспортних підприємств як організаційної одиниці. Такі питання, зазвичай належать до галузевого законодавства, стандартів та методичних рекомендацій, що стосуються обліку та документування діяльності саме автотранспортних підприємств. В таблиці 1.6. наведено нормативно-правові акти, які регулюють галузеві особливості діяльності автотранспортних підприємств в Україні.

Таблиця 1.6. – Нормативно-правове забезпечення, яке регулює галузеві особливості діяльності автотранспортних підприємств

Назва, дата прийняття, номер	Відображення документа за темою дослідження
Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III.	Наведений Закон регулює ділові відносини між автомобільними перевізниками, підприємствами технічного сервісу, замовниками транспортних послуг.
Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» від 14.10.1997 № 363.	В документі наведено організацію процесу перевезення вантажів автомобільним транспортом. Основні аспекти, що стосуються витрат, включають «основну документацію, наприклад, товаро-транспортна накладна (ТТН), яка супроводжує перевезення. Оформлення документів допомагає при контролі за операційними витратами» [32]. У цьому документі також вказано про відповідність перевезень вимогам законодавства.

Продовження таблиці 1.6

Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» від 07.06.2010 № 340.	В документі прописано, «що облік робочого часу водіїв повинен здійснюватися на основі табеля обліку використання робочого часу. Перевізник, який використовує працю водіїв, щомісяця складає документи, що підтверджують дані для нарахування заробітної плати та може надалі задокументувати фактичні дані щодо витрат на оплату праці водіїв» [33].
Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 № 1644-III.	«Транспортні засоби, якими перевозяться небезпечні вантажі, повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, а також у встановлених законодавством випадках мати відповідне маркування і свідоцтво про допущення до перевезення небезпечних вантажів. У разі дорожнього перевезення небезпечних вантажів потрібно відповідати зазначеним вимогам транспортних засобів, обладнання, підготовки водіїв, що перевіряється» [34]. З боку перевізника потрібно мати усі необхідні документи, адже «витрати на ліцензію, свідоцтво, спеціальне обладнання транспортних засобів та водіїв» [34] складатимуть немаленьку частину витрат підприємства, особливо якщо перевезення небезпечних вантажів займають більшу частку послуг.
Наказ Міністерства транспорту України «Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту» від 30.03.1998 № 102.	Використовуючи дане Положення, автотранспортні підприємства можуть розробити «власний план технічного обслуговування транспортних засобів та спрогнозувати прямі витрати на матеріали, ремонти та технічне обслуговування транспортних засобів» [35]

Джерела: [31; 32; 33; 34; 35].

Закон України «Про автомобільний транспорт» встановлює документи, на підставі яких «виконуються вантажні перевезення, а отже для документування витрат автотранспортному підприємству потрібні підтверджуючі первинні документи» [31]. «Перевезення небезпечних вантажів допускається за наявності відповідно оформлених перевізних документів, видається ліцензія» [34]. Всі інші витрати, пов'язані з перевезеннями небезпечних вантажів, складатимуть немаленьку частку в сукупності усіх витрат підприємства, тому на процес належного їх документування, перевізникам необхідно приділити більше уваги.

Чинна нормативна база по транспортній галузі регламентує в більшій мірі вимоги до спеціального обладнання транспортних засобів та певних вимог до водіїв, що, на наш погляд, недостатньо для забезпечення повного процесу

документування витрат автотранспортних підприємств. Тому можна зробити висновок, що сфера нормативно-правового регулювання галузі автотранспорту потребує подальшого дослідження та вдосконалення. В таблиці 1.7 наведено перелік нормативно-правових документів, які регулюють галузеві особливості документування витрат автотранспортних підприємств.

Таблиця 1.7. – Нормативно-правове забезпечення, яке регулює галузеві особливості документування витрат автотранспортних підприємств

Назва, дата прийняття, номер	Кількість змін з моменту прийняття документу
Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» № 318 від 31.12.1999 р.	№ 131 від 14.06.2000; № 304 від 30.11.2000; № 989 від 10.12.2002; № 1176 від 11.12.2006; № 1125 від 25.09.2009; № 372 від 18.03.2011; № 664 від 31.05.2011; № 1204 від 29.12.2011; № 1591 від 19.12.2013; № 627 від 27.06.2013; № 588 від 29.09.2020.
«Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті» Наказ Міністерства транспорту України № 65 від 05.02.2001 р.	Зміни / редакції після оригіналу не вносились.
Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Експлуатаційних норм середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі» №489 від 20.05.2006 р.	Наказ № 122 від 04.02.2008; Наказ № 598 від 24.11.2014; Наказ № 413 від 19.10.2015; Наказ № 224 від 21.05.2018; Наказ № 721 від 24.12.2021.
Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту» №102 від 30.03.1998 р.	Зміни / редакції після оригіналу не вносились.
Наказ Міністерства транспорту України «Норми експлуатаційного пробігу автомобільних шин» №420 від 08.12.1997 р.	Зміни / редакції після оригіналу не вносились.
Методичні рекомендації з нормування витрат палива, електричної енергії, мастильних, інших експлуатаційних матеріалів автомобілями та технікою ред. 1 від 17.11.2023 р. ДП «Державто-трансНДІпроект»	Зміни / редакції після оригіналу не вносились.
Стаття 138 ПКУ «Склад витрат та порядок їх визнання»	Регулярно коригувалася у 2015-2023 рр. у зв'язку з податковою реформою.

Джерела: [36; 37; 38; 39; 40; 41; 29].

Відповідно до НП(С)БО 16 «Витрати» обов'язковою умовою визнання витрат є їх достовірна оцінка. Оцінка витрат відбувається на підставі положень

національних стандартів. Тому прямі, загальновиробничі, непрямі та інші витрати, які пов'язані з процесом здійснення послуг автотранспортного перевезення, повинні відображатися «у складі витрат того звітного періоду, в якому вони були здійснені» [36]. Відповідно і документування таких витрат повинно відбуватись за об'єктами витрат, наприклад транспортні засоби або послуги перевезення на автотранспортних підприємствах [36].

Методичні рекомендації формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті були затверджені вже давно. З часом структура галузі, ведення обліку, вимоги до документів змінилися. Тому деякі норми можуть бути вже застарілими, або інтерпретованими по-іншому з врахуванням нововведень законодавства. Для сучасних автотранспортних підприємств важливо поєднувати ці рекомендації з актуальним обліком, законодавством, а також з внутрішніми документами.

Згідно з документом, «для визнання витрат необхідне документальне їх оформлення: накладні, акти виконаних робіт, первинні документи, що підтверджують факт надання послуг, використання ПММ тощо. Якщо витрати здійснені в іноземній валюті, їх переводять у гривню за офіційним курсом на дату, тобто потрібен документ, що засвідчує дату і суму та обмінний курс» [37].

Вищезгадані в таблиці документи Наказ №489 та Наказ №102 (додаток Д) формують організаційну складову документування витрат в частині технічних витрат. Згідно з ними, «підприємства мають можливість відслідковувати зношення своїх матеріалів та запчастин, а також детальніше слідкувати за процесами ремонту і технічного обслуговування. Завдяки цим простим крокам, можна уникнути понесення непланованих витрат та визнати витратами ті, які стосуються технічного оснащення транспортних засобів та безпеки водіїв» [38; 39].

Відсутність обов'язкових «типових» реквізитів первинних документів щодо витрат на паливно-мастильні матеріали та шини – огляд норми: «рекомендують певні типові форми первинних та зведених документів, але не зобов'язують використовувати конкретні форми. Це означає, що підприємство

може самостійно розробити та затвердити внутрішню документацію (форми актів, накладних, звітів, подорожніх листів)» [40].

ПКУ не містить спеціального розділу, який би регламентував витрати автотранспортних підприємств як окрему категорію – «всі витрати визнаються за загальними правилами, як і для інших підприємств» [29]. Тому в кодексі немає інформації, яка б деталізувала калькуляцію собівартості перевезень, структуру витрат автотранспорту, амортизацію транспортних засобів, норми списання ПММ, ремонти.

Варто зазначити, що важливою складовою нормативно-правового забезпечення документування витрат автотранспортних підприємств є внутрішньогосподарські документи, серед яких основним є наказ про облікову політику автотранспортного підприємства. Облікова політика на підприємстві є багатофункціональним інструментом, який задовольняє потреби широкого кола як зовнішніх так і внутрішніх користувачів.

Нормативно–правове забезпечення обліку та документування витрат автотранспортних підприємств сформоване із законодавчих актів, норм, положень які регламентують порядок визнання, обліку, нормування й документування витрат, пов'язаних з автотранспортними перевезеннями.

Нами було проаналізовано Податковий кодекс України, національні стандарти бухгалтерського обліку, галузеві положення та методичні рекомендації Міністерства інфраструктури, що визначають основні вимоги до відображення витрат у бухгалтерському та податковому обліку, акцентуючи на їх документальному підтвердженні.

Особливе значення для автотранспортних підприємств мають нормативи щодо витрат палива, мастильних матеріалів, зносу шин, технічного обслуговування й ремонту, оскільки вони встановлюють чіткі критерії списання витрат і визначають перелік первинних документів, необхідних для підтвердження таких витрат.

Загалом чинна нормативна база забезпечує достатній рівень для її використання, проте її застарілість та часті зміни потребують від підприємств

власного підходу до організації внутрішніх документів та впровадження внутрішнього контролю за оформленням первинних документів. Це дозволить не лише забезпечити відповідність вимогам законодавства, а й підвищити прозорість, точність і ефективність документування витрат на автотранспортних підприємствах.

1.3. Галузеві особливості класифікації та документування витрат автотранспортних підприємств

В умовах динамічного розвитку ринку вантажних перевезень та посилення конкуренції між автотранспортними підприємствами, особливої значущості набуває проблема ефективного документування витрат. Суб'єкти господарювання у сфері вантажного автомобільного транспорту змушені вдосконалювати рівень обслуговування клієнтів, шукати способи зменшення витрат та оптимізації собівартості перевезень.

З огляду на це, документування витрат виступає важливим інструментом для досягнення оптимізації собівартості перевезень та формування ціни на послуги перевезень вантажів в автомобільному сполученні. Чітке та своєчасне визначення собівартості перевезень дозволить не тільки забезпечити своєчасне постачання автотранспортних послуг, але й оптимізувати всі процеси, пов'язані з документуванням витрат, від моменту їх понесення та на всіх наступних етапах їх обліку.

Для забезпечення повноцінного та ефективного документування витрат діяльності автотранспортного підприємства, необхідно сформулювати перелік витрат, які формують собівартість перевезень та запланувати їх обсяг.

«Собівартість перевезень – це виражені в грошовій формі поточні витрати автотранспортних підприємств, безпосередньо пов'язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення» [42].

Основною метою документування витрат на автотранспортному підприємстві є оптимізація витрат та забезпечення максимальної ефективності облікових процесів, пов'язаних з транспортними послугами, що, у свою чергу, сприятиме підвищенню рівня обслуговування клієнтів і задоволенню їхніх потреб. Це дозволить врахувати специфіку ринку вантажних перевезень, особливості номенклатури послуг та потреби кінцевого споживача.

Класифікація витрат в Україні проводиться за кількома основними ознаками залежно від мети аналізу, сфери застосування, обліку та управління. За економічними елементами групування витрат виглядає так :

- «матеріальні витрати;
- витрати на оплату праці;
- амортизаційні відрахування;
- відрахування на соціальні заходи;
- інші витрати» [36].

Типові статті витрат автотранспортних підприємств формуються за виробничо-технологічним принципом і розподілом витрат на прямі та непрямі. Вони використовуються для цілей планування, обліку та документування витрат на автотранспортному підприємстві.

На нашу думку, витрати автотранспортних підприємств здебільшого класифікуються за такими основними критеріями, наведеними в таблиці 1.8.

З таблиці наведеної нижче, можемо зробити висновок, що найбільшу питому вагу серед витрат автотранспортного підприємства мають прямі та загальновиробничі витрати. Це на нашу думку, пов'язано з тим, що основною діяльністю підприємства є транспортні послуги. Наведені статті витрат формують собівартість на автотранспортних підприємствах – це собівартість послуг перевезень, які надає підприємство.

Така класифікація статей витрат допомагає в ефективному обліку витрат, документуванні, контролі та аналізі діяльності автотранспортних підприємств в сучасних умовах ведення бізнесу та стану української економіки у військовий час.

Таблиця 1.8. – Склад статей витрат, які формують собівартість перевезень

Стаття витрат	Зміст статті витрат
«Прямі матеріальні витрати	Включається вартість паливно-мастильних матеріалів та запасних частин.
Прямі витрати на оплату праці	Включаються всі витрати на оплату праці персоналу, задіяного безпосередньо в процесі надання послуг перевезення, грошові і матеріальні доплати за їх наявності. Здебільшого оплата праці перевізників це не заробітна плата в прямому розумінні, так як основна частина винагороди оплачується добовими (80 євро за добу).
Інші прямі витрати	Включають відрахування на державне соціальне страхування, амортизацію автотранспортних засобів, ремонтні роботи, страхування під час перевезень, оплата доріг, дозволи і т.д.
Загальновиробничі витрати	Всі інші витрати, пов'язані з наданням транспортних послуг, такі як обслуговування перевезень, оплата простоїв, нестачі, податки і збори передбачені законодавством, що включаються до собівартості, оренда стоянки автомобілів, витрати на ремонт майстерень чи гаражних боксів.
Непрямі витрати» [37]	Включають всі невиробничі витрати - адміністративні витрати, витрати на збут та інші витрати.

Джерело: складено автором.

Автотранспортні підприємства зазвичай ведуть централізований облік, що означає документування витрат на рівні централізованої бухгалтерії. Але це не виключає можливості здійснення обліку та документування витрат безпосередньо в підрозділах підприємства, якщо такі створено.

Залежно від організації обліку та документування, витрати обліковуються на рахунках бухгалтерського обліку згідно із затвердженим робочим планом рахунків бухгалтерського обліку на підприємстві. Синтетичний облік витрат на транспорті може включати в себе облік узагальнених даних про витрати за економічними елементами або статтями калькуляції. Аналітичний облік витрат можна організувати тоді, коли потрібна чітка деталізація витрати за конкретними операціями, от як по окремих замовленнях на перевезення.

В обліку усі прямі витрати обліковуються в розрізі визначених статей калькуляції за окремими послугами. Переважно на практиці автотранспортні підприємства використовують поєднання методів обліку витрат – позаомовного та нормативного.

Надзвичайно важливим є методика розподілу непрямих витрат та вибір бази їх розподілу. Загальновиробничі витрати розподіляють для розрахунку собівартості перевезень, а невиробничі витрати – для розрахунку повної собівартості. Використання різних баз розподілу призводить до формування різної величини собівартості, а отже, отримання різного фінансового результату по перевезенню.

Залежно від виду вантажного перевезення, загальновиробничі витрати можна розподіляти між окремими видами замовлень за одним з таких методів:

- «пропорційно до заробітної плати основних працівників
- пропорційно до суми витрат по інших статтях
- пропорційно до кількості автомобілів на підприємстві» [42].

Вибраний метод розподілу непрямих витрат повинен бути постійним на підприємстві протягом звітного періоду. Схема розподілу загальновиробничих витрат наведена на рисунку 1.7.

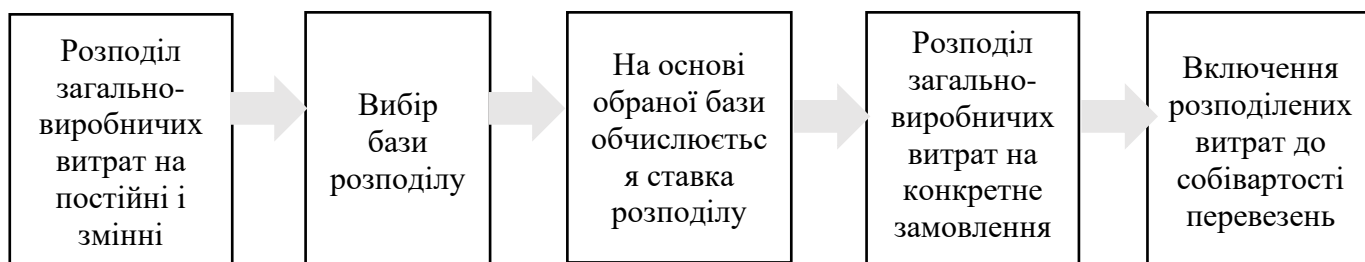


Рисунок 1.7 Схема розподілу витрат автотранспортного підприємства

Джерело: побудовано автором.

Отже галузеві особливості документування витрат автотранспортних підприємств пов'язані з наповненням статей витрат, окремими нормативно-правовими актами, які регулюють порядок складання документів для підтвердження понесених витрат, наявність логічної послідовності формування документів по рейсу.

Висновки до розділу 1

Дослідження витрат діяльності автотранспортних підприємств в сучасному конкурентному середовищі, місце документування витрат в системі обліку, а також сутності та наукових підходів до обліку та документування витрат дозволяє зробити наведені нижче висновки.

1. Досліджено науково-теоретичні підходи до організації обліку та документування витрат на автотранспортних підприємствах і розкриття таких витрат в науковій літературі та законодавчих актах. Це дало нам змогу визначити, що серед усіх напрямків досліджень документування витрат АТП саме дослідження облікового забезпечення було найбільш поширеним протягом всього досліджуваного періоду.

2. Обґрунтовано особливості нормативно-правового забезпечення документування витрат діяльності автотранспортних підприємств та встановлено, що серед нормативно-правового забезпечення можна виділити декілька основних груп, кожна з яких регулює окрему структурну ділянку автотранспортного підприємства та є важливою складовою документування витрат автотранспортного підприємства. Досліджено внесені до нормативно-правового забезпечення зміни та доповнення та визначено, що значна частина нормативно-правового забезпечення з часом втрачає свою актуальність.

3. Встановлено основні підходи до класифікації витрат автотранспортних підприємств автотранспортних підприємств, а саме було виділено, що витрати класифікують за такими напрямками: за економічними елементами; за статтями калькуляції; за способом включення до собівартості; за місцем і сферою використання; за характером обліку; за статтями витрат для включення їх до собівартості. Визначено основні напрямки класифікації витрат, а саме прямі матеріальні витрат, витрати на оплату праці, інші прямі витрати, загальновиробничі витрати, непрямі витрати та розроблено алгоритм розподілу витрат на автотранспортних підприємствах.

4. Галузеві особливості діяльності автотранспортних підприємств зумовлюють специфічний підхід до організації обліку та документування витрат. На відміну від інших сфер, витрати АТП значною мірою формуються процесами, що залежать від технічного стану транспортних засобів, норм витрат палива, їх експлуатації та дотримання режимів роботи водіїв. Тому, система документування базується не лише на загальноприйнятих первинних документах, а й на сукупності зведених первинних форм: подорожніх листів, актів технічного обслуговування та ремонту, відомостей видачі ПММ, норм пробігу шин, норм використання палива та інших. Правильне оформлення цих документів забезпечує достовірне формування собівартості перевезень та відповідність вимогам податкового законодавства.

РОЗДІЛ 2

ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ДОКУМЕНТУВАННЯ ВИТРАТ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

2.1. Динаміка вантажних автомобільних перевезень в Україні

Автомобільний транспорт є одним із ключових видів транспортної галузі, який під час воєнного стану спроможний забезпечити населення та бізнес різними видами логістичних послуг, що має важливе значення для підтримки економічної стабільності в Україні.

Станом на сьогодні, головним завданням підприємств автотранспортної галузі є підвищення рівня рентабельності, розвиток логістичних послуг, збільшення обсягів вантажних перевезень, адаптація автомобільних перевізників в організації вантажних перевезень тощо.

За даними Державної служби статистики України, нами проведено аналіз діяльності автотранспортних підприємств за основними економічними показниками: кількість автотранспортних підприємств, обсяг вантажних перевезень, кількість суб'єктів господарювання, обсяг реалізованих послуг, чистий прибуток (збиток) підприємств.

Вантажний автомобільний транспорт входить до складу транспортної галузі України та представлений великою кількістю підприємств різного розміру і форми власності, а також фізичними особами-підприємцями, кількість яких щороку збільшується.

Динаміка кількості суб'єктів підприємств вантажного автотранспорту за останні 5 років зображена на рисунку 2.1.

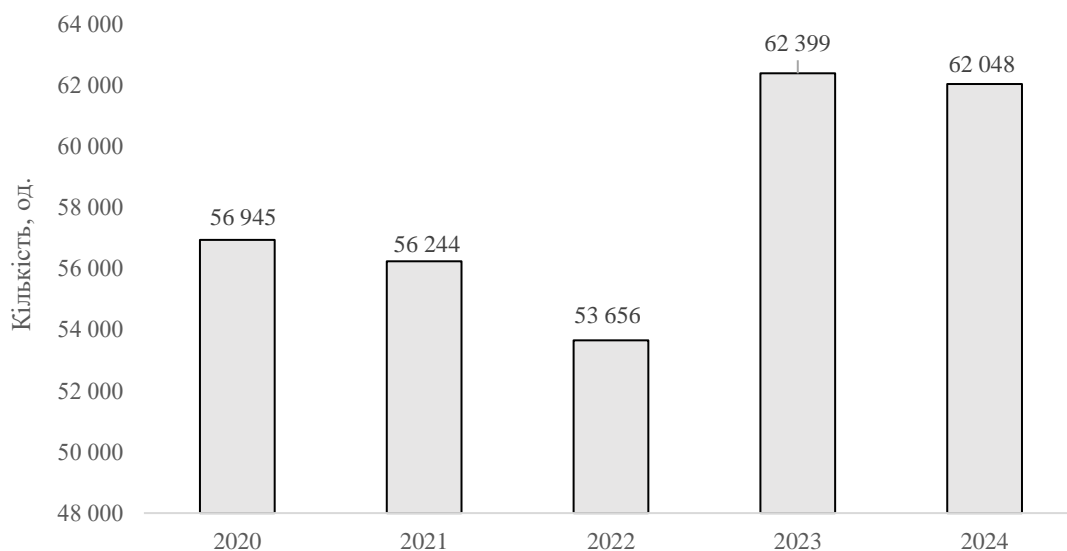


Рисунок 2.1 Динаміка кількості суб'єктів господарювання у автотранспортній галузі за 2020-2024 роки

Джерело: [45].

З даних рисунку видно, що в період так званих «кризових» років 2020-2022, коли суб'єкти зіштовхнулися із карантинном, «локдаунами» та повномасштабною війною, їхня кількість незначно зменшилась. Поступово ситуація стабілізувалась і у 2023 році в порівнянні з 2022 роком, суб'єктів господарювання стало значно більше, що можемо пов'язати із пільгами для підприємців та компаній із вантажних автомобільних перевезень. Основні показники діяльності підприємств автомобільних вантажних перевезень згідно даних статистики України наведено в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1. – Основні показники діяльності автомобільного вантажного транспорту в Україні у 2020-2024 роках

Показник	2020	2021	2022	2023	2024
1	2	3	4	5	6
Обсяги перевезень, млн.км	265,98	Дані відсутні	Дані відсутні	252,85	285,62
Обсяги перевезень млн.т	191,4	224,0	166,80	141,68	128,8
Кількість суб'єктів господарювання з відповідним видом діяльності, од.	98 307	94 633	88 184	101 749	95 718
Вантажообіг, млн.ткм	42 017	46 808	36 271	41 115	39 366
Чистий прибуток (збиток) автотранспортних підприємств, млн.грн.	-18744,3	4388,1	-4954,1	30 952,1	30 581,0

Продовження таблиці 2.1

1	2	3	4	5	6
Обсяг реалізованих послуг за видами КВЕД, млн.грн	127 383	161 687	129 471	159 245	168 242

Джерела: [45; 46; 47; 48; 49; 50].

Проаналізувавши дані таблиці 2.1. можна зробити висновок, що обсяг перевезень зростав до 2021-2022 рр., адже ці роки були першими викликами для галузі: скоротилась і кількість господарюючих суб'єктів і вантажообіг.

Обсяг перевезень вантажів в тоннах у 2020 р. становив 191,40 млн.т., у 2021 р. він збільшився до 224,0 млн.т. Зважаючи на складну ситуацію в країні, у 2022-2024 роках розмір показника становив 166,8-128,8 млн.т., що не є позитивним для економіки в цілому. Це було спричинено різким похваленням доставки в Україну різних видів гуманітарної допомоги та насиченням продовольчої бази країни, яка на початку війни була недостатня через військові дії, тимчасову окупацію регіонів та невизначеність бізнесу

Кількість суб'єктів господарювання у сфері транспорту з кожним роком зменшувалася, проте у 2023 році можемо спостерігати ріст показника, зумовлений пільгами для бізнесу, після яких представники бізнесу змогли вийти з «карантинної» кризи – рисунок 2.2.

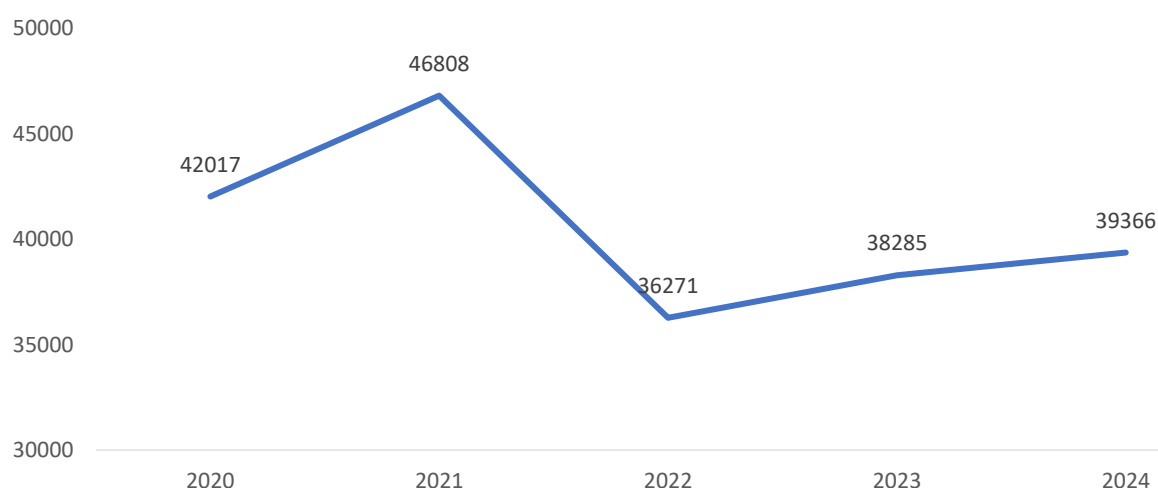


Рисунок 2.2 Вантажообіг за видами транспорту (автомобільний) 2020-2024 рр., МЛН. ТКМ.

Джерело: [50].

Узагальнений показник вантажообігу за 2024 рік показує незначне зменшення обсягів у 1 та 3 кварталі (рисунок 2.3).

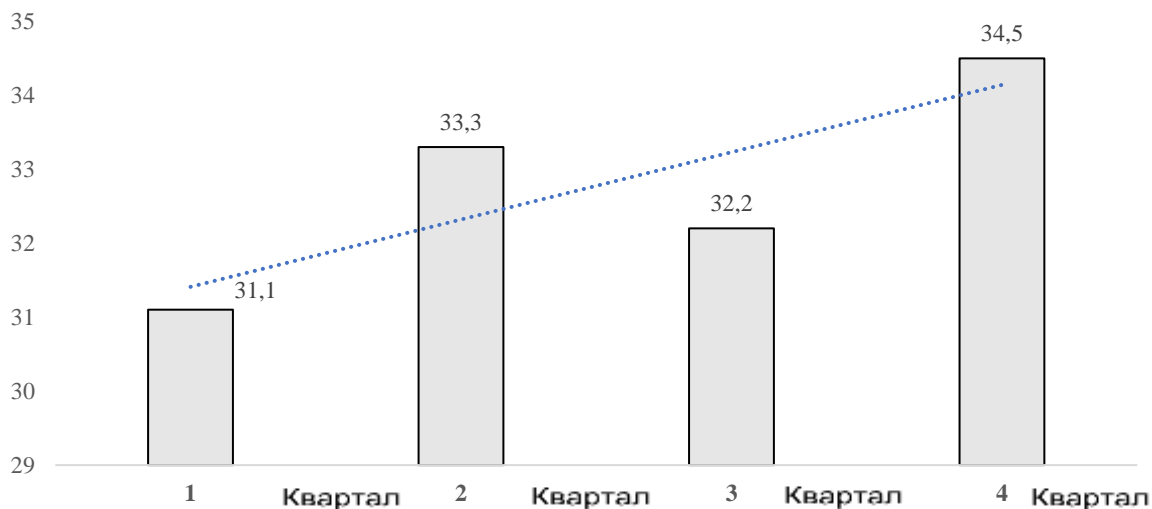


Рисунок 2.3 Обсяг перевезених вантажів у 2024 році (поквартально), млн. т.

Джерело: [49].

Дані статистики показують, що внаслідок повномасштабного вторгнення, основні показники на ринку вантажних перевезень України скоротились в розрізі усіх видів транспорту. Перевезення вантажів автомобільним транспортом в період з лютого по червень 2022 року зменшились майже в 1,2 рази в порівнянні з аналогічним періодом 2021 року – рисунок 2.4.

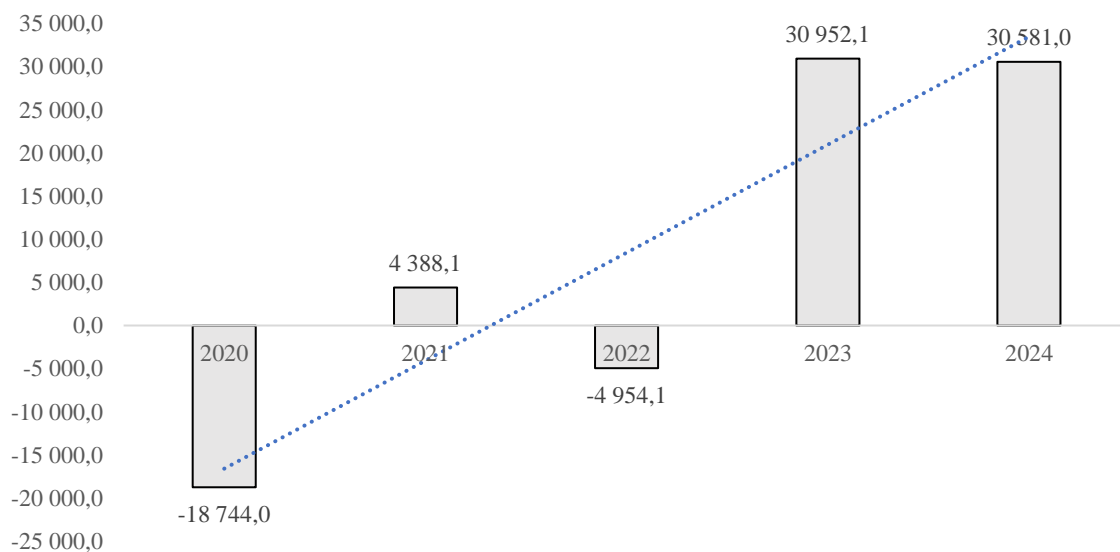


Рисунок 2.4 Чистий прибуток (збиток) автотранспортних підприємств, млн.грн.

Джерело: [47].

Поряд з зменшенням обсягів вантажообороту спостерігається погіршення фінансового стану перевізників, які належать до середніх та великих підприємств. Проте військові дії у 2022 році не так вплинули на фінансовий результат, як скорочення перевезень при COVID у 2020 році. Хоча автомобільні перевезення користувались неабияким попитом, обсяги перевезень і фінансові результати зменшились в досліджуваному періоді.

Хочемо відмітити, що статистичні дані узагальнюють показники підприємств. Поза увагою залишається діяльність більшості підприємців-перевізників. Нами було проведено анкетування 20 підприємств і підприємців-перевізників Волинської області за допомогою анкети, наведеної в Додатку Г.

«Вибірка формувалась вибіркоким шляхом в залежності від тих даних, які були отримані, адже собівартість перевезень в більшості випадків вважається комерційною таємницею. Більшість з них (18 з 20 підприємств) належать за загальною класифікацією до мікро та малих підприємств, що характеризує цей бізнес як невеликий» [42]. До середніх за показниками кількості працюючих та валюти балансу належить 2 підприємства. Тому, з метою вивчення особливостей формування собівартості, нами проведено їх розподіл за кількістю автомобілів, так як це напряму впливає на кількість перевезень та оборот. Результати вибірки наведено в таблиці 2.2.

Таблиця 2.2. – Класифікація досліджуваних підприємств Волинської області за кількістю автомобілів

Показники	Кількість автомобілів до 10	Кількість автомобілів з 11 до 20	Кількість автомобілів більше 20	Разом
Кількість досліджуваних підприємств, од	11	7	2	20
% підприємств в загальній сукупності	55	35	10	100
Середній дохід підприємства (показники 2024 року), грн	32537444,86	28776478,43	62213904,17	123527827
% від загального обороту	52	29	18	100

Джерело: складено автором.

Проаналізувавши інформацію, ми бачимо, що на ринок вантажних перевезень, зокрема на обсяг перевезень, вплинула здатність малого бізнесу швидше адаптовуватись до мінливих умов.

Для оцінки розвитку та результативності функціонування досліджуваного автотранспортного підприємства проаналізовано ключові показники його діяльності за 2020–2024 рр. До переліку включено кількісні та вартісні параметри, що комплексно характеризують обсяг виконаних перевезень, рівень завантаженості транспортних засобів, фінансові результати та ефективність використання транспортних засобів. Дані наведено у таблиці 2.3.

Таблиця 2.3. – Показники діяльності досліджуваного підприємства з вантажних автомобільних перевезень

Показник	2020	2021	2022	2023	2024
Кількість машин	3	9	10	12	16
Кілометраж, тис.км	761	608	1415	1302	1856
Середня кількість працівників, осіб	2	13	17	17	20
Дохід від реалізації послуг, тис. грн.	-	11366,2	38049,8	48825,7	52672,20
Собівартість, тис. грн.	-	(9692,6)	(3316,4)	41163,5	(45 566,80)
Чистий прибуток (збиток), тис. грн.	-72,4	917,7	2971,1	4153,0	3 394,00
Податок на прибуток, тис. грн.	-	201,4	685,1	911,6	975,7

Джерело: складено автором на основі даних підприємства.

Аналіз показників діяльності досліджуваного підприємства показує суттєве розширення масштабів діяльності підприємства: зростання кількості автомобілів, обсягу послуг у 2020-2024 роках, річний кілометраж. Поступове збільшення середньої чисельності працівників забезпечило можливість підтримувати зростаючі обсяги перевезень.

На фоні зростання доходів від реалізації послуг підприємство покращило фінансові результати: збиток 2020 року змінено на стабільний прибуток у наступні періоди. Проте 2024 рік характеризується підвищенням собівартості та

зниженням чистого прибутку, що свідчить про потребу в документуванні витрат та підвищенні ефективності діяльності.

Активізація діяльності мікро- та малого бізнесу вказує на те, що автотранспортним підприємствам вигідно продовжувати діяльність за таких умов.

2.2. Документування визначення повної собівартості вантажних автомобільних перевезень

В умовах повномасштабної війни, відтоку робочої сили, ускладнень в перевезенні товарів, закриття або передислокації виробників, руйнування інфраструктури, зменшення купівельної спроможності населення, автотранспортним підприємствам для ефективного ведення бізнесу необхідно реагувати на вплив цих чинників, відслідковувати позитивні й негативні тенденції власної діяльності та діяльності підприємств-конкурентів.

Як наслідок, виникає потреба у підвищенні якості ведення обліку витрат діяльності автотранспортних підприємств, що вимагає документування та оцінювання інформації щодо витрат підприємства для своєчасного виявлення і подолання ризиків, збитків, вдосконалення обліку та звітності, прийняття управлінських рішень.

Невирішеною проблемою й досі залишається віднесення «специфічних» статей витрат на підприємствах автомобільного транспорту, що здійснюють вантажні перевезення, з врахуванням аспектів законодавства, галузі та організаційно-правової форми господарювання таких суб'єктів.

В таблиці 2.4 нами здійснено порівняльний аналіз даних досліджуваного підприємства та інших суб'єктів господарювання.

Таблиця 2.4. – Інформація про діяльність досліджуваних підприємства

Інформація	Об'єкт дослідження №1	Об'єкт дослідження №2	Об'єкт дослідження №3	Об'єкт дослідження №4
Організаційно-правова форма	Товариство з обмеженою відповідальністю «ФІЛ-ТРАНС ЛТД»	Фізична особа підприємець	Товариство з обмеженою відповідальністю	Фізична особа підприємець
Тип системи оподаткування	Загальна система оподаткування	Загальна система оподаткування	Спрощена система оподаткування	Спрощена система оподаткування
Платник податку на прибуток	Так	Ні	Ні	Ні
Платник єдиного податку	Ні	Ні	Так	Так
Платник акцизного податку	Ні	Ні	Так	Ні
Наявність статусу платника ПДВ	Так	Так	Так	Ні
Періодичність подання звітності	Квартальна	Річна	Річна	Річна
Кількість транспортних засобів	16	20	9	3
Наявність власної транспортної бази	Ні	Так	Ні	Ні
Середньорічна чисельність працівників, з них:	20	34	12	3
Водії	14	22	9	3
Адмінперсонал	5	7	2	-
Механіки	1	3	1	-
Інші	-	2	-	-
Дохід за 2024 рік, грн	52 672 200,00	48 825 600,00	8 053 225,00	6 550 280,00
Рішення про визнання підприємства критично важливим ... в особливий період	Так	Ні	Так	Ні

Джерело: складено автором на основі проведеного аналізу отриманих даних.

Отже, за даними наведеними в таблиці вище, можемо зробити висновок, що підприємства працюють на різних системах оподаткування – як загальній, так і спрощеній. На загальній системі суб'єкти мають вищі вимоги до

бухгалтерського та податкового обліку й частіше звітують до контролюючих органів, тоді як підприємства на спрощеній системі звітують раз на рік.

За наявністю транспортних засобів та розміром персоналу найбільшими є підприємства на загальній системі. Вони мають значну кількість автомобілів і сформовану транспортну інфраструктуру, що свідчить про масштабність та вищий рівень операційної діяльності. Також у них суттєво більша середньорічна чисельність працівників – від 20 до 34 осіб, з домінуванням водіїв та адміністративного персоналу. На спрощеній системі оподаткування суб'єкти характеризуються значно меншими обсягами діяльності відповідно..

Аналіз доходів за 2024 рік підтверджує прямий зв'язок між масштабом діяльності та фінансовими результатами: найбільші доходи отримали підприємства на загальній системі (52,7 тис. грн та 48,8 тис. грн), тоді як підприємства на спрощеній системі демонструють істотно нижчі показники (8,05 тис. грн та 6,55 тис. грн).

Загалом, аналізована інформація показує чітке розмежування між великими й середніми за масштабом підприємствами на загальній системі оподаткування та малими суб'єктами на спрощеній. Перші мають ширшу матеріальну базу, більший штат і значно вищі доходи, що дозволяє їм здійснювати операційну діяльність у розширеному форматі.

Одним із основних напрямів документування витрат підприємством на нашу думку є застосування основ класифікації, відображення в обліку та розподілу витрат, що необхідно для визначення собівартості перевезень. Тому важливими є аналіз ринку конкурентів щодо сутності та необхідності формування системи управління витратами загалом та логістичними зокрема.

У таблиці 2.5 наведено розріз маршрутів перевезень, виконаних підприємством протягом звітного періоду, із зазначенням їх кількості, вартості та сформованого доходу. Кожен маршрут має різний обсяг виконаних робіт і відповідну вартість послуг, що безпосередньо впливає на загальний дохід підприємства та подальше визначення собівартості перевезень.

Таблиця 2.5. – Розріз маршрутів перевезень досліджуваного підприємства за вересень 2025 р.

№	Маршрут перевезень	Од. вим.	Кількість	Ціна	Дохід	Комплект документів, що підтверджує витрати по рейсу
1	Каунас (Литва) – Колодяжне (Волинська обл.)	посл.	5	120 000	600 000	Договори перевезення, заявки на перевезення, замовлення, CMR (міжнародна ТТН), митні декларації, дорожні збори, паливні чеки, добові водіїв, оплата за дороги та паркування, подорожні листи,
2	Сміла (Черкаська обл.) – Клайпеда (Литва)	посл.	3	97 400	292 200	
3	Черкаси – Берлін (Німеччина)	посл.	1	86 000	86 000	
4	Сарагоза (Іспанія) – Квітневе (Україна)	посл.	1	270 000	270 000	
5	Рівне (Україна) – Сен-Жульєн (Франція)	посл.	2	203 000	406 000	
6	Антверпен (Бельгія) – Бровари (Україна)	посл.	1	145 000	145 000	
7	Прага (Чехія) – Львів (Україна)	посл.	1	55 000	55 000	
8	Гамбург (Німеччина) – Одеса (Україна)	посл.	2	166 800	332 800	
9	Рига (Латвія) – Луцьк (Україна)	посл.	4	133 000	532 000	
10	Київ – Одеса	посл.	2	23 000	46 000	Договір перевезення, заявка, паливні чеки, добові водіїв, оплата за паркування, подорожній лист.
Всього		х	22	х	2 764 800	х

Джерело: власна розробка автора.

Отже, поданий у таблиці вище розріз маршрутів перевезень відображає фактичну структуру виконаних транспортних послуг. Кожен маршрут супроводжується відповідним комплектом первинних документів, що підтверджує обсяг наданих послуг (ТТН/CMR, заявки, акти наданих послуг, подорожні листи тощо). Саме через деталізацію маршрутів стає можливим коректне віднесення витрат до конкретних рейсів, що забезпечує точність калькулювання собівартості.

Поточний контроль за витратами здійснюється в момент їх понесення. За допомогою обліку та спеціалізованих програм, можна створити внутрішнє

документування по підприємству, що дозволить відслідкувати витрати. Оскільки облік витрат на автотранспортних підприємствах не є легким організаційним процесом, так і документування витрат, вимагає оцінки та аналізу. За допомогою рахунків бухгалтерського обліку, внутрішніх реєстрів обліку та автоматизованих програм для ведення обліку і документування витрат, автотранспортні підприємства мають змогу спланувати витрати та контролювати їх.

Якщо автотранспортне підприємство надає послуги перевезення – для врахування витрат потрібні підтверджуючі первинні документи: договори перевезення, CMR / ТТН (або аналогічні документи). Якщо ці документи відсутні, контролюючі органи можуть відмовити у визнанні витрат. Це зазначено, зокрема, у роз'ясненнях Державної податкової служби України.

Саме тому виникає необхідність детальніше розглянути особливості документування витрат підприємствами автомобільного транспорту та оцінити їх вплив на діяльність.

В Україні Положення №88 «Про документальне забезпечення записів у бухгалтерському обліку» [43] визначає «порядок оформлення, передачі та обробки первинних документів. Тому, на основі цього положення та галузевих особливостей, пропонуємо схему документування витрат автотранспортного підприємства, що застосовуються при перевезенні вантажів автомобільним транспортом та забезпечать повний процес документування витрат перевезення вантажів. Схему документування витрат можна спробувати розділити на декілька етапів:

1. документування витрат, пов'язаних з підготовкою до перевезення;
2. документування витрат, понесених під час оформлення навантаження/розвантаження транспортного засобу, передачі вантажу отримувачу;
3. документування витрат безпосереднього процесу здійснення процесу перевезення вантажу;
4. документування витрат при завершенні перевезення.

При підготовці документів пов'язаних з організацією початку перевезення, пов'язаних з підготовкою до перевезення пов'язаних з підготовкою до перевезення складається замовлення на перевезення від вантажовідправника до перевізника, так звана «Заявка на перевезення вантажу», де визначено умови перевезення: маршрут, вид транспорту, терміни доставки, узгоджується специфіка вантажу та умови його транспортування.

На даному етапі основним документом, що підтверджує факт здійснення перевезення буде Міжнародна товарно–транспортна накладна (CMR) та/або товарно–транспортна накладна (ТТН) національного форми. Документ оформлюється в 4 примірниках:

1. для вантажовідправника;
2. для вантажоодержувача – вантажоодержувач підтверджує отримання вантажу підписом та печаткою;
3. для перевізника;
4. для обліку в бухгалтерії перевізника та замовників.

Саме наявність цього документу та основних його реквізитів, печаток в першу чергу вимагається при здійсненні камеральних та фактичних перевірок органами ДПС. Відсутність цього документу ставить під питання визнання витрат в обліку автотранспортного підприємства.

На другому етапі виступає документування витрат, які можуть виникнути при оформленні транспортного засобу під час завантаження або відповідно розвантаження. Зазвичай складається акт завантаження/розвантаження наприклад у разі пошкодження вантажу чи інших інцидентів, перевірі відповідності фактичних даних (вага, кількість місць) з даними у CMR або ТТН та завірення документів печаткою вантажовідправника/вантажоотримувача, а також печатками митниці та перевізника.

Найважливішим етапом є документування витрат безпосередньо при здійсненні транспортного процесу перевезення вантажів у міжнародному або внутрішньому сполученнях. Основним документом, що фіксує процес перевезення для сторони перевізника є подорожній (шляховий) лист водія. В

ньому фіксуються дати початку рейсу, час роботи водія, маршрут руху, вид перевезеного вантажу та його тоннаж, пробіг транспортного засобу, а також залишок палива на початок та кінець рейсу і витрати палива за кругорейс автомобіля. Далі ж шляховий лист контролюється перевізником та бухгалтерією.

В Податковому кодексі України не прописано, наприклад, норми щодо нормативної витрати пального, амортизації за кілометражем, спеціальних ставок чи умов для документування витрат АТП, тобто методологічні нюанси обліку не врегульовані. Найчастіше процес документування при понесенні таких витрат, вирішується через ведення типових форм первинних документів або розроблених внутрішньо документів по підприємству.

Для цілей бухгалтерського обліку та документування витрат дозволено також включати до витрат «рахунки, фактури, фіскальні чеки, що підтверджують усі супутні витрати при процесі перевезення. Це може бути: оплата проїзних митних документів, стоянок, паркінгів, дорожніх зборів, мийки авто, документів необхідних для проходження кордону, придбання ТМЦ підзвітними особами, оплати штрафів при їх виникненні та інших, достовірність яких можна підтвердити даними обліку та необхідними документами» [29; 42].

Для того щоб підтвердити добові витрати під час перебування закордоном, необхідно надати до бухгалтерії «копії сторінок закордонного паспорту із відповідними штампами про перетин кордону під час здійснення рейсу» [29].

Завершальним етапом здійснення процесу перевезення виступає передача усіх необхідних документів водіями перевізнику. Далі в бухгалтерії підприємства розпочинається оформлення розрахунків за перевезення: виставлення рахунків замовникам (покупцям), підписання актів наданих послуг та заповнення документів, де водій звітується про витрачені кошти та надає усі підтвердні документи.

Бухгалтерія згідно звіту працівника складає звіт про використання коштів. Повний пакет документів по рейсу (CMR/ТТН, подорожні листи, фіскальні чеки оплати тощо) залишаються в бухгалтерії для подальшого їх зберігання та використання під час подання звітності та наданні підтверджуючих доказів

фактів здійснених господарських операцій при перевірках контролюючими органами.

На автотранспортних підприємствах зведені облікові документи щодо витрат служать для систематизації даних про витрати, пов'язані з експлуатацією транспортних засобів. Ці документи забезпечують контроль за витратами, аналіз ефективності використання транспорту і належний процес документування витрат діяльності.

Інструменти для ведення обліку витрат та формування зведених облікових документів виступає програмне забезпечення таке як бухгалтерські програми BAS, SAP, а також спеціалізовані транспортні системи, найкраща на нашу думку, GPS-трекінг «Wialon». При автоматизації обліку, обробка первинних документів та формування відповідно зведених документів по обліку витрат, значно знижує кількість помилок і спрощує аналіз даних.

Основними зведеними документами автотранспортного підприємства на нашу думку, можна вважати: подорожній лист вантажного автомобіля, зведена відомість по використанню ПММ, відомість технічного обслуговування та ремонту транспортного засобу, відомість по амортизації основних засобів (транспортних), розподіл витрат, калькуляція собівартості перевезення.

Подорожній лист на підприємстві використовується для обліку роботи автомобіля та водія. В документі міститься інформація про пробіг авто, витрату пального, маршрут руху, обсяг перевезених вантажів, пройдений кілометраж транспортного засобу пустим/завантаженим в Україні та закордоном. На підставі подорожніх листів здійснюється облік та документування витрат палива, оплати праці водія та інформація чи потрібне обслуговування автомобіля після виконаного рейсу.

Відомість по використанню паливно-мастильних матеріалів (ПММ) можемо вважати важливим документом, в якому:

- «фіксується фактична витрата палива в порівнянні з затвердженою нормативною витратою палива;
- відомість складається на підставі даних подорожніх листів;

– використовується для аналізу перевитрат і оптимізації використання палива транспортними засобами» [41].

Відомість не є обов'язковим документом для кожного автотранспортного підприємства, проте може виявити джерела перевитрати пального чи часті ремонти транспортних засобів.

Контроль за такими витратами підприємства-перевізники здійснюють за допомогою:

- «відстеження витрат через GPS та інші системи моніторингу;
- використання спеціальних трекерів для контролю витрат за паливом;
- технічне обслуговування та регулярний сервіс транспортних засобів» [41].

Для цього потрібно встановити норми витрати палива на кожен ТЗ, дотримуватись режимів праці та відпочинку водіїв, використовувати тахографи для контролю робочого часу. Що ж стосується документування витрат, то автоматизація процесу обліку значно вдосконалює ефективність обліку та звітності.

Поряд із попереднім документом, можна також звернути увагу на відомість технічного обслуговування та ремонту транспортного засобу. Документ повинен містити дані про витрати на технічне обслуговування (ТО) та ремонт транспортних засобів.

В цьому документі може бути включено вартість запасних частин і матеріалів, заробітну плату технічного персоналу (механіка якщо такий є на підприємстві) та витрати на послуги сторонніх організацій якщо ремонт здійснювався на ними.

Інструментом для організації обліку витрат на автотранспортних підприємствах може також виступати відомість по амортизації основних засобів (транспортного засобу), що на нашу думку дозволяє оцінити поточний стан транспортного засобу та потребу в заміні зношених транспортних засобів.

Надзвичайно важливою є методика розподілу непрямих витрат та вибір бази їх розподілу. Загальновиробничі витрати розподіляють для розрахунку

виробничої собівартості, а непрямі витрати – для розрахунку повної собівартості. Використання різних баз розподілу призводить до формування різної величини собівартості перевезень, а отже і отримання різного фінансового результату по перевезенню.

Автоматизовані системи обліку та звітності також дають змогу оформити такий документ як розподіл витрат. Він включає в себе узагальнення всіх витрат, пов'язаних з експлуатацією транспортних засобів, включаючи: паливо, ТО, ремонти, амортизацію, заробітну плату водіїв.

Всі інші витрати, пов'язані з наданням транспортних послуг відносяться до загальновиробничих витрат. Це такі як: «обслуговування перевезень, оплата простоїв, нестачі, податки і збори передбачені законодавством, що включаються до собівартості, оренда стоянки автомобілів, витрати на ремонт майстерень чи гаражних боксів» [42].

До непрямих витрат включаємо «адміністративні витрати (оренда офісу, зарплата адміністративного персоналу), витрати на збут (наприклад рекламні послуги) та інші витрати» [42].

В обліку автотранспортних підприємств усі прямі витрати обліковуються в розрізі визначених статей калькуляції за окремими послугами. «Переважно на практиці автотранспортні підприємства використовують поєднання методів обліку витрат – позамовного та нормативного» [42].

Формування такого документу як калькуляція собівартості перевезення не лише дасть змогу документально підтвердити витрати, а й оцінить рентабельність окремих маршрутів чи перевезень. Відповідно формуючи такий документ автотранспортні підприємства можуть оптимізувати свою діяльність: планувати більше економічно-вигідні маршрути, контролювати знос транспортних засобів, забезпечити прозорість витрат на технічне обслуговування та ремонти, а також моніторити ефективність роботи водійського персоналу та техніки.

Можемо зробити висновок, що зведені облікові документи є допоміжною підставою для належного процесу документування витрат діяльності та дають

змогу підвищити ефективність організації обліку та контролю роботи автотранспортного підприємства.

Для оцінки динаміки ефективності роботи підприємства доцільним є аналіз зміни витрат за їх видами та формування собівартості транспортних послуг у різні періоди.

В таблиці 2.6 наведено порівняльні дані за 2023–2024 роки, що дає можливість простежити зміни у структурі витрат та визначити чинники, які найбільше вплинули на собівартість перевезень.

Таблиця 2.6. – Витрати за видами і собівартість транспортних послуг досліджуваного підприємства протягом 2023-2024 років

Показник	Рахунок обліку	2023	%	2024	%
1	2	3	4	5	6
Виробничі витрати	23	36 000 485,57	74,51	34 559 241,36	66,66
Амортизація ОЗ		524 416,90	1,09	529 448,15	1,02
Добові		7 995 784,22	16,55	8 195 904,09	15,81
Заробітна плата		2934688,96	6,07	2 584 127,02	4,98
Інші транспортні послуги		1 090 809,20	2,26	953 167,62	1,84
Оренда транспортних засобів			0,00		0,00
Паливо та мастила для автотранспорту		20 013 403,24	41,42	18 219 705,84	35,14
Плата за дозволи на здійснення госп. діяльності		283 586,60	0,59	189 840,00	0,37
Податки з заробітної плати		645631,5712	1,34	568507,9444	1,10
Послуги з оформлення провізних документів		1291263,142	2,67	1137015,889	2,19
Послуги за використання автомобільних стоянок		258252,6285	0,53	227403,1778	0,44
Послуги за користування автомобільними дорогами		855 688,10	1,77	1736997	3,35
Послуги миття автомобільного транспорту		106961,0125	0,22	217124,625	0,42
Загальновиробничі витрати	91	9627714,395	19,93	12901196,3	24,88
Мобільний зв'язок		85568,81	0,18	173699,7	0,34
Запасні частини та ремонт		8 043 165,90	16,65	10 738 525,79	20,71
Страховання		1 462 508,16	3,03	1 940 577,36	3,74
GPS навігація		36471,52519	0,08	48393,45037	0,09
Інші витрати	92, 93	2689604,529	5,57	4384482,489	8,46
Амортизація ОЗ, ІНМА		105643	0,22	108979	0,21
Витрати канцелярії		8378,6	0,02	11274	0,02
Заробітна плата		1 139 057,49	2,36	1 181 478,06	2,28
Банківські послуги		510 051,48	1,06	693 885,96	1,34

Продовження таблиці 2.6

Показник	Рахунок обліку	2023	%	2024	%
1	2	3	4	5	6
Інші послуги сторонніх організацій (консультаційні)		529 630,50	1,10	1 934 882,56	3,73
Оренда землі, будівель, споруд, офісних приміщень			0,00		0,00
Податки з заробітної плати		250592,6478	0,52	259925,1732	0,50
Розрахунки за послуги сертифікація ТЗ		146250,816	0,30	194057,736	0,37
Інші					
Сума всіх витрат		48 317 804,50	100,00	51 844 920,15	100,00
Кількість машин		12		16	
Кілометраж, тис.км		1302		1856	
Кількість працівників		17		20	

Джерело: власна розробка автора.

«Для формування реальної ринкової ціни на послуги вантажних автомобільних перевезень, на практиці необхідним є розрахунок саме повної собівартості таких послуг. Розрахунок повної собівартості можливий лише після розрахунку виробничої собівартості перевезень» [42].

На досліджуваному нами автотранспортному підприємстві, ринкова вартість вантажних перевезень та послуг транспорту зазвичай визначається за двома показниками: собівартістю та ринковими цінами конкурентів. За результатами дослідження перевізника встановлено, що для управлінських потреб формуються такі види собівартості, наведені в таблиці 2.7.

Таблиця 2.7. – Види собівартості на досліджуваному підприємстві

Вид	Характеристика	Період формування
Виробнича (фактична) собівартість	Формується з усіх виробничих витрат, понесених при наданні транспортних послуг перевезення.	Щомісяця
Повна собівартість	Формується з усіх виробничих витрат, понесених на виконання робіт чи надання послуг, а також невиробничих витрат відповідного періоду, сукупність усіх витрат на виробництво і реалізацію.	Щомісяця

Джерело: складено автором.

Конкретний перелік і склад статей калькулювання собівартості перевезень визначається підприємством у Наказі про облікову політику. Відповідно до

«Методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг), собівартість вантажних перевезень формується із поточних витрат, пов'язаних з підготовкою та здійсненням перевезень вантажів» [37].

«Основними видами собівартості перевезень є саме виробнича і повна собівартість, склад яких є індивідуальним для кожного підприємства-перевізника. При цьому, розрахунок та статті виробничої собівартості визначені на законодавчому рівні, тоді як методика розрахунку повної собівартості є індивідуальною і не обов'язковою на практиці» [42].

Структура статей витрат, що формує виробничу та повну собівартість перевезень, демонструє комплексний характер автотранспортних витрат: основну частку становлять паливо, оплата праці водіїв та технічне обслуговування, тоді як інші витрати (амортизація, адміністративні й загальновиробничі) забезпечують функціонування автотранспортного підприємства. Такий розподіл дозволяє обґрунтовано формувати собівартість і забезпечувати контроль за її складовими.

Для порівняння та оцінки витрат діяльності автотранспортних підприємств важливим є аналіз структури їхніх витрат. Таблиця 2.8 узагальнює основні елементи витрат підприємств Волинської області та дозволяє визначити їхню питому вагу у загальній структурі витрат.

Таблиця 2.8. – Структура витрат підприємств Волинської області

Показники	Підприємства до 10 автомобілів		Підприємства до 20 автомобілів		Підприємства більше 20 автомобілів	
	%	%	%	%	%	%
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Виробничі витрати	87,11	88,58	80,52	81,28	73,30	64,46
Загальновиробничі витрати	7,49	6,97	15,96	14,81	20,03	25,98
Інші витрати	5,40	4,45	3,52	3,92	6,67	9,56
Разом	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Джерело: складено автором.

Розрахунки показують, що частка виробничих витрат зменшується з розміром підприємства, в той час як частка загальновиробничих та інших зростає. Це підтверджує тезу про те, що на великих підприємствах ростуть додаткові витрати на утримання майна, обслуговуючого персоналу, адміністрації.

Основою для розрахунку повної собівартості є насамперед розрахунок виробничої собівартості. При цьому, важливе значення має метод обліку витрат. В бухгалтерському обліку собівартість можна визначити кількома методами. Під методом обліку витрат та калькулювання собівартості розуміють порядок визначення фактичної собівартості транспортних послуг та процес її формування. За результатами анкетування підприємців-перевізників Волинської області встановлено, що облік і калькулювання фактичної собівартості перевезень здійснюється з використанням таких методів: нормативний, позамовний та простий.

Нормативний метод обліку витрат включає в «себе виробничі витрати за нормами. Розраховуються норми витрат на кожен вид послуг, з врахуванням лише прямих витрат, які розподіляють на нормативи. Фактична собівартість розраховується шляхом коригування відхилень (додавання чи віднімання). Норми розробляються з врахуванням особливостей і конкретних умов діяльності, разом чи окремо за статтями витрат по окремих видах перевезень» [42].

Використання цього методу дозволяє отримувати інформацію не лише про фактичні витрати, але і про те, якими вони повинні бути, тобто здійснювати планування собівартості. Саме цей метод підприємства-перевізники використовують як основу для ціноутворення, одночасно використовуючи для організації обліку позамовний метод.

Підприємства, що регулярно займаються вантажними перевезеннями, використовують позамовний метод обліку собівартості. «Об'єктом калькулювання є окрема заявка на перевезення, яка є індивідуальною для кожної послуги, та за якою обліковуються витрати на її надання. В обліку усі прями

витрати обліковуються в розрізі визначених статей калькуляції за окремими послугами на кожному Заявці» [42].

Фактична собівартість наданих послуг по перевезеннях визначається після закінчення відповідного перевезення, шляхом підсумовування всіх витрат стосовно цього замовлення. Заявка містить інформацію про маршрут, кілометрах, автомобіль та водія, які будуть виконувати замовлення. Ці дані дозволяють визначити ціну з використанням певних норм.

Переважає на практиці транспортні підприємства використовують поєднання методів обліку витрат – позамаповного та нормативного, так як особливістю їх діяльності є саме використання нормативів витрат палива й інших мастильних матеріалів та годин роботи на одиницю послуги.

При цьому, на досліджуваному нами автотранспортному підприємстві, загальновиробничі витрати розподіляються між окремими видами замовлень щомісячно і базою розподілу витрат є: прямі витрати палива. Обрана база розподілу загальновиробничих витрат є постійною на підприємстві протягом звітного періоду та відображається у Наказі про облікову політику.

Для розрахунку повної собівартості перевезень за базу розподілу невиробничих витрат застосовується обсяг пробігу автомобілів (км). Обрана база розподілу невиробничих витрат може змінюватися на підприємстві протягом звітного періоду і не відображається у Наказі про облікову політику, так як є особливістю управлінського обліку витрат (відображається у внутрішніх документах – відомість розподілу витрат та розрахунку повної собівартості).

Для забезпечення точності документування витрат, обране нами для дослідження автотранспортне підприємство, застосовує чітко визначену послідовність обчислення собівартості. На рисунку 2.5 відображено поетапний порядок формування собівартості транспортних послуг – від класифікації витрат, обчислення собівартості – до їх розподілу між окремими видами перевезень (рейсами). Така схема дозволяє систематизувати процес обліку та документування витрат.

Таким чином, можемо виділити наступні особливості калькулювання собівартості саме вантажних перевезень:

- 1) «чітко визначений склад прямих витрат, перелік яких незначний;
- 2) частка прямих витрат в повній собівартості обернено-пропорційна величині підприємства;
- 3) невелика номенклатура прямих матеріальних витрат, через що їх величина напряду впливає на ціноутворення;
- 4) розподіл загальновиробничих витрат та невиробничих витрат пропорційно використаному пальному чи прямим витратам;
- 5) визначення фактичних фінансових результатів за період, а не рентабельності конкретних рейсів» [42]

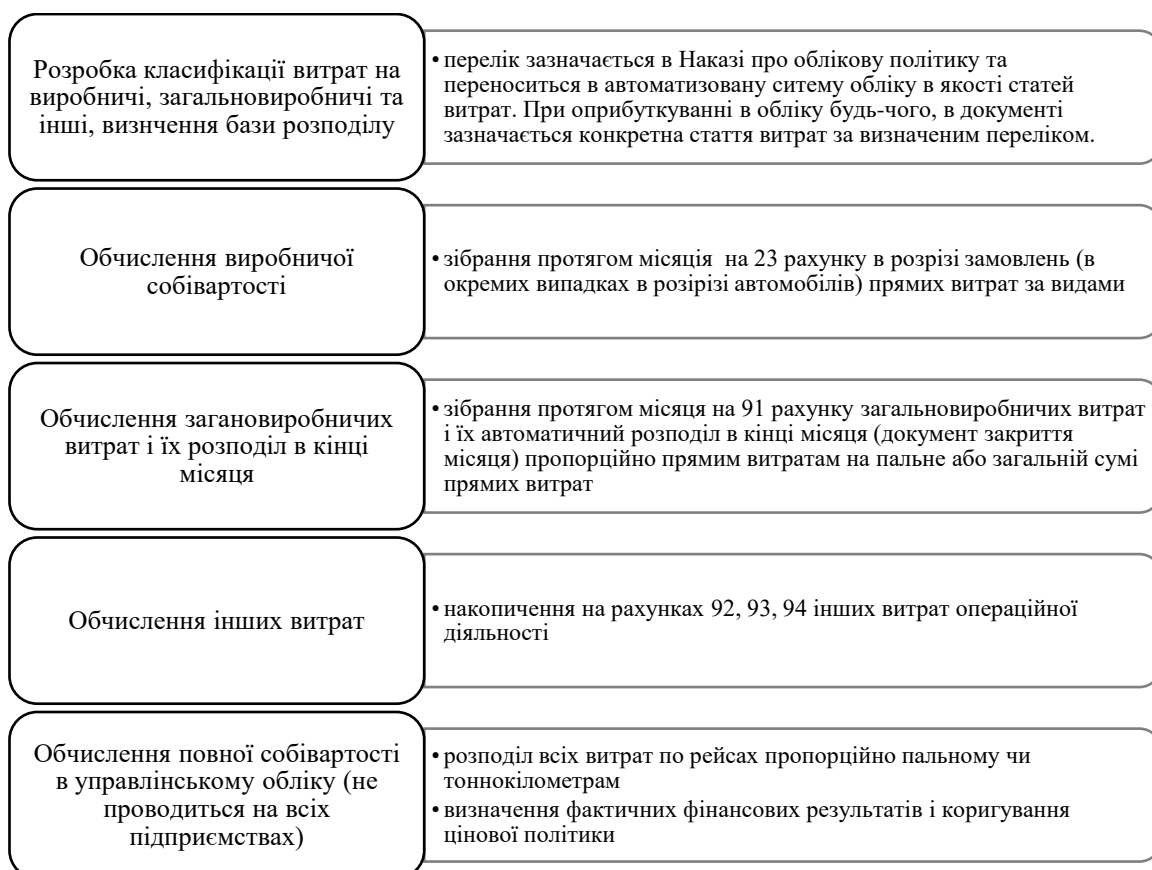


Рисунок 2.5 Послідовність обчислення собівартості на досліджуваному автотранспортному підприємстві

Джерело: складено автором.

На нашу думку, калькулювання собівартості вантажних перевезень транспортними підприємствами відображає ефективність їхньої роботи та контроль за витратами. Саме калькулювання дозволяє отримати достовірні показники діяльності підприємства та визначити напрямок вдосконалення обліку, контролю, документування витрат та покращення ефективності діяльності автотранспортного підприємства.

Документування процесу визначення повної собівартості вантажних автомобільних перевезень дозволяє забезпечити прозорий процес формування витрат, їх відображення в обліку та контроль за ними. Використання первинних та зведених документів от як подорожніх листів, актів списання ПММ, накладних, відомостей нарахування заробітної плати, актів ремонту та технічного обслуговування, дає можливість точно фіксувати всі елементи витрат.

Визначений та затверджений порядок оформлення таких документів дозволяє формувати повну собівартість на основі фактичних і підтверджених даних про витрати, що підвищує контроль за діяльністю автотранспортного підприємства.

2.3. Основні фактори впливу на структуру виробничої собівартості міжнародних автомобільних перевезень та їх документування

З початком війни в Україні закрилися більшість логістичних шляхів перевезень вантажів. Цьому сприяли інфраструктурні руйнування, зниження обсягів виробництва національними операторами, блокада портів та інше. Незважаючи на те, що автомобільний транспорт став одним із найдоступніших видів транспорту в такий складний час, водночас у першій половині 2022 року спостерігалось значне падіння обсягів вантажних перевезень.

До війни об'єми перевезень збільшувалися у період від середини листопада до кінця січня. Підприємства закривали замовлення, імпортери довиконували

зобов'язання, тому навантаження було відчутним та збільшувалося в декілька разів в порівнянні з іншими періодами календарного року.

На сьогоднішній день, зміни в житті та економіці нашої країни дуже вплинули на міжнародні перевезення. Під час здійснення вантажних перевезень в теперішніх умовах бізнесу необхідно звертати увагу на низку особливостей, зокрема на собівартість послуг. Розглянемо основні фактори впливу, що зумовили зміни в собівартості автомобільних перевезень.

Вартість пального і, відповідно, витрати на паливо-мастильні матеріали у 2024 році зросли, що пов'язано із зростанням цін та кризи пального на автозаправних станціях – таблиця 2.9.

Водночас на великих підприємствах зростання витрат було менш відчутним, оскільки такі суб'єкти господарювання здійснюють закупівлі пального для власного автопарку значними обсягами, що дозволяє отримувати його за більш вигідними цінами. Частка пального в загальній структурі витрат на підприємствах до 20 автомобілів збільшилася, ніж на 8%.

Таблиця 2.9. – Витрати на паливо та мастила для автотранспорту на досліджуваних підприємствах

Категорія підприємств	2023		2024	
	Грн	% ¹	грн	% ¹
Підприємства до 10 автомобілів	13 555 181,81	44,45	15 046 526,01	48,08
Підприємства до 20 автомобілів	17 103 526,56	23,18	17 528 377,06	31,39
Підприємства більше 20 автомобілів	20 915 485,34	41,42	19 209 105,74	35,14

Джерело: складено автором.

Відтік робочої сили спричинив посилення конкуренції на ринку праці, у зв'язку з чим підприємства, з метою утримання персоналу, були змушені підвищувати рівень оплати праці водіїв. Заробітна плата водіїв на підприємствах з кількістю автомобілів до 10 збільшилася у 2 рази, що пов'язано із збільшенням кількості працівників на підприємстві, з 10 до 20 – майже без змін, тоді як

¹ Відсоток в загальній сумі витрат за рік

витрати на заробітну плату більших підприємств зменшилися, хоча кількість працівників не змінилася.

Це пов'язано із тим, що у першій половині 2024 року, обсяги роботи впали, через зміни у мобілізаційних розпорядженнях в Україні, тому не всі працівники були задіяні в роботі поки не оновили військово-облікові дані. Добові витрати на харчування та проживання теж зросли – таблиця 2.10.

Таблиця 2.10. – Витрати на заробітну плату та добові досліджуваних підприємств

Категорія підприємств	Заробітна плата				Добові			
	2023		2024		2023		2024	
	грн	% ¹	грн	% ¹	грн	% ¹	грн	% ¹
Підприємства до 10 автомобілів	899109,12	5,18	1700533,18	10,66	1845323,0	13,75	4106206,0	21,14
Підприємства до 20 автомобілів	2552495,68	7,05	2597109,46	6,07	7843782,17	13,42	6932104,08	15,45
Підприємства більше 20 автомобілів	3985697,06	6,10	3684177,12	4,98	8985184,12	20,88	9190984,0	14,71

Джерело: складено автором.

Частка заробітної плати в загальній структурі витрат на підприємствах до 10 автомобілів зросла більше, ніж на 5%, добових – на 10%. При чому, добові на автотранспортних підприємствах розглядаються як частина винагороди за роботу.

Закриті автомобільні транспортні шляхи значно вплинули на логістику вантажних автомобільних перевезень. На підприємствах з кількістю автомобілів понад 20 спостерігаємо збільшення суми витрат у 1,5 рази, а на менших скоротилось через краще планування. Спроби зменшити додаткові витрати наведені в таблиці 2.11.

Військові дії на території України суттєво вплинули на зростання вартості доставки вантажу та на рівень інших супутніх витрат, визначивши їх як одними із ключових чинників формування собівартості транспортних послуг. Вони складаються з таких витрат: страхування, GPS навігація, мобільний зв'язок, що формують основну частину загальновиробничих витрат, та інші послуги

сторонніх організацій. При збільшенні оголошеної вартості вантажу відповідно й збільшується сума його страхування, послуги різного виду організацій.

Таблиця 2.11. – Середні витрати на утримання автопарку досліджуваних підприємств

Послуги	Підприємства до 10 автомобілів				Підприємства до 20 автомобілів				Підприємства більше 20 автомобілів			
	2021		2022		2021		2022		2021		2022	
	грн	% ²	грн	%	грн	%	грн	%	грн	%	грн	%
Послуги за користування автомобільними дорогами	1663444,79	16,98	3942779,9	14,54	8150965,57	26,26	3360015,64	14,01	855 688,10	1,77	1736997	3,35
Послуги за використання автомобільних стоянок	36529,12	0,37	39540,56	0,15	97417,78	0,31	137490,6	0,57	258252,6	0,53	227403,1	0,44
Послуги миття автомобільного транспорту	16950,79	0,17	49774,42	0,18	107269,01	0,35	76978,15	0,32	106961,01	0,22	217124,625	0,42

Джерело: складено автором.

Усі вищезазначені категорії витрат зросли у період з 2023 року – таблиця 2.12.

Таблиця 2.12. – Основні складові загальновиробничих витрат досліджуваних підприємств

Послуги	Підприємства до 10 автомобілів				Підприємства до 20 автомобілів				Підприємства більше 20 автомобілів			
	2023		2024		2023		2024		2023		2024	
	грн	%	грн	%	грн	%	грн	%	грн	%	грн	%
Страхування	244005,3	2,47	253722,6	1,57	845061,0	3,40	895115,4	4,32	2262508,1	5,03	2940677,3	5,74
GPS навігація	27062,5	1,17	38749,0	2,11	70696,4	1,25	30592,4	1,59	46471,5	2,08	49393,4	2,09
Мобільний зв'язок	17506,6	1,28	25398,6	1,88	58730,6	1,16	49636,2	2,17	95568,81	1,18	373699,7	1,04

Джерело: складено автором.

² Відсоток в загальній сумі витрат за рік

Проблема із завантаженням митних пропусків через величезне скупчення транспорту, спричинило затримки у термінах доставки вантажів та технічному стані, автомобілів що застрягли в чергах на пунктах пропуску (таблиця 2.13).

Транспорт повинен підтримувати належні умови та температури зберігання вантажів, час очікування доставки та витрати на паливо на автономну роботу авто у режимі очікування досить суттєві. Відповідно через це збільшується витрати на ремонт і запасні частини, щоб автомобілі були справними та підтримувався їх належний технічний стан і зовнішній вигляд.

Таблиця 2.13. – Витрати на запасні частини досліджуваних підприємств

Послуги	Підприємства до 10 автомобілів				Підприємства до 20 автомобілів				Підприємства більше 20 автомобілів			
	2023		2024		2023		2024		2023		2024	
	грн	%	грн	%	грн	%	грн	%	грн	%	грн	%
Запасні частини та ремонт	457159,37	4,67	1388514,52	5,12	3759471,32	12,11	2432876,08	10,15	8 043 165,90	16,65	10 738 525,79	20,71

Джерело: складено автором

Відповідно, усі наведені фактори вплинули на формування виробничої собівартості міжнародних автомобільних перевезень. В зміні структури витрат прослідковується вплив військового стану. Вартість пального, і відповідно, витрати на паливо-мастильні матеріали у 2024 році зросли, частка пального в загальній структурі зросла більше, ніж на 5%.

Відтік робочої сили (виїзд закордон чи безпосередньо служба у Збройних Силах України) пожвавив збільшення конкуренції на ринку праці, частка зарплати в загальній структурі витрат на підприємствах до 20 автомобілів зросла більше, ніж на 5%, добових – на 10%.

Військові дії на території України відіграли найбільшу роль у вартості доставки вантажу та інших супутніх витрат, на 1% зросла питома вага витрат на страхування, від 1 до 3% зросли витрати на ремонт в загальній структурі витрат.

Більшість статей витрат не зазнали змін, тому за рахунок наведених вище факторів відбулись суттєві зміни в структурі собівартості.

Собівартість транспортних перевезень, як показують результати досліджень в попередньому питанні, складаються з багатьох різних статей. Тільки частина витрат залежить від обсягу тонно-кілометрів, які були виконані перевізником – це змінні витрати. Інша частина витрат – постійні витрати не змінюються у випадку нормальних обсягів роботи перевізника і є незмінними.

В більшості досліджуваних нами підприємств до складу змінних витрат було віднесено паливо, заробітну плату водія, добові, амортизація автомобілів, дорожні збори. До загальновиробничих належать витрати на страхування, ремонт, технічне обслуговування, заміну шин та запасні частини.

Нами помічено відмінності в структурі витрат залежно від розміру підприємства з домінуванням витрат на зайнятість у малих та середніх, і витрат на паливо у великих підприємствах – таблиця 2.14.

Мікропідприємства є більш гнучкими в цьому відношенні і в собівартості їх послуг так звані «непродуктивні» витрати становлять біля 10 % в 2023 році і менше 10% у військовий час.

Таблиця 2.14. – Найсуттєвіші статті витрат (середні показники) досліджуваних підприємств, %

Показники	Підприємства до 10 автомобілів		Підприємства до 20 автомобілів		Підприємства більше 20 автомобілів	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Виробничі витрати, в.т.ч.	89,31	90,79	82,72	83,47	74,51	66,66
Добові	14,85	14,52	21,98	22,24	16,55	15,81
Заробітна плата	4,08	5,95	5,00	6,66	6,07	4,98
Паливо та мастила для автотранспорту	44,45	48,08	23,18	31,39	41,42	35,14
Загальновиробничі витрати, в.т.ч.	6,39	5,87	14,86	13,71	19,93	24,88
Запасні частини та ремонт	4,67	5,12	12,11	10,15	16,65	20,71
Інші витрати, в.т.ч	4,30	3,35	2,42	2,82	5,57	8,46
Разом	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Джерело: складено автором на основі [42].

Чітко прослідковується, що частка виробничих витрат зменшується зі збільшенням розміру підприємства. Для підприємств до 10 автомобілів він становив 90% в 2024 році, в той час як у великих 66%. Відповідно частка загальновиробничих витрат та інших витрат зростає. Це зумовлено необхідністю утримувати адміністративний апарат, великі виробничі площі і приміщення, обслуговуючий персонал.

Використовуючи кількісні показники, можемо дослідити різні фактори впливу розміру підприємства на собівартість перевезення: кількість кілометрів на один транспортний засіб; кількість кілометрів на одного водія; кількість витрат на 1 транспортний засіб; кількість витрат на 1 водія; кількість витрат на 1 км (таблиця 2.15).

Таблиця 2.15. – Показники ефективності діяльності автомобільного транспорту по групах підприємств

Показник	Підприємства до 10 автомобілів		Підприємства до 20 автомобілів		Підприємства більше 20 автомобілів	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Витрати на 1 км, грн	40,05	45,63	61,05	36,94	47,11	50,56
Витрати на 1 автомобіль, грн	2632952	3711453	3586731	2410611	3100774	3160205
Витрати на 1 працівника, грн	1079771	2355726	2034692	2542626	2725635	3851604
Кількість км на 1 автомобіль	64333	76100	50666	83235	56608	35666
Кількість км на 1 водія	32600	38050	20266	61521	46500	30571

Джерело: складено автором на основі [42].

Дані показують, що у військовий період в дрібних перевізників надзвичайно велике навантаження на один автомобіль і відповідно витрати на 1 автомобіль. Найбільш прозорим є показник витрат на 1 км, який в найменших підприємствах в два рази нижчий, ніж на великих. Вміле групування транспортних витрат сприяє аналізу собівартості перевезень та її змін під впливом різних внутрішніх і зовнішніх факторів.

Наші дослідження підтверджують важливість впровадження управління витратами у великих перевізників. Показники ефективності використання їх

автотранспорту значно нижчі, ніж в менших за розміром. Основною причиною є те, що ці перевізники вже можуть задовільнити запити великих замовників, так як володіють достатнім автопарком, але у структурі витрат немає великої частки загальновиробничих, так як утримання від 10–20 автомобілів виявилось оптимальним щодо налагодження ремонтів, придбання пального та запчастин за оптовими цінами. В таблиці 2.16 нами наведено власний перелік документування витрат автотранспортного підприємства із зазначенням елементів витрат та документів, що їх підтверджують.

Таблиця 2.16. – Документування статей витрат автотранспортного підприємства

Стаття витрат	Елементи статті витрат	Документи, що підтверджують витрати
Прямі матеріальні витрати	Паливо	Подорожній лист, чек АЗС, акт списання, звіт про рух пального.
	Масильні матеріали	Акт списання, накладна-переміщення, акт технічного обслуговування.
	Запасні частини, інші матеріали, шни, акумулятори	Накладна; акт встановлення/зняття; акт списання; відомість пробігу шин; документи щодо експлуатаційних норм.
Прямі витрати на оплату праці	Заробітна плата водіїв	Табель обліку робочого часу, розрахунково-платіжна відомість, положення про оплату праці, авансові звіти.
	ЄСВ та інші нарахування	Внутрішні розрахунки бухгалтерії.
	Податки і збори	Податкові декларації, платіжні доручення, відомості розрахунків.
Інші прямі витрати	Технічне обслуговування (ТО)	Акт виконаних робіт, видаткова накладна, накладна-переміщення на запчастини, договір зі СТО, дефектний акт.
	Поточний ремонт	Акт виконаних робіт, накладні на матеріали та запчастини, акт списання.
	Амортизація транспортних засобів	Наказ про введення в експлуатацію, інвентарна картка ОЗ, відомість розрахунку амортизації.
	Страхування авто	Договір страхування, платіжне доручення
	Витрати на зв'язок, GPS, e-TTN, e-TOLL	Договір, рахунок, акт наданих послуг, податкова накладна за наявності. Якщо постачальник нерезидент - контракт, інвойс.
Загально-виробничі витрати	Оренда транспортних засобів	Договір аренду, акт приймання-передачі ТЗ, акт наданих послуг; платіжні документи.
	Інші загальновиробничі витрати	Акти списання, рахунки постачальників, первинні документи відповідно до елементів витрат.
Непрямі витрати	Адміністративні витрати	Акти виконаних послуг; рахунки-фактури; накладні; платіжні доручення

Джерело: складено автором.

Висновки до розділу 2

Дослідження практичних аспектів організації обліку та документування витрат автотранспортних підприємств та собівартості перевезень, дозволяє зробити наступні висновки:

1. Проведено оцінку стану галузі, яка показала, що автотранспортні підприємства працюють в умовах високої конкуренції та динамічних змін ринку автотранспортних послуг. Водночас АТП демонструють здатність адаптуватися до викликів, що забезпечує підприємствам стабільну присутність на ринку міжнародних транспортних послуг. Кількість суб'єктів господарювання у сфері транспорту з кожним роком зменшувалася, проте у 2023 році можемо спостерігати ріст показника, зумовлений пільгами для бізнесу, після яких представники бізнесу змогли вийти з «кризи» зумовленої «локдаунами» в Європі та повномасштабними військовими діями на території України.

2. Наведено загальну характеристику досліджуваних підприємств, розкрито напрями класифікації витрат, структуру собівартості перевезень, основні логістичні процеси та забезпечення матеріально-технічною базою, кадрами. Це дозволило сформулювати цілісне уявлення про внутрішню організацію документування витрат автотранспортними підприємствами.

3. Встановлено, що досліджуване підприємство має особливий підхід до організації документування витрат. Це дозволило нам зрозуміти, що підприємства транспортної галузі в процесі організації обліку витрат та документування мають значну кількість не тільки галузевих, а й внутрішньогосподарських особливостей щодо документування витрат, а облікова політика та інші внутрішньогосподарські документи є важливою складовою в організації обліку витрат таких підприємств.

4. Визначено, що у 2024 році в порівнянні з 2023 роком відбулися невеликі зміни у всіх статтях прямих, загальновиробничих та непрямих витрат. Основні статті витрат наведені нами: паливно-мастильні матеріали, запасні частини, заробітна плата та добові водіїв, дорожні збори, паркування, загальновиробничі

витрати, витрати на утримання адміністративного персоналу та інші пов'язані витрати. Зміни в оплаті праці теж мають місце, адже чисельність працівників з кожним роком зростає, а також у 2024 році досліджуване підприємство було визнано критично важливим для функціонування економіки в особливий період, що означає збільшення оплати праці заброньованих працівників для відповідності галузевим критеріям.

5. Доведено, що документування господарських операцій здійснюється відповідно до нормативно-правових актів та внутрішніх регламентів, що гарантує оперативність і прозорість облікового процесу. Використання сучасних програмних засобів спрощує обробку даних, підвищує оперативність звітності та покращує якість управлінських рішень.

6. Обґрунтовано, що досліджуваний суб'єкт господарювання використовує різні внутрішньогосподарські документи, що дозволяють здійснювати документування витрат автотранспортних підприємств. Основними з них є Наказ «Про організацію обліку та облікову політику», наказ «Про встановлення норм паливно-мастильних матеріалів», Положення про документообіг, Положення про автотранспорт, Посадові інструкції працівників. Але в цьому процесі спостерігається така тенденція: чим більше підприємство, тим більше документування витрат.

РОЗДІЛ 3

ВДОСКОНАЛЕННЯ ДОКУМЕНТУВАННЯ ВИТРАТ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

3.1. Вдосконалення організації документування витрат автотранспортних підприємств

Найважливішою умовою розвитку автотранспортних підприємств є ефективне функціонування системи обліку, основу якого на нашу суб'єктивну думку становлять витрати діяльності. Як складова собівартості, витрати забезпечують повноту і точність відображення в обліку собівартості і як наслідок, отримання прибутку або збитку.

Організація обліку та документування витрат відіграє важливу роль в господарській діяльності будь-якого підприємства та потребує контролю за ними. Важлива роль у вирішенні цих завдань належить вдосконаленню організації бухгалтерського обліку автотранспортних підприємствами, до яких також належить і контроль.

Головною метою документування витрат автотранспортних підприємств повинно виступати: перевірка законності здійснення операцій пов'язаних з витратами підприємства, їх достовірного визнання та документального оформлення; надання користувачам правдивої, достовірної та неупередженої інформації про витрати; усунення ризиків втрати документів щодо підтвердження витрат та мінімізація негативних наслідків при податкових перевірках.

При цьому першочерговим завданням організації документування є визначення основних видів первинних та зведених документів діяльності досліджуваного нами підприємства. Пропонуємо їх виділити та коротко охарактеризувати в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1. – Документальне підтвердження витрат автотранспортних підприємств (на прикладі ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД»)

Назва документу	Суть документу
Товаро-транспортна накладна	ТТН як документ для перевезення вантажу – для учасників транспортного процесу є обов'язковим документом. В бухгалтерському обліку без ТТН у операції не відображаються.
Міжнародна товаро-транспортна накладна	У міжнародному сполученні є документом для здійснення перевезення вантажів на автомобільному транспорті. Документ, що засвідчує використання транспортного засобу на законних підставах. Містить також печатки-підтвердження проходження кордону.
Подорожній лист вантажного автомобіля	Має бути в будь-якому разі при використанні будь-якого вантажного авто. Реквізити та порядок заповнення визначає підприємство внутрішньо, тому важливо зробити зручну форму, яку ми запропонуємо нижче.
Договір перевезення	Визначає умови доставки, права та обов'язки сторін, відповідальність за пошкодження або втрату вантажу, а також порядок вирішення можливих спорів.
Заявка на перевезення вантажу	Документ у якому фіксується вантажне перевезення по Україні та закордоном за наявності послуг з перевезення.
Видаткова накладна	Видаткова накладна фіксує факт отримання/передачі товарів або послуг.
Акт наданих послуг	Документ, який на автотранспортному підприємстві фіксує закінчення транспортних послуг перевезення та приймання їх замовником.
Звіт про використання коштів	Документальне підтвердження здійснених витрат має бути завжди, тому цей документ уніфікує процес документування підзвітних операцій та не створює зайвого документообігу.
Накладна на переміщення	Важливий первинний документ, який фіксує переміщення матеріальних цінностей підприємства. Вона допомагає контролювати залишки матеріалів, забезпечує достовірність бухгалтерського обліку.
Акт списання	Документ, що підтверджує використання матеріальних цінностей матеріально-відповідальними особами і засвідчує їх списання. Передбачає зазначення іншого документа, що є підставою для списання.

Джерело: власна розробка автора.

Таблиця 3.1 систематизує основні види документів, що використовуються на досліджуваному автотранспортному підприємстві, дозволяючи чітко визначити їх призначення, сферу застосування та роль у процесах обліку. Представлена нами класифікація забезпечує впорядкованість документообігу, сприяє своєчасному формуванню достовірної інформації про господарські

операції підприємства та створює основу для документування витрат автотранспортного підприємства.

Якщо говорити про документування витрат за статтями та елементами, то варто зазначити, що підприємство може розробити власний план відображення документів в обліку та звітності.

Залежно від статті витрат автотранспортного підприємства відрізняється організація обліку та відображення документування витрат таких підприємств. Якщо говорити про автотранспортні підприємства кожне підприємство самостійно обирає зручний для нього метод документування витрат, оскільки різні варіанти мають як і переваги так і недоліки.

На рисунку 3.1 нами запропоновану одну із схем документального оформлення витрат паливно-мастильних матеріалів.



Рисунок 3.1 Документальне оформлення витрат ПММ

Джерело: власна розробка автора.

На рисунку ми можемо побачити основні первинні документи, які враховують усі особливості обліку та документування витрат, пов'язаних із паливом для транспортних засобів та мастильними матеріалами, які необхідні в процесі планових оглядів або технічного обслуговування транспортних засобів.

Платежі за користування автомобільними дорогами, платними ділянками, мостами або за в'їзд у окремі зони, оплата за розміщення транспортного засобу на стоянках – обов'язкові витрати діяльності автотранспортних підприємств, пов'язані безпосередньо з маршрутами перевезень. Тому на рисунку 3.2 пропонуємо власну організацію документування таких витрат.

Документування витрат на дорожні збори та паркування

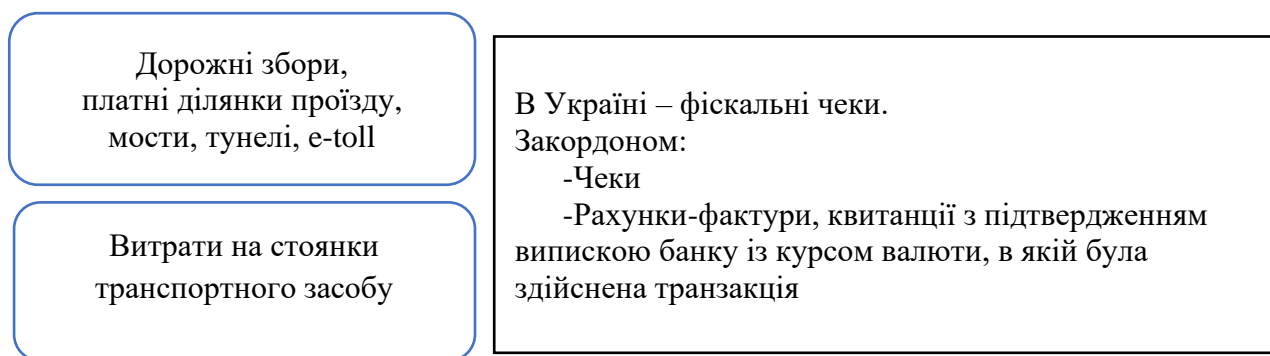


Рисунок 3.2 Документування витрат на дорожні збори та паркування автотранспортними підприємствами

Джерело: власна розробка автора.

Документування витрат на дорожні збори та стоянки забезпечує підтвердження фактичного користування інфраструктурою під час перевезень. Наявність квитанцій, чеків та рахунків-фактур дозволяє коректно відобразити такі витрати в обліку та включити їх до собівартості перевезень. Чітке документування цих витрат підвищує прозорість інформації по кругорейсу та сприяє контролю за ефективністю використання транспортних засобів.

До витрат на оплату праці водіїв рекомендуємо включати оплату праці за фактично відпрацьований час, оскільки ці витрати є однією з ключових статей собівартості перевезень, тому прямо пов'язані з виконанням рейсів. Щодо добових витрат – це компенсація витрат водія під час службового рейсу.

Нараховуються за кожну добу відрядження відповідно до норм підприємства. Добові впливають на загальний обсяг витрат, пов'язаних із перевезеннями, і документуються згідно за схемою наведеною нами на рисунку 3.3.

Документальне підтвердження добових витрат	
Україна	Закордон
<p>Згідно з:</p> <ul style="list-style-type: none"> - наказом про відрядження - та відповідними первинними документами 	<p>Безвізові та країни із візовим режимом згідно з: наказом про відрядження та відповідними первинними документами, а також за наявності документальних доказів перебування особи у відрядженні (відміток прикордонних служб про перетин кордону, проїзних документів, рахунків на проживання та/або будь-яких інших документів, що підтверджують фактичне перебування особи у відрядженні).</p>

Рисунок 3.3 Документальне підтвердження добових витрат автотранспортними підприємствами

Джерело: запропоновано автором.

Загалом, підтверджуючими документами, що засвідчують вартість понесених у відрядженні по рейсу витрат, є розрахункові документи. У разі відрядження закордон підтверджуючі документи, що засвідчують вартість понесених закордоном витрат на відрядження, оформлюються згідно із законодавством.

Процес організації документування витрат на запасні частини та матеріали для транспортних засобів, проводиться різними способами, тому варто звернути увагу на те, що будь-яка співпраця з постачальниками розпочинається з укладання договору.

Після укладання договору з виконавцем ремонту транспортних засобів важливим є дотримання порядку документального оформлення таких робіт чи послуг та їх достовірне відображення в системі бухгалтерського обліку.

Процес документального відображення витрат на запасні частини та ремонту транспортних засобів досліджуваного автотранспортного підприємства різним способом наведено на рисунку 3.4.



Рисунок 3.4 Документальне оформлення витрат на запасні частини та ремонт транспортних засобів

Джерело: власна розробка автора.

Отже, з інформації, наведеної на рисунку 3.4 ми бачимо, що першим кроком документального оформлення витрат на запасні частини та проведення ремонту транспортних засобів автотранспортних підприємств є укладання договорів, оплата, отримання видаткових накладних та оформлення актів списання.

Далі витрати на запасні частини автотранспортні підприємства підтверджують за наявності видаткових накладних, звітів про використання коштів, оформлюють накладні-переміщення та списують витрати.

Процес документування витрат на ремонт та технічне обслуговування полягає у теж у першочерговому заключенні договору із виконавцем.

Наступним кроком виступає огляд транспортного засобу та фіксація несправностей. Саме на цьому етапі можуть виникати труднощі із документуванням, адже відсутній документ типової форми, в якому можна зазначити всю необхідну інформацію щодо дефектів авто.

Первинні документи відіграють важливу роль в процесі організації витрат на запасні частини, інші матеріали, на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств. Тому використання форм первинних документів, які враховуватимуть всі особливості роботи підприємств транспортної галузі, є дуже важливим в процесі організації документування витрат таких підприємств.

Виходячи із цього пропонуємо розроблені нами форми первинних документів для автотранспортних підприємств, а саме підприємств, що здійснюють вантажні автомобільні перевезення.

Акт дефектації та передачі ТМЦ для ремонту транспортного засобу – це важливий етап документування витрат на запасні частини та належного документального оформлення ремонтів транспортних засобів автотранспортних підприємств.

Проте типові форми дефектного акту та відомості дефектів не враховують особливості обліку витрат по транспортних засобах. Тому пропонуємо використовувати для автотранспортних підприємств розроблену нами форму акту дефектації, яка наведена на рисунку 3.5 по тексту нижче.

Варто зазначити, що кожне автотранспортне підприємство самостійно може обирати перелік документів, тому перелік, зазначений вище по різних статтях витрат не є універсальним для кожного підприємства, але кожен із цих документів виконує свою роль в забезпеченні документування витрат автотранспортних підприємств.

Акт дефектації та передачі ТМЦ для ремонту транспортного засобу № 35-ФТЛ
від «19» вересня 2025 р.

Акт складено на виконання умов Договору на надання послуг з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів № 615/2 від 20.04.2023 р.

Ми, що нижче підписалися, представники:

Замовника: ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД» (код ЄДРПОУ – 43768468), в особі директора Філінюка В.А., що діє на підставі Статуту

Виконавця (контрагента): ФОП Котяй В.М. (код ЄДРПОУ – 2919905575), в особі Котяй В.М., що діє на підставі Виписки з ЄДР

Склали цей акт про наступне:

1. Дефектація транспортного засобу

В процесі огляду транспортного засобу:

Марка, модель: DAF XF 105

Державний номер: AC7405EX

Було виявлено наступні дефекти/несправності, які потребують ремонту або заміни, для підтримання транспортного засобу в робочому стані:

№	Номенклатура	Одиниця виміру	Кількість
1	Несправність гальмівних колодок	комплект	1
2	Низький тиск паливної системи	шт.	1
3	Направляючі супорта	шт.	2

2. Передача ТМЦ для проведення ремонту

Для виконання ремонтних робіт Замовник передає Виконавцю наступні товарно-матеріальні цінності (ТМЦ), які є власністю Замовника:

№	Номенклатура	Одиниця виміру	Кількість
1	Гальмівні колодки	комплект	1
2	Насос низького тиску паливної системи	шт.	1
3	Направляючі супорта	шт.	2

ТМЦ передаються з метою використання виключно для ремонту вищезазначеного транспортного засобу. Факт встановлення та використання ТМЦ буде підтверджено у подальшому актом виконаних робіт чи іншим згодженим сторонами документом.

3. Примітки та додаткова інформація:

Акт складено у двох примірниках, по одному для кожної зі сторін.

Сторони підтверджують, що передані ТМЦ є придатними для використання.

Виконавець зобов'язується забезпечити збереження ТМЦ до моменту встановлення.

Підписи сторін:

Замовник:

Виконавець:

Рисунок 3.5 Акт дефектації та передачі ТМЦ для ремонту транспортного засобу
(на прикладі ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД»)

Джерело: власна розробка автора.

Застосування розробленої форми акту дефектації дозволяє зменшити ймовірність помилок та невірного розуміння інформації про дефекти транспортних засобів та використані запасні частини і матеріали в ході здійснення ремонтів та технічного обслуговування. Крім того, це сприятиме зручності обробки даних по витратах автотранспортних підприємств.

Також варто відзначити документ – Акт підтвердження встановлення переданих ТМЦ, де вказана інформація про передані запасні частини та матеріали виконавцеві ремонту. Інформація наведена на рисунку 3.6 може бути використана для формування інформації про витрати на ремонти в розрізі транспортних засобів та ТМЦ.

**Акт підтвердження встановлення переданих ТМЦ №35-ФТЛ
від «19» вересня 2025 р.**

Ми, що нижче підписалися, представники:

Замовника: **ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД»** (код ЄДРПОУ – 43768468), в особі директора Філіюка В.А., що діє на підставі Статуту

Виконавця (контрагента): **ФОП Котяй В.М.** (код ЄДРПОУ – 2919905575), в особі Котяй В.М., що діє на підставі Виписки з ЄДР

Склали цей акт про наступне:

1. Підстава

Відповідно до Договору про технічного обслуговування та ремонту автотранспортних засобів №615/2 від 20.04.2023 р. було проведено ремонт транспортного засобу

Марка, модель: DAF XF 105

Державний номер: AC7405EX

2. Встановлення ТМЦ наданих Замовником

Під час виконання ремонтних робіт були використані та фактично встановлені на вищевказаний транспортний засіб наступні запасні частини (ТМЦ), передані раніше Замовником згідно Акту дефектації та передачі ТМЦ для ремонту транспортного засобу № 35-ФТЛ від «19» вересня 2025 р., а саме:

№	Номенклатура	Одиниця виміру	Кількість
1	Гальмівні колодки	комплект	1
2	Насос низького тиску паливної системи	шт.	1
3	Направляючі супорта	шт.	2

Всі перелічені ТМЦ перебувають на балансі ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД» та були надані виконавцю безоплатно для використання виключно в межах ремонтних робіт вищезазначеного транспортного засобу.

Цим Актом підтверджується, що передані Замовником ТМЦ були встановлені відповідно до призначення на зазначений транспортний засіб.

Зазначені ТМЦ не підлягають поверненню, вважаються встановленими повністю та без залишку.

Підписи сторін:

Замовник:

Виконавець:

Рисунок 3.6 Акт підтвердження встановлення переданих ТМЦ (на прикладі

ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД»)

Джерело: власна розробка автора.

Отже, підсумовуючи вищезазначену інформацію варто зазначити, що даний перелік документів розроблений з врахуванням потреб саме того підприємства для якого він був створений, а саме ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД».

Тому, якщо таку розробку документування витрат переносити в систему обліку та документування іншого підприємства, то перелік витрат на запасні частини, матеріали, на ремонт та обслуговування транспортних засобів може бути розширеним або навпаки звуженим, залежно від потреб автотранспортного підприємства.

3.2. Розробка адаптивної моделі обліку собівартості вантажних автомобільних перевезень

Вміле групування та аналіз транспортних витрат сприяє кращому розумінню «картини» собівартості та її зміни під впливом різних внутрішніх і зовнішніх факторів. Ця інформація надзвичайно важлива при ціноутворенні і визначенні конкурентної ціни перевезень на ринку.

Результати досліджень показують, що зміни в структурі витрат відбулись у всіх категоріях підприємств у зв'язку з впливом військових дій. З таблиці 3.2 ми чітко можемо побачити, що дотримання ціноутворення 2023 року в 2024 році є хибним, особливо для підприємств, де більше 20 автомобілів.

Практика ціноутворення на досліджуваних підприємствах полягає в наступному: розраховується кількість потрібного пального відповідно до кілометражу і далі націнка відповідно до розрахунків попередніх років. Але наші дані показують, що таке ціноутворення неправильне, адже частка пального у витратах підприємства міняється не лише протягом року, але й залежить від розміру підприємства (таблиця 3.2).

Наприклад, на підприємствах до 20 автомобілів частка витрат на пальне зростала майже на 10%, тобто використання обсягів пального в якості основного чинника при ціноутворенні є виправданим і не було програвшим у 2024 році, але

підприємства з кількістю автомобілів більше 20 зазнали зменшення фінансових результатів у 2024 році, адже частка витрат на пальне зменшилась на 6%.

Таблиця 3.2. – Частка витрат на пальне в структурі витрат досліджуваних підприємств

Показник	Підприємства до 10 автомобілів		Підприємства до 20 автомобілів		Підприємства більше 20 автомобілів	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Паливо та мастила для автотранспорту	44,45	48,08	23,18	31,39	41,42	35,14

Джерело: складено автором.

Таким чином, при ціноутворенні у 2024 році досліджувані нами підприємства орієнтувались на показники 2023 року, відхилення в прогнозованій собівартості та фактичній у 2024 році представлено у таблиці 3.3.

Таблиця 3.3. – Відхилення в прогнозованій собівартості послуг перевезень на досліджуваних підприємствах (середні показники)

Показник	Підприємства до 10 автомобілів		Підприємства до 20 автомобілів		Підприємства більше 20 автомобілів	
	Факт 2023	Прогноз 2024	Факт 2023	Прогноз 2024	Факт 2022	Прогноз 2024
Відсоток витрат на паливо та мастила для автотранспорту в загальних витратах підприємства	44,45	44,45	23,18	23,18	41,42	41,42
Витрати на пальне, тис. грн	4355	13036	7193	7528	20013	18219
Прогнозні витрати підприємства, виходячи з їх питомої ваги в 2021, тис. грн	X	29328	X	32476	X	43985
Фактичні витрати підприємства, тис. грн	9797	27114	31040	23980	48317	51844
Відхилення прогнозних та фактичних витрат 2022 року (р. 4 – р. 3)	X	2214	X	8496	X	-7858

Джерело: складено автором.

Ціноутворення витрат пропорційно використаному пальному на підприємствах з кількістю автотранспорту понад 20 автомобілів виходячи з їх частки у 2023 році спотворює прогнозу собівартість. Як наслідок, великі

підприємства зазнали збитків у 2024 році, що підтверджується статистичними даними.

Тому, модель обліку собівартості автомобільних перевезень має бути гнучкою і такою, яка пристосовується до різних факторів. Нами сформульовано наступні вимоги до моделі обліку собівартості транспортних перевезень:

- гнучкість, яка проявляється в легкості отримання даних, автоматизації;
- адаптивність, тобто можливість використання на більшості підприємствах.

Аналіз фактичних даних свідчить про важливість використання нормативного методу з подальшим аналізом відхилень з наступних причин:

- витрати на паливо, пропорційно яким ведеться розподіл витрат, списуються в кінці рейсу, тому бувають місяці, де списано багато пального (закінчення більшості рейсів) і місяці, де списано незначну кількість пального. Відповідно, загальновиробничі витрати за місяць будуть розподілені непропорційно по рейсам;
- фактична собівартість визнається після надходження всіх документів і розподілу витрат, цей період не співпадає з кінцем місяця;
- постійні витрати непропорційно відносяться до рейсу.

Ми пропонуємо наступний алгоритм для обчислення собівартості з метою ціноутворення (рисунок 3.7). Впровадженню моделі передують розробка якісної облікової політики з переліком витрат прямих і тих, що підлягають розподілу. Здійснені нами попередні дослідження у [42] показали, що «перелік витрат практично однаковий, але розподіл витрат пропорційно лише пальному спотворює собівартість, так як пальне списується в кінці рейсу, а не в кінці місяця. Крім того, нами запропоновано окремий етап аналізу структури витрат попереднього місяця для врахування при ціноутворенні. Даний етап має бути періодичним» [42].

Цей алгоритм може бути реалізований в будь-якій бухгалтерській інформаційній системі, адже використовує стандартні документи: розподіл

витрат в обліковій політиці, закриття місяця, визначення фінансових результатів, аналіз субконто «витрати».

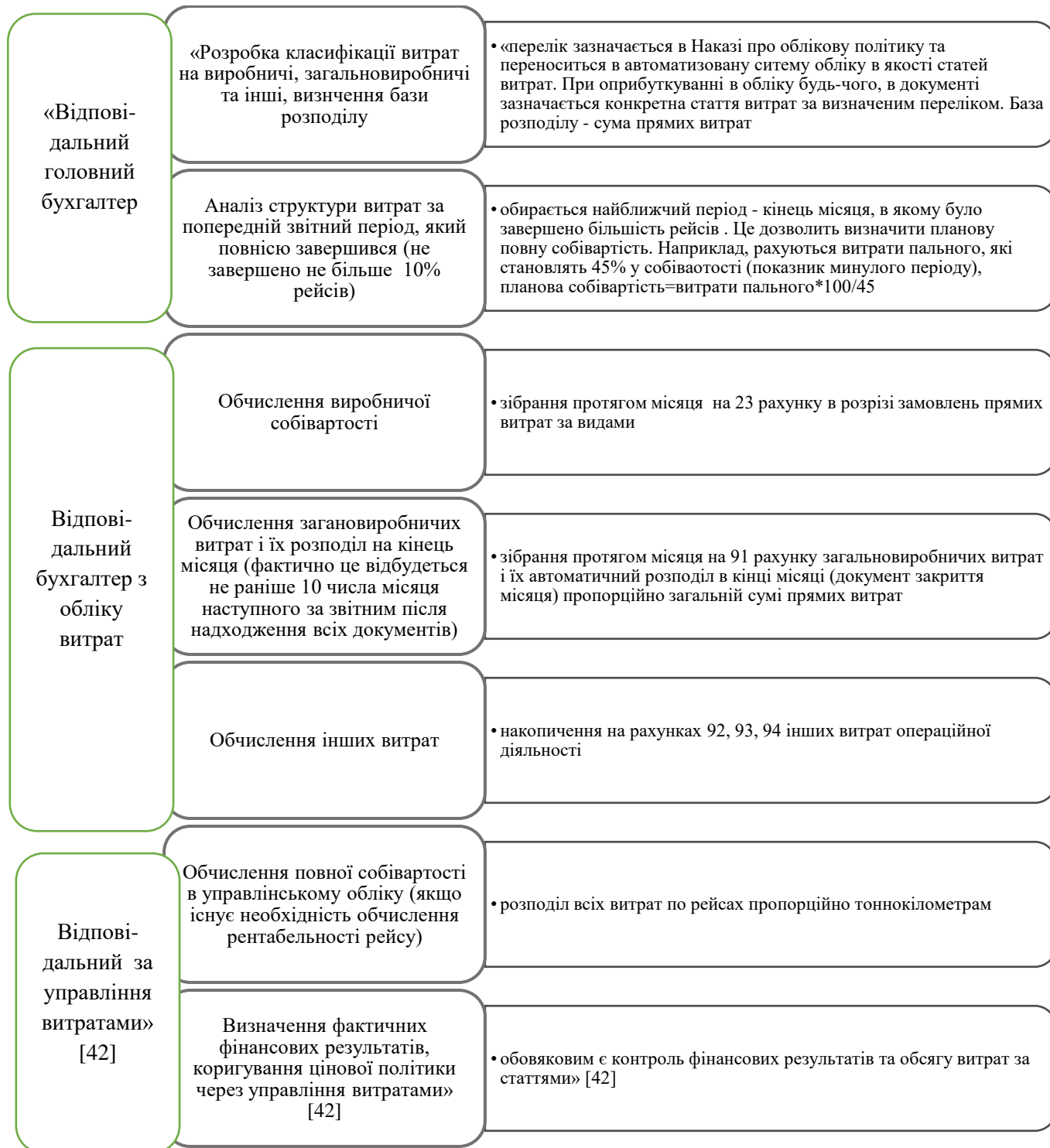


Рисунок 3.7 Адаптивна модель обліку собівартості міжнародних вантажних перевезень

Джерело: розробка автора на основі попередніх досліджень у [42].

Отримані нами дані в подальшому стануть основою для їх моделювання та прогнозування залежності від експлуатаційних параметрів автопарку. Різна структура витрат на автотранспортних підприємствах є однією з основних причин помилок в однакових принципах управління для різних за величиною підприємств.

В сучасних умовах «життя» бізнесу, потрібно врахувати зміни зовнішнього середовища, та знайти можливості ефективного впливу на формування попиту і пропозиції транспортних послуг, відштовхуючись від собівартості послуг.

Запропонована модель обліку відрізняється від наявних аналогів тим, що передбачає систематичний моніторинг структури витрат не лише з метою управління ними, а й для застосування нормативного методу калькулювання в процесі формування цін на автотранспортні послуги. Метод не є трудомістким у застосуванні, був апробований на досліджуваному нами автотранспортному підприємстві (ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД»), підтвердив свою ефективність та практичну доцільність.

Висновки до розділу 3

За результатами дослідження запропоновано:

1. Визначено основні види первинних та зведених документів діяльності досліджуваного нами підприємств, а саме: міжнародна ТТН, подорожній лист вантажного автомобіля, договір та заявка на перевезення вантажу, видаткові накладні, податкові накладні, акти наданих послуг, звіти про використання коштів, накладні на переміщення, акти списання. Така організація документів сприяє своєчасному формуванню достовірної інформації про господарські операції підприємства та створює основу для документування витрат автотранспортного підприємства.

2. Зазначено, що основним джерелом надходження ПММ є закупівля у постачальників. Другим важливим джерелом є отримання ПММ через

автозаправні станції. Це може відбуватися як за готівковим, так і за безготівковим розрахунком у межах укладених договорів. Кожна операція підтверджується відповідними актами, чеками та звітами водіїв, які документують обсяг і вартість отриманого пального.

3. Рекомендовано до витрат на оплату праці водіїв включати оплату праці за фактично відпрацьований час та добові, оскільки ці витрати є одними з ключових статей собівартості перевезень, тому прямо пов'язані з виконанням рейсів, впливають на загальний обсяг витрат підприємства.

4. Запропоновано розроблені форми первинних документів для автотранспортних підприємств, що здійснюють вантажні перевезення: Акт дефектації та передачі ТМЦ для ремонту транспортного засобу та Акт підтвердження встановлення переданих ТМЦ, де вказана інформація про дефекти транспортних засобів та використані запасні частини і матеріали виконавцеві ремонту. Інформація може бути використана для формування інформації про витрати на ремонти в розрізі транспортних засобів.

5. Проаналізовано, що зміни в структурі витрат відбулись у всіх категоріях досліджуваних підприємств у зв'язку з впливом військових дій. Запропоновано алгоритм для обчислення собівартості з метою ціноутворення, запровадженню якого передують розробка якісної облікової політики з переліком витрат прямих і тих, що підлягають розподілу. Крім того, нами запропоновано окремий етап аналізу структури витрат попереднього місяця для врахування при ціноутворенні.

ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі магістра проведено дослідження теоретичних, наукових та практичних матеріалів, що дозволяє сформулювати наступні висновки:

1. Вивчено економічний зміст поняття документування витрат внаслідок чого встановлено, що цей процес є результатом системного відображення господарських операцій у первинних документах, які фіксують обсяг понесених витрат та слугують інформаційною базою для їх подальшого обліку, контролю та аналізу.

2. Систематизовано праці науковців, що дає можливість запропонувати власне бачення класифікації витрат автотранспортних підприємств у розрізі статей витрат та способу їх відображення, що є важливим в контексті подальшого формування собівартості перевезень.

3. Проаналізовано наукову літературу та визначено актуальні проблеми документування витрат: відсутність єдиного підходу до оформлення первинних документів автотранспортних підприємств, необхідність прозорості господарських операцій щодо підтвердження витрат у рейсі, часті зміни нормативно-правових вимог, а також Ризики втрати/помилки облікової інформації.

4. Досліджено нормативно-правове забезпечення, яке підтверджує – документування витрат автотранспортних підприємств регламентується значною кількістю законодавчих, підзаконних і галузевих нормативних актів, які визначають вимоги до оформлення первинних документів за окремими статтями витрат. Водночас відсутність єдиного уніфікованого підходу до документування експлуатаційних, паливних, ремонтних та інших витрат зумовлює застосування підприємствами власних внутрішніх регламентів.

5. Визначено галузевими особливостями автотранспортних підприємств – формування витрат АТП, що залежать від технічного стану транспортних засобів, норм витрат палива, їх експлуатації та дотримання режимів роботи

водіїв. Тому система документування базується не лише на загальноприйнятих первинних документах, а й на сукупності зведених первинних форм: подорожніх листів, актів технічного обслуговування та ремонту, відомостей видачі ПММ, норм пробігу шин, норм використання палива та інших. Правильне оформлення цих документів забезпечує достовірне формування собівартості перевезень.

6. Проведено статистичний аналіз галузі вантажних автомобільних перевезень в Україні, зокрема проаналізовано динаміку суб'єктів господарювання у автотранспортній галузі за 2020-2024 роки, основні показники діяльності автомобільного вантажного транспорту в Україні та чистий прибуток (збиток) автотранспортних підприємств за період. Виявлено негативну тенденцію показників у 2022 році, пов'язано з військовими діями.

7. Встановлено, що до документального забезпечення витрат на ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД» належать первинні та зведені документів, які формуються відповідно до вимог чинного законодавства та внутрішніх регламентів підприємства. Документування витрат здійснюється за основними статтями собівартості перевезень із використанням шляхових листів, актів наданих послуг, міжнародних товарно-транспортних накладних, розрахунково-платіжних відомостей, авансових звітів та інших підтвердних документів, що забезпечує відображення прямих, загальновиробничих та непрямих витрат підприємства в обліку та звітності .

8. Обґрунтовано, що структура статей витрат, що собівартість перевезень, демонструє комплексний характер автотранспортних витрат: основну частку становлять паливо, оплата праці водіїв та технічне обслуговування, тоді як інші витрати (амортизація, адміністративні й загальновиробничі) забезпечують функціонування автотранспортного підприємства. Такий розподіл дозволяє обґрунтовано формувати собівартість і забезпечувати контроль за її складовими.

9. Виявлено, що основними внутрішньогосподарськими документами, якими керується досліджуване підприємство є Наказ «Про облікову політику», наказ «Про встановлення норм паливно-мастильних матеріалів», Положення про документообіг, Положення про автотранспорт, Посадові інструкції працівників.

Але в цьому процесі спостерігається така тенденція: чим більше підприємство, тим більш об'ємним та трудомістким є процес документування витрат.

10. Доведено, що при документуванні господарських операцій, використання сучасних облікових програмних засобів спрощує обробку даних, підвищує оперативність звітності та покращує якість прийняття управлінських рішень.

11. Запропоновано систематизувати основні види документів, що використовуються на досліджуваному автотранспортному підприємстві, дозволяючи чітко визначити їх призначення, сферу застосування та роль у процесах обліку. Представлена нами класифікація забезпечує впорядкованість документообігу, сприяє своєчасному формуванню достовірної інформації про господарські операції підприємства та створює основу для документування витрат автотранспортного підприємства.

12. Обґрунтовано, що процес організації документування витрат на запасні частини та матеріали для транспортних засобів, проводиться різними способами, тому нами було наведено різні варіанти організації процесу документального відображення витрат на запасні частини та ремонт транспортних засобів досліджуваного автотранспортного підприємства.

13. Розроблено форми первинних документів для автотранспортних підприємств, що здійснюють вантажні автомобільні перевезення, а саме: розроблену нами форму акту дефектації та передачі ТМЦ для ремонту транспортного засобу та акт підтвердження встановлення переданих ТМЦ. Зазначимо, що даний перелік документів розроблений з врахуванням потреб саме того підприємства для якого він був створений, а саме ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД».

14. Доведено необхідність розробки та застосування на практиці алгоритму для обчислення собівартості з метою ціноутворення. Впровадженню моделі передують розробка якісної облікової політики з переліком витрат прямих і тих, що підлягають розподілу. Цей алгоритм може бути реалізований в будь-якій бухгалтерській інформаційній системі, адже використовує стандартні

документи: розподіл витрат в обліковій політиці, закриття місяця, визначення фінансових результатів, аналіз субконто «витрати».

15. Узагальнено отримані дані наших досліджень щодо документування витрат, які в подальшому стануть основою для сучасних умов «життя» бізнесу, де потрібно врахувати зміни в системі обліку, контролю, звітності та знайти можливості ефективного впливу на формування попиту і пропозиції транспортних послуг, відштовхуючись від собівартості перевезень.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ

1. Бондарчук О.М. Особливості формування витрат підприємницької структури з вантажоперевезення. *Актуальні економіко-правові, соціальні та екологічні аспекти розвитку промисловості та суспільства*: матеріали всеукр. практ інтернет конференції. Кривий Ріг. 2021. С. 43–46.
2. Zimon Grzegorz. Analiza kosztów w przedsiębiorstwach transport samochodowego. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego «Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia»*. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin. 2015. №77. S. 349–354.
3. Фоміна О.В., Августова О.О. Облік логістичних витрат для цілей управління. *Бізнес Інформ*. 2019. № 4. С. 294-299.
4. Бабій В.Т. Теоретичні аспекти організації обліку витрат операційної діяльності підприємства. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2025. Випуск 21. Т.1. С. 416-423.
5. Нестеренко Г.І., Музикін М.І., Сакаль О.М., Жабокрик Б.В., Цьомка Р.О. Дослідження економічної доцільності автомобільних перевезень. Матеріали наук.-практ. конф. здобувачів вищої освіти та молодих вчених (1–2 грудня 2020 р.). Східноукр. нац. ун-т ім. В. Даля. Сєверодонецьк, 2020. С. 126–129.
6. Бержанір І.А. Організація обліку витрат підприємства. *Наука і техніка сьогодні. Серія «Економіка»*. 2024. Випуск 4 (32). С. 231-241.
7. Жидовська Н.М. Особливості обліку міжнародних вантажних перевезень в умовах воєнного стану. Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана. 2022. С. 28-30.
8. Манойленко О.В., Давидюк Т.В., Шевченко М.В. Напрями удосконалення управлінського обліку операційних витрат автотранспортних підприємств. *Цифрова економіка та економічна безпека*. 2023. Випуск 8. С. 199–206.

9. Чернецька О.В., Дубина О.Л., Чепець О.Г. Облікове забезпечення процесу надання послуг в автотранспортних підприємствах. *Інфраструктура ринку. Бухгалтерський облік, аналіз та аудит*. 2020. Випуск 49. С. 334–339.
10. Гуцаленко Л.В., Чебан Ю.Ю., Терянік Д.О., Задорожняк В.А. Організація контролю за рухом палива в системі управління підприємством. *Електронне наукове фахове видання з економічних наук «Modern Economics»*. 2025. № 50. С. 53-59.
11. Бочарова Н.А., Федотова Н.А. Удосконалення системи внутрішнього контролю на АТП . *Економіка транспортного комплексу*. 2022. Випуск 40. С. 132-153.
12. Ачкасова Л.М. Удосконалення інформаційної системи автотранспортного підприємства. *Економіка транспортного комплексу*. 2021. Випуск 38. С. 122-135.
13. Юрченко О.А., Приймак Н.В., Нечипорук Н.В. Облік паливно-мастильних матеріалів на підприємстві в умовах цифрової трансформації економіки. *Актуальні питання економічних наук*. 2025. Випуск 16. 24 с.
14. Sternad Marjan. Cost Calculation in road freight transport. *Business Logistics in Modern Management: proceedings of The 19th International Scientific Conference Business Logistics in Modern Management*. October 10-11, 2019. Osijek, Croatia. p. 215-225.
15. Iamandii Alexandra Florina. Cost Analysis in the Field of Road Freight Transport: A Specific Approach. *Proceedings of the International Conference on Business Excellence*. Vol. 19 (no.1). Bucharest. 2025. p. 2243-2255.
16. Izadi A., Nabipour M., Titidez O. Cost Models and Cost Factors of Road Freight Transportation: A Literature Review and Model Structure. *Fuzzy Information and Engineering*. 11(3). 2019. 257–278.
17. Sierpiński, G., Macioszek E. Vehicle Operating Costs in Road Transport. *Modern Traffic Engineering in the System Approach to the Development of Traffic Networks*. 2021.

18. Dulebenets M. A comprehensive review of fleet management systems. *International Journal of Transportation Science and Technology*. 2020.
19. Полятикіна Л. Особливості обліку і оподаткування транспортно-експедиторських послуг в автотранспортних підприємствах. *Управління змінами та інновації*. 2024. Випуск 9. С. 60-64.
20. Воскресенська Т.І., Теслюк М.В. Особливості формування собівартості послуг з перевезення вантажу. *Електронний журнал «Економіка та суспільство»*. Розділ «Облік і оподаткування». 2021. №32.
21. Сочка Л.І., Максименко Д.В. Внутрішньогосподарський контроль витрат. *Міжнародний науковий журнал «Освіта і наука»*. 2020. Випуск 1(28). С. 180-184.
22. Ляшенко Г.П, Овсяннікова В.І. Витрати підприємства та управління ними. *Економіка та суспільство*. 2022. Випуск 45. С. 61-67.
23. Дерій В.А., Лукановська І.Р. Облік витрат у системі управління логістичною діяльністю підприємства. *Економічний аналіз*. 2020. Вип. 30. № 1, ч. 2. С. 24-30.
24. Чуп К.М. Методи обліку витрат виробництва та калькулювання собівартості продукції. *Сучасний стан та перспективи розвитку обліку, аналізу, аудиту, звітності і оподаткування в умовах євроінтеграції*. 2021. Випуск 11. С. 114 - 121.
25. Кравець О.В. Облік і внутрішній контроль в управлінні логістичними витратами підприємства: дис. доктора філософії: 071. Львів. 2024. 351 с.
26. Снісар О.О. Бухгалтерський облік і контроль операцій з паливно-мастильними матеріалами: організація та методика. автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.09. Житомир. 2013. 20 с.
27. Гавриленко О.О. Облік і внутрішній контроль фінансових результатів на підприємствах міського транспорту: дис. канд. екон. наук: 08.00.09. Одеса. 2019. 359 с.

28. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 № 959-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text> (дата звернення: 20.09.2025).
29. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 20.09.2025).
30. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 20.09.2025).
31. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 24.09.2025).
32. Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: затв. наказом Міністерства транспорту України від 14.10.1997 № 363. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text> (дата звернення: 24.09.2025).
33. Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів: затв. наказом Міністерства транспорту України від 07.06.2010 № 340. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0811-10#Text> (дата звернення: 24.09.2025).
34. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 № 1644-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text> (дата звернення: 24.09.2025).
35. Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту: затв. наказом Міністерства транспорту України від 30.03.1998 № 102. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0268-98#Text> (дата звернення: 30.10.2025).
36. Витрати: Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16: затв. наказом Міністерства фінансів України від 31.12.1999 № 318. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00#Text> (дата звернення: 30.09.2025).
37. Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті: затв. наказом Міністерства транспорту України від

05.02.2001 № 65. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0188-01#Text> (дата звернення: 30.10.2025).

38. Про затвердження Експлуатаційних норм середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.05.2006 № 489. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0695-06#Text> (дата звернення: 30.09.2025).

39. Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту: затв. наказом Міністерства транспорту України від 30.03.1998 № 102. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0268-98#Text> (дата звернення: 30.09.2025).

40. Норми експлуатаційного пробігу автомобільних шин: затв. наказом Міністерства транспорту України від 08.12.1997 № 420. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0022-98#Text> (дата звернення: 30.09.2025).

41. Методичні рекомендації з нормування витрат палива, електричної енергії, мастильних, інших експлуатаційних матеріалів автомобілями та технікою: ред. 1, затв. ДП «ДержавтотрансНДІпроект» від 17.11.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1118726-23#Text> (дата звернення: 30.09.2025).

42. Жураковська І.В., Тлущкевич Н.В., Тлущкевич Ю.Ю. Алгоритм обліку собівартості міжнародних вантажних перевезень: фактори впливу та інформаційне забезпечення. *Галицький економічний вісник*. 2023. Том 82. № 3. С. 52–61.

43. Про документальне забезпечення записів у бухгалтерському обліку: Положення № 88, затв. наказом Міністерства фінансів України від 24.05.1995 № 88. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0168-95#Text> (дата звернення 10.10.2025 р.).

44. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 20.10.2025).

45. Кількість суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності у 2020–2024 роках. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/sze_20.htm (дата звернення: 20.10.2025).

46. Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг) суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності у 2020–2024 роках. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/sze_21.htm (дата звернення: 20.10.2025).

47. Чистий прибуток (збиток) підприємств за видами економічної діяльності у 2020–2024 роках. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/finans.htm (дата звернення: 20.10.2025).

48. Обсяг реалізованих послуг за видами економічної діяльності у 2024–2025 роках (дані за квартал). Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm (дата звернення: 30.10.2025).

49. Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту у 2020–2024 роках. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm (дата звернення: 20.10.2025).

50. Вантажообіг за видами транспорту у 2020–2024 роках. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm (дата звернення: 20.10.2025).

51. Перевезено вантажів і пасажирів, вантажо– та пасажирообіг у 2020–2024 роках. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2022/tr/pvp_vp_new/pvp_24.xlsx (дата звернення: 20.10.2025).