

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»**

**ОРГАНІЗАЦІЯ ОБЛІКУ ВИТРАТ НА ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА
РЕМОНТ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ
АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

спеціальність 071 Облік і оподаткування

(шифр і назва спеціальності)

освітня програма «Облік і оподаткування»

(назва освітньої програми)

Виконав: здобувач вищої освіти
групи ОПм-21

Клімук Софія Вікторівна

(підпис)

Керівник:

к.е.н., доцент

Жураковська Ірина Володимирівна

(підпис)

Кваліфікаційну роботу

допущено до захисту

«__» _____ 2023 р.

к.е.н., доцент

Гарант освітньої програми:

Жураковська Ірина Володимирівна

(підпис)

Луцьк – 2023 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

В.о. завідувача кафедри

_____ к.е.н., доцент Оксана НУЖНА

«__» _____ 2023 року

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

КЛІМУК Софії Вікторівні

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи Організація обліку витрат на обслуговування та ремонт вантажних автомобілів автотранспортних підприємств.

Керівник роботи: Жураковська Ірина Володимирівна к.е.н., доцент

затверджені наказом закладу вищої освіти від «10» січня 2023 року № 24/01-02

2. Строк подання здобувачем вищої освіти кваліфікаційної роботи 09 грудня 2023 року

3. Вихідні дані до роботи. Нормативно-правові акти з регулювання питань обліку, оподаткування та контролю за темою дослідження, наукова література, посібники, статистичні довідники, первинні і зведені бухгалтерські документи

4. Зміст пояснювальної записки (перелік питань, що потрібно розробити):

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБЛІКУ ВИТРАТ НА ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1. Дослідження витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів в науковій літературі

1.2. Сутність та класифікація витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів

1.3. Нормативно-правове забезпечення обліку витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів

РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ ОБЛІКУ ВИТРАТ НА ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

2.1. Характеристика діяльності автотранспортних галузі в Україні

2.2. Організація обліку витрат на обслуговування вантажних автомобілів та ремонтів

2.3. Внутрішні регламенти з організації обліку витрат на обслуговування та ремонт вантажних автотранспортних підприємств

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБЛІКУ ВИТРАТ НА ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ

3.1. Облікова політика як основа організації обліку на автотранспортному підприємстві

3.2. Вдосконалення організації обліку витрат на ремонт та обслуговування вантажних автомобілів автотранспортних підприємств

ВИСНОВКИ

5. Перелік графічного матеріалу:

1. Мета та завдання наукова новизна одержаних результатів кваліфікаційної роботи магістра
2. Аналіз наукових праць
3. Порівняння капітальних та поточних витрат
4. Розроблена класифікація витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів
5. Алгоритм для поділу витрат на поточні та капітальні
6. Стан нормативно-правової бази
7. Дослідження статистичних даних
8. Аналіз динаміки цін на вантажні перевезення
9. Характеристика досліджуваних підприємств
10. Особливості організації запасних частин на досліджуваних підприємствах
11. Особливості організації паливно-мастильних матеріалів на досліджуваних підприємствах
12. Підходи до документального оформлення ремонтів
13. Внутрішні регламенти організації обліку
14. Розроблена форма дефектного акту
15. Складові облікової політики автотранспортних підприємств
16. Система аналітичного обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств
17. Приклад практичного впровадження розробленої системи на одному з автотранспортних підприємств Волинської області

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	Сидоренко Р.В., доцент		
Консультант з ЕОМ	Нужна О.А., доцент		

7. Дата видачі завдання 11 жовтня 2022 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи магістра	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Обґрунтування теми	до 11.10.2022 р.	
2	Огляд літератури із досліджуваної проблеми	до 20.12.2022 р.	
3	Розділ 1	до 03.03.2023 р.	
4	Розділ 2	до 27.06.2023 р.	
5	Розділ 3	до 08.11.2023 р.	
6	Висновки	до 18.11.2023 р.	
7	Формування переліку джерел посилання	до 21.11.2023 р.	
8	Формування додатків	до 24.11.2023 р.	
9	Оформлення ілюстративного матеріалу	до 28.11.2023 р.	
10	Нормоконтроль	до 02.12.2023 р.	
11	Інструментальна перевірка на академічний плагіат	до 07.12.2023 р.	
12	Представлення кваліфікаційної роботи до захисту	до 09.12.2023 р.	

Здобувач вищої освіти

_____ (підпис)

(Клімук С.В.)

(прізвище, ініціали)

Керівник кваліфікаційної роботи

_____ (підпис)

(Жураковська І. В.)

(прізвище, ініціали)

АНОТАЦІЯ

Клімук С. В. Організація обліку витрат на обслуговування та ремонт вантажних автомобілів автотранспортних підприємств. Рукопис.

Кваліфікаційна робота магістра ОП «Облік і оподаткування» спеціальності 071 Облік і оподаткування. Луцький національний технічний університет. Луцьк, 2023. 204 с.

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

У першому розділі досліджено сутність витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, вивчено наукові праці, визначено підходи до класифікації, опрацьовано нормативно-правове забезпечення обліку таких витрат в Україні.

У другому розділі проведено аналіз стану автотранспортної галузі в Україні, досліджено динаміку цін на ринку вантажних перевезень. Досліджено практичні підходи до організації обліку, внутрішні регламенти організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств.

У третьому розділі надано пропозиції по вдосконаленню організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, зокрема розроблено форму дефектного акту, удосконалено наказ «Про організацію обліку та облікову політику», запропоновано систему аналітичного обліку витрат на ремонт та обслуговування.

Основний зміст роботи викладено на 91 сторінках. Робота містить 12 таблиць, 38 рисунків, переліку джерел посилання із 60 найменування та 20 додатків. Результати розробок можуть бути застосовані в практичній діяльності підприємства.

Ключові слова: витрати, ремонт, технічне обслуговування, організація обліку, паливно-мастильні матеріали, запасні частини, облікова політика.

ANNOTATION

Klimuk S. Organization of cost accounting for maintenance and repair of trucks of motor transport enterprises. Manuscript.

Master's qualification work of EP «Accounting and Taxation» specialty 071 Accounting and Taxation. Lutsk National Technical University. Lutsk, 2023. 204 p.

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

In the first section, the essence of expenses for the repair and maintenance of vehicles of motor vehicle enterprises was studied, scientific works were studied, approaches to classification were determined, and the regulatory and legal support for accounting for such expenses in Ukraine was developed. In the second chapter, an analysis of the state of the motor transport industry in Ukraine was carried out, the dynamics of prices on the freight transportation market were studied. Practical approaches to the organization of cost accounting for the repair and maintenance of vehicles of motor vehicle enterprises of various organizational and legal forms have been studied. The internal regulations of the organization of the accounting of costs for the repair and maintenance of vehicles of motor transport enterprises have been determined.

In the third section, proposals are given for improving the organization of accounting for the costs of repair and maintenance of vehicles of motor vehicle enterprises, in particular, the form of a defective act has been developed, the order "On the organization of accounting and accounting policy" of the motor vehicle enterprise has been improved, a system of analytical accounting of costs for the repair and maintenance of vehicles of motor vehicle enterprises has been proposed enterprises.

The main content of the work is presented on 91 pages. The work contains 12 tables, 38 figures, a list of reference sources with 60 names and 20 appendices. The results of the development can be applied in the practical activities of the enterprise.

Key words: costs, repair, maintenance, accounting organization, fuel and lubricants, spare parts, accounting policy.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ЗУ	Закон України
ТОВ	Товариство з обмеженою відповідальністю
ЄДРПОУ	Єдиний державний реєстр підприємств, організацій України
КВЕД	Класифікатор видів економічної діяльності
ПММ	Паливно-мастильні матеріали
НП(С)БО	Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку
ПКУ	Податковий кодекс України
ЦКУ	Цивільний кодекс України
ГКУ	Господарський кодекс України
ТО	Технічне обслуговування
ТТН	Товаро-транспортна накладна
ДПС	Державна податкова служба
МСФЗ	Міжнародні стандарти фінансової звітності
ОЗ	Основні засоби
НА	Нематеріальні активи
МШП	Малоцінні та швидкозношувальні предмети
ІНМА	Інші необоротні матеріальні активи
ДТП	Дорожньо-транспортна пригода
АВ	Адміністративні витрати
ЗВВ	Загальновиробничі витрати
ПВВ	Прямі виробничі витрати
ВЗ	Витрати на збут
ФОП	Фізична особа підприємець

ЗМІСТ

ВСТУП.....	9
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБЛІКУ ВИТРАТ НА ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	13
1.1. Дослідження витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів в науковій літературі	13
1.2. Сутність та класифікація витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів.....	17
1.3. Нормативно-правове забезпечення обліку витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів	26
Висновки до розділу 1.....	35
РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ ОБЛІКУ ВИТРАТ НА ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	37
2.1. Характеристика діяльності автотранспортних галузі в Україні.....	37
2.2. Організація обліку витрат на обслуговування вантажних автомобілів та ремонтів.....	47
2.3. Внутрішні регламенти з організації обліку витрат на обслуговування та ремонт вантажних автомобілів автотранспортних підприємств.....	65
Висновки до розділу 2.....	71
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБЛІКУ ВИТРАТ НА ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТ вантажних автомобілів АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	73
3.1. Облікова політика як основа організації обліку на автотранспортному підприємстві.....	73
3.2. Вдосконалення організації обліку витрат на ремонт та обслуговування вантажних автомобілів автотранспортних підприємств.....	78

Висновки до розділу 3.....	86
ВИСНОВКИ.....	89
ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ.....	91
ДОДАТКИ.....	99

ВСТУП

Актуальність теми. У сучасному світі автотранспорт відіграє надзвичайно важливу роль у забезпеченні мобільності бізнесу та функціонуванні підприємств та галузей економіки. Автотранспортні підприємства, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів, є основними ланками у ланцюгу постачання та логістики. Проте, для досягнення високої ефективності та конкурентоспроможності в цій галузі, необхідно правильно управляти ключовими аспектами транспортної діяльності, включаючи обслуговування та ремонт транспортних засобів.

Проблему витрат на ремонт та обслуговування в своїх роботах вивчали значна кількість вчених-економістів, серед яких Бабіч В., Головачко В.М., Жураковська І.В., Іщенко Я.П., Коваленко Н.О., Маркус О.В., Скорнякова Ю.Б., та ін.

Мета та завдання роботи. Метою кваліфікаційної роботи магістра є вивчення теоретичних і практичних аспектів організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств та розробка шляхів їх вдосконалення.

Виходячи із вказаної вище мети, у роботі поставлені такі завдання:

- дослідити визначення витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів автотранспортних підприємств в науковій літературі;
- розглянути сутність та класифікацію витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів;
- дослідити нормативно-правову базу витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств;
- проаналізувати стан галузі в якій функціонують досліджувані підприємства;
- ознайомитись з організацією обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств;

- висвітлити внутрішні регламенти з організації обліку витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів автотранспортних підприємств;
- внести пропозиції щодо вдосконалення організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств.

Об'єкт дослідження є витрати на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств.

Предметом дослідження є організація обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств.

Методи досліджень. В процесі написання кваліфікаційної роботи магістра було використано загальнонаукові методи та прийоми, основними з яких є порівняння, узагальнення, групування.

Інформаційною базою є чинні нормативно-правові акти та постанови щодо організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, статистичні дані, внутрішні документи досліджуваних підприємств.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в удосконаленні процесів організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств (на локальному рівні підприємств) з врахуванням галузевих особливостей діяльності таких підприємств і чинного законодавства.

Основні теоретичні та практичні результати, що характеризують новизну дослідження та особистий внесок магістра такі:

удосконалено:

- форму дефектного акту, з врахування потреб досліджуваних суб'єктів господарювання;
- процес групування аналітичних рахунків для обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств;
- наказ «Про організацію обліку та облікову політику» автотранспортного підприємства;

набули подальшого розвитку:

- підходи що класифікації витратна ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств;

- алгоритм розподілу витрат на ремонт та обслуговування на витрати періоду та капітальні витрати.

Практичне значення одержаних результатів. Отримані у кваліфікаційній роботі магістра результати можуть бути використані на автотранспортних підприємствах України.

Основні положення кваліфікаційної роботи магістра були використані у практичній діяльності одного з автотранспортних підприємств Волинської області, а саме ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД», про що зазначено у рецензії із підприємства.

Особистий внесок. Кваліфікаційна робота магістра є самостійно виконаним науковим дослідженням. Всі основні розробки та пропозиції, що містяться в роботі, належать особисто автору.

Апробація результатів дослідження. Основні результати дослідження пройшли апробацію на: XV Міжнародної науково-практичної конференції молодих учених та здобувачів освіти «Сучасні проблеми і перспективи розвитку обліку, аналізу і контролю в умовах глобалізації економіки» (04 листопада 2023 р., м. Луцьк).

Публікації. Основні положення кваліфікаційної роботи магістра висвітлено в 3 опублікованих наукових працях, з них 2 – статті у «Студентському науковому віснику», 1 – тези доповідей на Міжнародній науково-практичній конференції.

Структура роботи. Кваліфікаційна робота магістра складається із вступу, трьох розділів, висновків, переліку джерел посилання, додатків. Загальний обсяг роботи становить 90 сторінок друкованого тексту, в тому числі 12 таблиці і 38 рисунків. Робота містить 4 додатки на 107 сторінках, перелік джерел посилання включає в себе 60 найменувань на 8 сторінках.

У вступі виправдано актуальність обраної теми, визначено мету, поставлені завдання, вказано предмет і об'єкт дослідження. Крім того, висвітлено новизну та практичне значення проведеного дослідження, а також наведено інформацію

про можливість впровадження отриманих результатів у практику на рівнях магістерської кваліфікаційної роботи.

У розділі 1 «Теоретичні основи організації обліку витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів автотранспортних підприємств» наведено результати опрацювання наукової літератури щодо обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, сутність та класифікація витрат на ремонт та обслуговування, як об'єкта обліку, нормативно-правове забезпечення обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств.

У розділі 2 «Організація обліку витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів автотранспортних підприємств» проведено статистичний аналіз стану автотранспортної галузі в Україні та вивчену динаміку цін на перевезення. Досліджено особливості організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, їх відображення в системі бухгалтерського обліку автотранспортних підприємств різних організаційно-правових форм та визначено основні регламенти організації обліку таких витрат.

У розділі 3 «Удосконалення організації обліку витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів автотранспортних підприємств» наведено шляхи вдосконалення організаційних аспектів обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств та розроблено систему аналітичного обліку таких витрат.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБЛІКУ ВИТРАТ НА ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1. Дослідження витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів в науковій літературі

У сучасному світі автотранспорт відіграє надзвичайно важливу роль у забезпеченні мобільності бізнесу та функціонуванні підприємств та галузей економіки. Автотранспортні підприємства, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів, є основними ланками у ланцюгу постачання та логістики. Проте, для досягнення високої ефективності та конкурентоспроможності в цій галузі, необхідно правильно управляти ключовими аспектами транспортної діяльності, включаючи обслуговування та ремонт транспортних засобів.

Сутність та склад витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів є однією з ключових статей витрат, що потребує їх детального аналізу та контролю. Їх раціональне управління може змінити успіх чи невдачу підприємства. Тому розкриття цих витрат, їх аналіз і оптимізація є актуальною і важливою темою в сучасній науковій літературі.

Варто відзначити, що дослідження поняття «витрати» було і залишається актуальним серед вчених економістів. Протягом багатьох десятиліть різні економічні школи розглядали дане поняття з різних ракурсів. Зосереджуючи свою увагу та виділяючи ту чи іншу особливість цієї економічної категорії. Узагальнено підходи до визначення сутності поняття «витрати» представників різних економічних шкіл наведено у додатку А. В загальному, сутність витрат наведено на рисунку 1.1.

ВИТРАТИ



Рисунок 1.1 Узагальнення думок представників різних економічних шкіл щодо сутності витрат

Джерело: складено автором.

З даних, що відображені в додатку Б, ми можемо побачити, що в науковій літературі використовується значна кількість різноманітних підходів до визначення терміну «витрати», кожен з яких відображає дане поняття з певного ракурсу, що дає змогу врахувати всі особливості даної категорії.

Складовою витрат є витрати на ремонт та обслуговування транспортних засобів. Їх сутність можна розглядати з різних сторін: як інструмент управління, як кількість спожитих ресурсів або як кількість витрачених коштів. Кожен з цих підходів має свої переваги та застосування. Як інструмент управління: підхід підприємство може застосувати для визначення, як оптимально розподіляти ресурси для досягнення стратегічних цілей. Наприклад, управління витратами можна включати в себе прийняті рішення щодо розміщення запасів регулярних запасних частин, планування технічного обслуговування, а також стратегічне планування капітальних вкладень у ремонт та модернізацію транспортного парку.

Витрати як кількість спожитих ресурсів: використовується для оцінки ефективності використання ресурсів для ремонту та обслуговування транспортних засобів. Підхід може включати в себе вимірювання обсягу пального, кількості годин праці, кількості запасних частин тощо.

Витрати як кількість витрачених коштів: розглядаються як сума грошей, витрачених на ремонт та обслуговування. Цей підхід дозволяє підприємству обмінюватися, скільки коштів витрачено на ремонт і обслуговування транспортних засобів у певному періоді. Ця інформація може бути важливою для фінансового планування та контролю за бюджетом.

Витрати як показник продуктивності та якості обслуговування: може служити показником якості управління автопарком. Високі витрати можуть свідчити про недоцільне використання ресурсів або погану організацію технічного обслуговування, тоді як ефективна оптимізація цих витрат може вказувати на покращення процесів і підвищення ефективності.

Витрати на ремонт і обслуговування є необхідною складовою господарсько-фінансової діяльності будь-якого підприємства, особливо якщо вони мають власний транспортний парк. Ці витрати впливають на прибутковість та конкурентоспроможність підприємства на ринку.

Отже, витрати на ремонт та обслуговування транспортних засобів можна розглядати як багатогранний феномен в управлінні підприємства. Вони являють собою не лише фізичні витрати на ресурси і робочу силу, але й важливий елемент стратегічного управління, який впливає на конкурентоспроможність та довгострокову стійкість підприємства. Розуміння сутності та ролі цих витрат є ключовим для успішного управління автотранспортними підприємствами та забезпечення їх ефективності та прибутковості.

В нашому дослідженні ми зосередили увагу на витратах автотранспортних підприємств. Значна кількість науковців у своїх дослідженнях приділяли увагу саме даній проблематиці за різними напрямками, серед яких особливості облікового забезпечення витрат, їх аналіз та планування, класифікація та

оптимізація. В таблиці 1.1 наведено основні актуальні напрямки дослідження витрат автотранспортних підприємств в період з 2011 по 2022 рік.

Таблиця 1.1. – Основні напрямки досліджень витрат автотранспортних підприємств

Основні напрямки досліджень	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Аудит витрат		7		5		4	1					
Планування витрат			5								2	
Аналіз витрат	6			4				3				5
Облік витрат			8	6	11	5	4					2
Контроль витрат					3				4			
Податковий аспект витрат	10	6						9		2		6
Класифікація витрат	3				2		3					
Оптимізація витрат			2						5		4	

Джерело: складено автором.

Отже, аналіз основних напрямків дослідження витрат дав змогу побачити та виділити найбільш актуальні напрямки дослідження даного поняття за період з 2011 по 2022 рік. Під час вивчення було виділено такі напрямки дослідження (додаток В) як:

- аудит витрат;
- планування витрат на ремонт;
- аналіз витрат на ремонт;
- облікове забезпечення витрат на ремонт;
- контроль за витратами на ремонт;
- податковий аспект витрат на ремонт;
- класифікація витрат на ремонт;
- оптимізація витрат на ремонт.

З наведеної в додатку В діаграми ми бачимо, що в своїх дослідженнях, в той чи інших період науковці виділяли різні напрямки досліджень витрат на ремонт

та обслуговування транспортних засобів. Варто відзначити, що серед усіх напрямків досліджень саме дослідження облікового забезпечення було найбільш поширеним. Також варто відмітити, що податковий аспект витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів був і залишається важливим напрямком дослідження даної економічної категорії.

Отже, вивчення думок науковців дало нам змогу встановити основні їх підходи до визначення витрат як економічної категорії. Визначення основних напрямків досліджень витрат автотransпортних підприємств показало в які періоди ті чи інші напрямки досліджень витрат були актуальними. Це дало нам змогу визначити, що серед усіх напрямків досліджень витрат на ремонт саме дослідження облікову забезпечення було найбільш поширеним протягом всього досліджуваного періоду.

1.2. Сутність та класифікація витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів

У сучасному світі транспортні засоби займають надзвичайно важливу роль у русі товарів та людей, у розвитку господарства та підтримці комфортного способу життя. Автомобілі, мотоцикли, автобуси, вантажівки та інші транспортні засоби стали невід'ємною частиною нашого повсюдного життя. Однак, як і будь-які технічні пристрої, вони потребують системного обслуговування та ремонту, щоб забезпечити свою надійність та безперебійну роботу. Витрати, пов'язані з цими процесами, стали невід'ємною частиною власності та використання транспортних засобів. Розуміння цієї теми має важливе значення для ефективного управління транспортним парком, оптимізації витрат та забезпечення стабільної роботи автотransпортних систем.

Варто зазначити, що важливим аспектом у визначенні сутності витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотransпортних підприємств є те, що не всі витрати на ремонт є витратами підприємства в прямому розумінні

цього слова. Оскільки витрати на капітальний ремонт відносяться не до витрат періоду, а їх сума збільшується на первісну вартість об'єктів основних засобів. В додатку Д наведено основні відмінності, між капітальним та поточним ремонтами.

У контексті управління витратами на ремонт та обслуговування транспортних засобів важливо розрізнити два основних види витрат: витрати періоду та капітальні. Витрати періоду включають в себе витрати на поточний огляд, профілактичний ремонт, запчастини, матеріали та оплату праці працівників, які здійснюють технічне обслуговування та дрібний ремонт. Ці витрати відображають витрати підприємства на забезпечення безперебійної роботи свого транспортного парку в поточному періоді.

З іншого боку, капітальні витрати, пов'язані з великими ремонтами, оновленням чи модернізацією транспортних засобів, які підприємство здійснює з метою подовження терміну служби або підвищення їхньої продуктивності. Ці витрати не включаються у витрати поточного періоду, але враховуються у вартості об'єктів основних засобів і амортизуються протягом багатьох років.

Відмінності між витратами періоду та капітальними витратами мають велике значення для бухгалтерського обліку та фінансового аналізу підприємства. Витрати періоду впливають на поточний фінансовий результат та прибуток, тоді як капітальні витрати відображаються в балансі як активи, і вони впливають на фінансовий стан та кредитоспроможність підприємства.

Отже, розуміння різниці між цими двома видами витрат є ключовим для правильного управління фінансами та ресурсами підприємства, а також для розробки стратегій технічного обслуговування та ремонту транспортного парку. У подальших розділах цієї роботи ми розглянемо класифікацію витрат більш детально та розглянемо їх особливості та вплив на діяльність підприємств.

Капітальний ремонт транспортних засобів відіграє важливу роль у стратегічному плануванні і фінансовому управлінні автотранспортними підприємствами. Проведення капітального ремонту може бути виправданим і необхідним для підтримки високої ефективності транспортного парку та його

відповідності сучасним стандартам якості та безпеки. Однак це вимагає також значних фінансових витрат, які потрібно планувати та аналізувати в контексті загальної фінансової стратегії підприємства.

Наприклад, правильно розподілений капітальний ремонт може зберегти вартість транспортних засобів на тривалий термін і виключити використання нових інвестицій на заміну старого автопарку. Однак це вимагає дбайливого фінансового планування, аналізу та здатності підприємства виробляти значні витрати на ремонт у визначені періоди.

Ю. М. Перетятко зазначає «Метою проведення капітального ремонту є покращення експлуатаційних характеристик об'єкта основних засобів, яке може реалізовуватися шляхом заміни або відновлення будь-якої частини основного засобу без зміни геометричних розмірів, функціонального призначення та без поліпшення техніко-економічних показників. В іншому випадку капітальний ремонт буде мати ознаки поліпшення: реконструкції, модернізації, дообладнання або добудови. Капітальний ремонт має проводитися у разі необхідності: при руйнуванні, заміні частини основного засобу, повного зношення частини основного засобу тощо.» [6].

Поточні витрати на обслуговування та ремонт транспортних засобів допомагають забезпечити безперебійну роботу автопарку та підтримувати його в найкращому технічному стані. Важливо відзначити, що капітальний ремонт транспортних засобів не лише збільшує первісну вартість об'єктів основних засобів, але також може мати стратегічні наслідки для підприємства. Наприклад, наявність сучасного та добре обслуговуваного транспортного парку може позитивно вплинути на репутацію підприємства перед клієнтами та партнерами. Це може стати конкурентною перевагою і сприяти залученню нових бізнес-можливостей.

З іншого боку, витрати на поточне технічне обслуговування та ремонт є необхідними для забезпечення безперебійної роботи автопарку, попередження аварій та подовження терміну служби транспортних засобів. Це підприємством

підтримувати оптимальний рівень продуктивності та знижувати ризик втрати прибутку через неперевершені поломки.

Важливим етапом дослідження є вивчення підходів до класифікації витрат на ремонт основних засобів (в тому числі і транспортних засобів) суб'єктів господарювання. В таблиці 1.2. наведено підходи до класифікації, які виділяють вчені-економісти.

Таблиця 1.2. – Класифікація витрат на ремонт

Класифікація витрат на ремонт основних засобів	Іщенко Я. П. [7]	Скорнякова Ю. Б. [8]	Кафка С. М. [9]	Євдокимов В. В. [10]	Самбурська Н. І. [11]	Головачко В. М. [12]	Маркус О. В. [13]	Толстих М. А. [14]	Бабіч В. [15]	Коваленко Н. О [115]
Поточні витрати	+	+				+	+		+	+
Капітальні витрати	+	+				+	+		+	+
Витрати на основний ремонт			+							
Витрати на аварійний ремонт			+							
Витрати на охоронно-підтримуючий ремонт			+							
Витрати на попереджувальний ремонт				+						
Витрати на відновлювальний ремонт				+						
Витрати на профілактичний ремонт					+					
Міжремонтне технічне обслуговування					+					
Аварійно-відновлювальні роботи					+					
Гарантійний ремонт							+			
Ремонт під час стихійного лиха							+			
Плановий ремонт							+			+
Позаплановий ремонт							+			+
Аварійний ремонт							+			
Ремонт проведений підрядним способом								+		+
Ремонт господарським підрядним способом								+		+
Витрати на ремонт власних основних засобів										+
Витрати на ремонт орендованих основних засобів										+

Джерело: складено автором.

Аналіз підходів до класифікації витрат на ремонт основних засобів дозволяє визначити різні способи групування та систематизації цих витрат.

Класифікація витрат на ремонт є важливим етапом фінансового управління підприємством, оскільки вона сприяє зрозумінню та контролю за витратами, а також допомагає у плануванні та прийнятті рішень. Варто зазначити, що в таблиці 1.3 наведено підходи до класифікації витрат на ремонт основних засобів, які вчені-економісти пропонували протягом останніх 10 років, що дає змогу здійснити аналіз підходів до класифікації витрат в хронологічній перспективі. Дослідження підходів до класифікації науковців показало, що значна їх кількість зосереджує, серед яких Іщенко Я. П. [7], Скорнякова Ю. Б. [8], Головачко В. М. [12], Маркус О. В. [13], Бабіч В. [15], Коваленко Н. О. [16], свою увагу на поділі витрат на ремонт такі дві групи як:

- витрати на поточний ремонт (включають витрати на ремонт, обслуговування та заміну деталей, які не мають тривалого впливу на функціонування основних засобів. Ці витрати включаються у витрати на утримання та експлуатацію і зазвичай відносяться на витрати поточного періоду);

- витрати на капітальний ремонт (включають значні витрати, пов'язані з капітальним ремонтом, модернізацією або реконструкцією основних засобів. Ці витрати зазвичай амортизуються протягом тривалого періоду).

Кафка С. М. пропонує витрати на ремонт основних засобів розподіляти на три групи, а саме:

- витрати на основний ремонт;
- витрати на аварійний ремонт;
- витрати на охоронно-підтримуючий ремонт [9].

Євдокимов В. В. виділяє лише дві групи витрат на ремонт такі як витрати на попереджувальний ремонт та витрати на відновлювальний ремонт [10], а Самбурська Н. І. пропонує використовувати розподіл витрат на ремонт на такі три групи: витрати на профілактичний ремонт, міжремонтне технічне обслуговування, витрати на аварійно-відновлювальні роботи [11]. Більш розширену класифікацію наводить Маркус О.В. і пропонує розподіляти ремонти основних засобів та витрати на їх проведення за такими групами:

- поточний ремонт;
- капітальний ремонт;
- гарантійний ремонт;
- ремонт під час стихійного лиха;
- плановий ремонт;
- позаплановий ремонт;
- аварійний ремонт [13].

Коваленко Н. О у своїй статті «Бухгалтерський та податковий облік витрат на ремонт основних засобів» наводять класифікацію ремонтів основних засобів, що наведена на рисунку 1.2. Слід зазначити, що дану класифікацію можна використовувати і для класифікації витрат на ремонти як основних засобів в цілому, так і лише транспортних засобів, як окремої категорії.



Рисунок 1.2 Класифікаційні ознаки та види ремонтів

Джерело: [16].

Кожен з цих підходів має свої переваги та застосування залежно від потреб конкретного підприємства. Важливо обрати ту класифікаційну систему, яка найкраще відповідає умовам та вимогам підприємства. Це допоможе забезпечити належний контроль над витратами на ремонт основних засобів та оптимізувати фінансові ресурси.

Також варто відзначити, що не існує єдиного підходу до класифікації витрат. Залежно від певної потреби підприємства можна використовувати певні класифікації витрат або їх поєднання [17].

Розглянемо, які види витрат зустрічаються в нормативно-правових актах (як в тих які є сьогодні актуальними, так і тих, що втратили чинність), що наведено в додатку Е. В додатку Ж наведено класифікацію витрат, що зазначена в Постанові кабінету міністрів України «Про затвердження Типового положення з планування, обліку і калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг) у промисловості». Незважаючи на те, що дана постанова втратила чинність, ще в 2002 році, інформацію наведену в ній можна використовувати як додаткове джерело інформації при організації управлінського обліку, за умови, якщо це не суперечить чинному законодавству.

Враховуючи вищезазначену інформацію, щодо різноманітних підходів до класифікації витрат на ремонт, пропонуємо застосовувати власну класифікацію витрат, що буде враховувати особливості транспортних засобів, як об'єкта обліку (рис. 1.3).

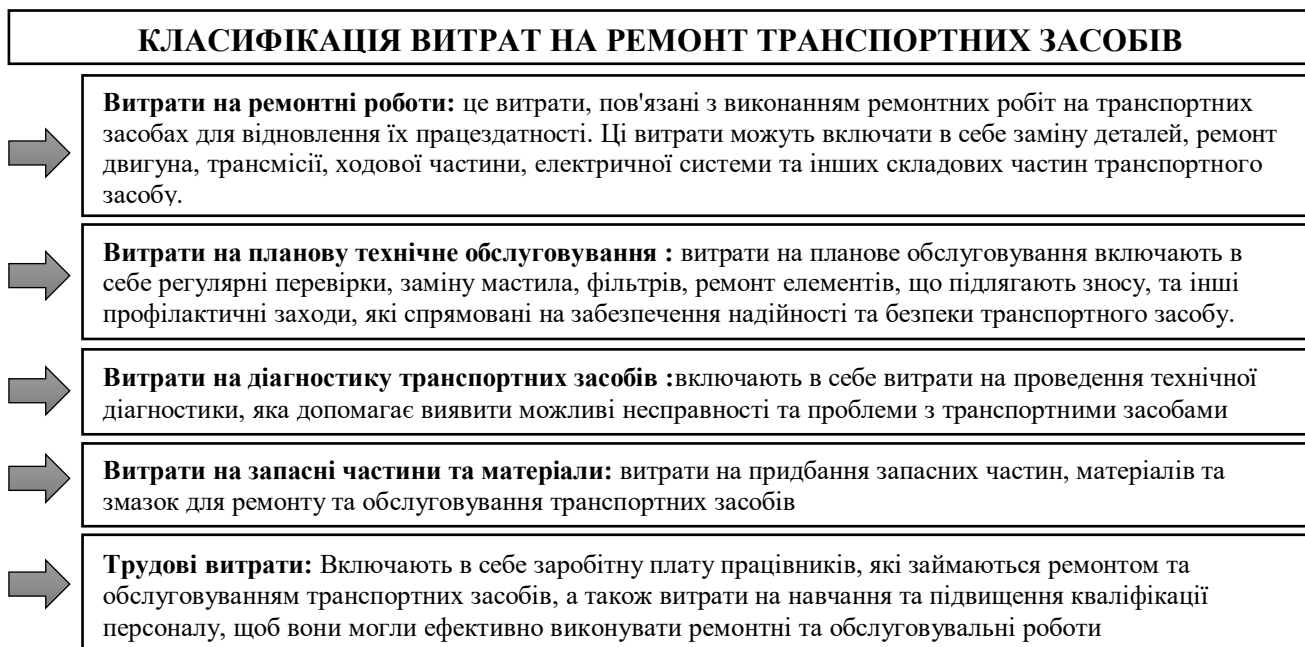


Рисунок 1.3 Класифікація витрат на ремонт транспортних засобів

Джерело: складено автором.

Витрати на ремонт та обслуговування транспортних засобів мають велике значення для забезпечення безперебійності та ефективності роботи транспортного підприємства. Ці витрати дозволяють підтримувати технічний стан транспортних засобів на належному рівні, запобігають виникненню аварій та збільшують тривалість їх експлуатації.

У контексті класифікації витрат на ремонт та обслуговування ми можемо виділити основні класифікаційні групи витрат, характеристика яких наведена на рисунку 1.4.

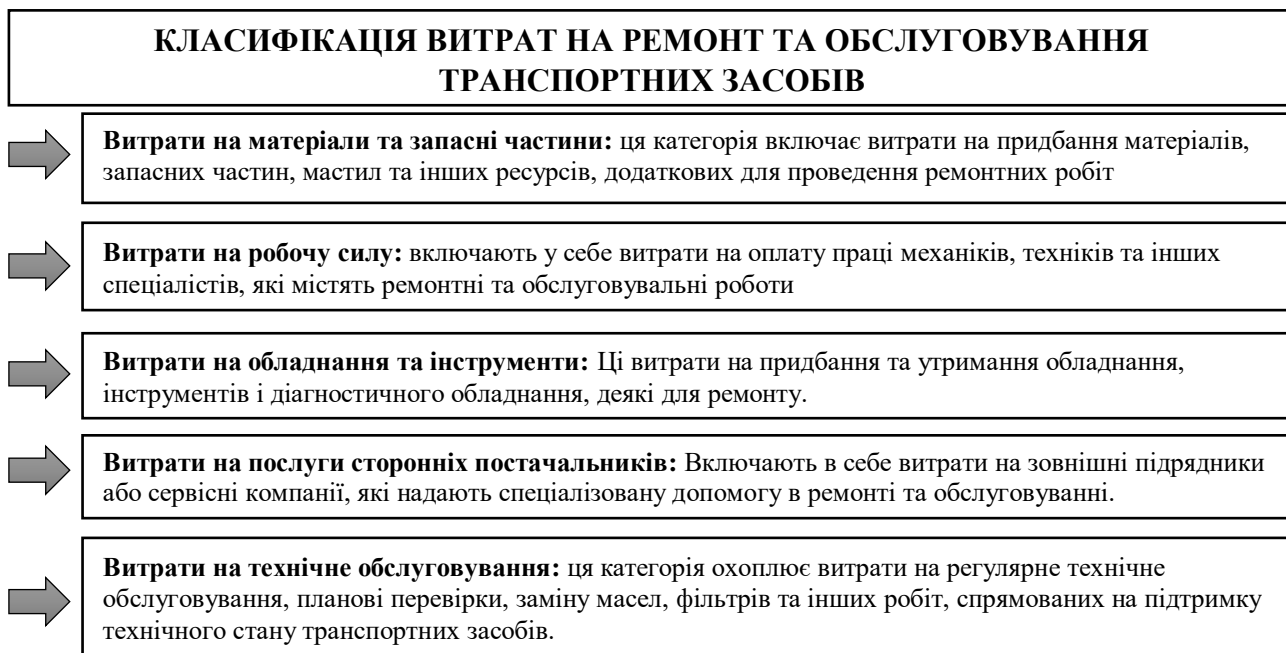


Рисунок 1.4 Класифікація витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів

Джерело: складено автором.

Розуміння і класифікація цих витрат коштів підприємства ефективно планувати і контролювати свої фінансові ресурси, розробляти стратегії ремонту та обслуговування, а також визначати найбільш витратні аспекти управління автопарком.

Для достовірного відображення в обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств важливо правильно класифікувати ці витрати на капітальні витрати та витрати періоду. Тому ми розробили алгоритм для розподілу витрат на витрати періоду та

капітальні витрати. Використання нижченаведеного алгоритму полегшить віднесення витрат на ремонт транспортних засобів автотранспортних підприємств капітальних чи поточних витрат (рис. 1.5).



Рисунок 1.5 Алгоритм розподілу витрат на ремонт на капітальні та поточні витрати

Джерело: складено автором.

Варто відзначити, що кожний ремонт має свої певні особливості, тому використання даного алгоритму буде недостатнього для достовірного відображення витрат, бухгалтер чи інших відповідальний працівник завжди має

використовувати своє професійне судження та аналізувати кожну ситуацію окремо.

Отже, вивчення сутності витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємства показало, що в цих витрати можна виділити дві групи, а саме капітальні витрати, які збільшують первісну вартість транспортного засобу та поточні витрати, які відносять до витрат періоду і зменшують прибуток підприємства. Вивчення підходів до класифікації витрат в науковій літературі дало змогу нам розробити власну класифікацію витрат на ремонт транспортних засобів. Крім того було створено алгоритм розподілу витрат на ремонт транспортних засобів на капітальні витрати та витрати періоду

1.3. Нормативно-правове забезпечення обліку витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів

Нормативно-правове забезпечення є невід'ємною складовою діяльності кожного суб'єкта господарювання. Воно формує специфіку роботи конкретної сфери підприємницької діяльності, впливає на ведення обліку, оподаткування та діяльність підприємства в цілому. Світ змінюється, а разом з ним змінюється і законодавство, приймаються нові та скасовуються закони, норми, кодекси, положення, інструкції, вносяться зміни до діючих нормативних актів, а деякі залишаються незмінними, хоча вже дуже й дуже застарілі. Все це безперервний процес, який має вагомий вплив на діяльність кожного підприємства в кожній галузі.

Якщо говорити саме про нормативно-правове забезпечення діяльності автотранспортних підприємств, то до нього можна віднести як певні закони, норми, положення, які регулюють загальні підходи до обліку та діяльності суб'єктів господарювання, так і дуже вузько направлені притаманні лише для певних видів діяльності нормативні акти (додаток З, додаток И).

Важливою складовою обліку витрат є дотримання нормативно-правового забезпечення, яке регулює процеси управління обслуговуванням та ремонтом автотранспорту.

Якщо говорити про нормативно-правове забезпечення, яке регулює діяльність автотранспортних підприємств то пропонуємо поділити його на п'ять умовних груп, а саме:

- нормативно-правове забезпечення, яке регулює загальні особливості діяльності підприємств;
- нормативно-правові документи, які регулюють галузеві особливості діяльності автотранспортних підприємств;
- нормативно-правові документи, які регулюють загальні особливості обліку і оподаткування;
- нормативно-правові документи, які регулюють галузеві особливості обліку і оподаткування автотранспортних підприємств;
- внутрішнє нормативно-правове забезпечення [27].

Пропонуємо детальніше розглянути кожен з вищезазначених груп. В таблиці 1.3 наведено нормативно-правове забезпечення, яке регулює загальні особливості діяльності підприємств.

Таблиця 1.3. – Нормативно-правове забезпечення, яке регулює загальні особливості діяльності підприємств

Назва	Дата прийняття	Статус документа	Короткий зміст документа	Відображення документа за темою дослідження
1	2	3	4	5
Конституція України	28.06.1996 р.	Чинний	Є основним законом в Україні	Містить загальні положення відповідно до яких встановлюються правові засади діяльності автотранспортних підприємств.

Продовження таблиці 1.3

1	2	3	4	5
Закон України «Про зовнішньо-економічну діяльність»	16.04.1991	Чинний	Визначає основні особливості ведення зовнішньо-економічної діяльності суб'єктами господарювання зареєстрованими на території України	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)
Цивільних кодекс України	16.01.2003	Чинний	Регулює майнові та немайнові відносини між суб'єктами господарювання	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.
Господарський кодекс України	16.03.2003	Чинний	Встановлює правові основи діяльності суб'єктів господарювання	ГКУ встановлює загальні правила та порядок щодо реєстрації підприємства, ліцензування, створення юридичних осіб. Господарський кодекс регулює укладання, виконання та припинення господарських угод. Правила вкладання та виконання таких угод, відповідальність сторін, порядок вирішення спорів тощо можуть бути регламентовані Господарським кодексом.
Закон України «Про захист прав споживачів»	12.05.1991	Чинний	Даний закон регулює відносини між продавцями товарів, виконавцями робіт, надавачами послуг та споживачами, визначає основи захисту прав споживачів.	Закон України «Про захист прав споживачів» встановлює важливий правовий контекст для відносин між автотранспортними підприємствами та суб'єктами господарювання, що надають послуги з ремонту та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, здійснюють реалізацію запасних частин та інших товарів.

Джерела: [28; 29; 30; 31; 32].

Отже, інформація наведена в таблиці показує нам, як нормативно-правові акти, які регулюють загальні особливості діяльності автотранспортних підприємств впливають саме на організацію обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств. Кожен з

цих актів має важливе значення для регулювання різних аспектів діяльності цих підприємств. Конституція України є основним законом країни і встановлює загальні положення, на основі яких відбуваються правові засади діяльності автотранспортних підприємств. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» допускає зовнішню торгівлю та може бути включено до нормативно-правового забезпечення автотранспортних підприємств, які мають торговельні відносини з іноземними партнерами. Цивільний кодекс України регулює відносини між суб'єктами господарювання, включаючи власність на автотранспортні засоби та укладання угод з постачальниками, включаючи ті, що повідомляють про ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств. Господарський кодекс України дає загальні правила діяльності суб'єктів господарювання, включаючи правила щодо реєстрації підприємств, укладання та виконання господарських угод. Закон України «Про захист прав споживачів» встановлює важливі правила відносин між автотранспортними підприємствами та споживачами послуг з ремонту та обслуговування транспортних засобів. Ці правові акти формують правовий фундамент для організації діяльності автотранспортних підприємств та регулюють важливі нормативно-правові аспекти діяльності суб'єкта господарювання та його співпраці з контрагентами

В таблиці 1.4. наведено нормативно-правові акти, які регулюють галузеві особливості діяльності автотранспортних підприємств в Україні.

Таблиця 1.4. – Нормативно-правове забезпечення, яке регулює галузеві особливості діяльності автотранспортних підприємств

Назва	Дата прийняття	Статус документа	Короткий зміст документа	Відображення документа за темою дослідження
1	2	3	4	5
Закон України «Про автомобільний транспорт»	05.04.1998 р.	Чинний	Цей Закон визначає засади організації та діяльності автомобільного транспорту.	Цей Закон регулює відносини між автомобільними перевізниками, підприємствами технічного сервісу, замовниками транспортних послуг

Продовження таблиці 1.4

1	2	3	4	5
Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні»	14.10.1997	Чинний	Наказ №363 визначає права, обов'язки та відповідальність перевізника, вантажовідправника, вантажоодержувача та замовника	Є єдиним нормативно-правовим документом, який вказує обов'язковість використання ТТН.

Джерела: [32; 33].

З наведеної таблиці стає очевидним, що нормативно-правове забезпечення у сфері автотранспортних підприємств відіграє важливу роль у регулюванні та організації їх діяльності. Документи, наведені в таблиці, встановлюють правила та стандарти для організації автомобільного транспорту, перевезення вантажів і пасажирів, а також додають сторінку відповідальності в цих відносинах. Закон України «Про автомобільний транспорт» встановлює основні принципи організації та функціонування автомобільного транспорту в Україні і має суттєвий вплив на всі суб'єкти автотранспортної галузі, включаючи автомобільних перевізників та підприємства технічного сервісу. Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні» встановлює конкретні правила і вимоги до перевезення вантажів автомобільним транспортом. Цей наказ є основним нормативним актом, який регулює перевезення вантажів в Україні, і вказує на обов'язковість використання Товарно-транспортних накладних у відповідних ситуаціях. Ці нормативно-правові акти визначають права та обов'язки учасників автотранспортного ринку та сприяють регулюванню цієї важливої сфери економіки України.

В додатку К наведено перелік нормативно-правових актів, що регулюють загальні особливості обліку і оподаткування автотранспортного підприємства. Дослідження даної групи нормативно-правових документів показало нам, що ці

документи регулюють різні аспекти обліку, включаючи оподаткування, бухгалтерський облік основних засобів, запасів, зобов'язань, доходів і витрат.

В таблиці 1.5 наведено перелік нормативно-правових документів, які регулюють галузеві особливості обліку автотранспортних підприємств.

Таблиця 1.5 – Нормативно-правове забезпечення, які регулюють галузеві особливості обліку автотранспортних підприємств

Назва	Дата прийняття	Статус документа	Короткий зміст документа	Відображення документа за темою дослідження
1	2	3	4	5
Норми експлуатаційного пробігу автомобільних шин	12.12.1997 р.	Чинний	Зазначає норми експлуатаційного пробігу автомобільних шин	Враховую, що заміна шин є вагомою складовою витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств дані норми є невід'ємною частиною організації обліку вищезгаданої групи витрат
Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту	30.03.1998 р.	Чинний	Визначає порядок проведення технічного обслуговування і ремонту дорожніх транспортних засобів	Використовуючи Положення автотранспортні підприємства можуть розробити план технічного обслуговування транспортних засобів та спрогнозувати витрати га таке обслуговування
Інструкція про порядок прийняття, транспортування, збереження, відпуску й обліку нафти і нафтопродуктів на підприємствах і в організаціях України	02.04.1998 р.	Втрагала чинність 13.09.2008	Інструкція встановлює єдиний порядок приймання, транспортування, зберігання, відпуску та обліку нафти і нафтопродуктів, проведення обліково-розрахункових операцій	Незважаючи на те, що даний нормативно правовий акт втратив свою чинність, його можна використовувати для організації прийняття, транспортування, збереження, відпуску й обліку ПММ, що які становлять значну частку в витратах на обслуговування транспортних засобів.

Продовження таблиці 1.5

1	2	3	4	5
Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Норм витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті»	10.02.1998 р.	Втрагив чинність	Наказ №43 затверджує норми витрат палива і мастильних матеріалів для автомобільного транспорту	Враховуючи те, що ПММ є значною складовою витрат на обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств встановлення норм витрат палива і мастильних матеріалів є дуже важливим для підтвердження правомірності списання таких матеріалів при перевірках ДПС.
Наказ Мінтранспорту України та Держкомстату України «Про затвердження типових форм первинного обліку роботи вантажного автомобіля»	29.12.1995 р.	Втрагива чинність 10.12.2013	Даний нормативно-правовий документ затверджував типові форми первинних документів для обліку роботи вантажного автомобіля	Незважаючи на те, що даний нормативно-правовий документ втрагив свою чинність, типові форми шляхових листів затверджені цим документом і надалі використовуються автотранспортними підприємствами для обліку роботи вантажного автомобіля, що в свою чергу дозволяє підтвердити правомірність списання ПММ.

Джерела: [47; 48; 49; 50; 51].

Отже, нормативно-правове забезпечення, яке регулює галузеві особливості обліку автотранспортних підприємств, включає ряд важливих нормативних документів. З таблиці 1.5 видно, що ці документи впливають на облік витрат, пов'язаних з обслуговуванням та ремонтом транспортних засобів на автотранспортних підприємствах.

Важливим є те, що всі вищезгадані нормативно-правові документи були прийняті у різний час і від часу їх прийняття до них в різні періоди вносились зміни. Якщо говорити про нормативно-правове забезпечення, яке регулює загальні особливості діяльності підприємства, то можна відзначити, що саме ця група нормативно-правового забезпечення піддавалась найбільшим змінам. Цивільний кодекс України з 2003 року було внесено 178 змін та доповнень, остання з яких була здійснена 10 серпня 2023 року. Господарський кодекс

України як і Цивільний кодекс був прийнятий 16 січня 2003 року, за цей період до нього було внесено 140 змін та доповнень, які відображені в додатку М.

Вагомим документом, який впливає на організацію діяльності підприємств і дуже часто використовується для організації роботи саме автотранспортних підприємств є Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» та Закон України «Про захист прав споживачів». Ці нормативно правові акти було прийнято ще в 1991 році та варто зазначити, що в порівнянні з двома попередніми документами вони зазнали значно меншої кількості змін та доповнень, що можна побачити на рисунку 1.7.

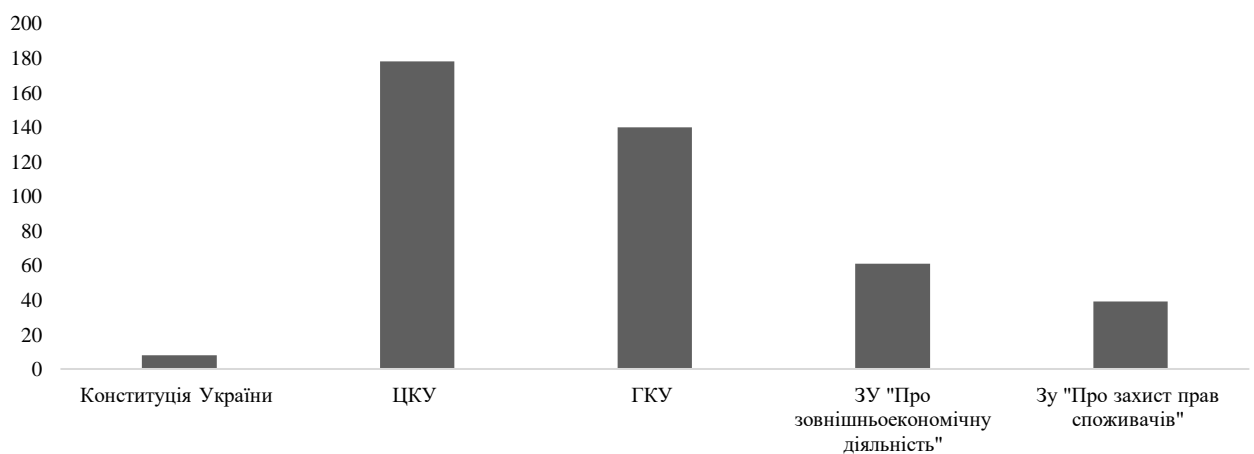


Рисунок 1.7 Кількість змін та доповнень до нормативно-правового забезпечення, яке регулює загальні особливості діяльності підприємств

Джерело: створено автором.

Дослідження нормативно-правового забезпечення, яке регулює галузеві особливості діяльності автотранспортних показало, що до даної групи нормативно-правового забезпечення зміни вносились значно рідше ніж до нормативно-правових актів, які регулюють діяльність підприємств в цілому (додаток Н). Одним з важливих нормативно правових актів в цій групі є Закон України «Про автомобільний транспорт». Він був прийнятий 5 квітня 2001 року і після цього змінювався та доповнювався 31 раз. Ще одним нормативним документом, який використовують всі підприємства-перевізники є Правил

перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні. Він був прийнятий 14 жовтня 1997 року після чого змінювався лише 7 разів.

Якщо розглядати нормативно-правові документи, які регулюють загальні особливості обліку, то серед них документом, який зазнав найбільшу кількість змін та доповнень є Податковий кодекс України (додаток Л). Після прийняття ПКУ 02 грудня 2010 року до даного документа вносилось понад 200 змін та доповнень. Що говорить про те, що Податковий кодекс України є одним з тих нормативних актів, які піддаються постійним змінам та адаптаціям. У зв'язку з цим, для підприємств та громадян важливо слідкувати за змінами в Податковому кодексі та правильно їх враховувати при плануванні фінансової діяльності та оподаткування. Також це вимагає від державних органів та законодавців систематичного аналізу та оновлення податкового законодавства для досягнення ефективності та справедливості в системі оподаткування.

Якщо говорити про Національні положення (стандарти) бухгалтерського обліку то кожен з стандартів був прийнятий у різний час і зазнав різну кількість доповнень. В Додатку Р наведено кількість змін до національних стандартів, які найчастіше використовують у своїй діяльності транспортні підприємства.

Якщо говорити про нормативно-правове забезпечення, яке регулює галузеві особливості організації обліку автотранспортних підприємств (додаток П), варто зазначити те, що нормативно-правове забезпечення даної групи майже не змінювалось, частина нормативно-правових актів втратили свою чинність, але використовується підприємствами, як джерело інформації при побудові організації обліку. Єдиним нормативним документом, який зазнавав хоча б не значної кількості змін є Норми витрат пального і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті. Він був прийнятий 03.05.1995 року і після того змінювався всього 5 разів, а 9 листопада 2023 року дані норми були скасовані.

Варто зазначити, що важливою складовою нормативно-правового забезпечення обліку витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів є внутрішньо господарські документи підприємства, 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. Роль облікової політики, для різних видів користувачів наведено на рисунку в додатку С.

Отже, дослідження нормативно-правового забезпечення організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств показало, що серед нормативно-правового забезпечення можна виділити п'ять основних груп, кожна з яких регулює окрему ділянку роботи автотранспортного підприємства та важливою складовою як організації діяльності автотранспортного підприємства в цілому так і організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств. Вивчення історії внесення змін до нормативно-правових актів показало, що деякі з них змінюються постійно, навіть можна сказати щомісячно, а деякі не змінюються роками або взагалі не змінюють, що говорить про те значна частина нормативно-правового регулювання витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств є застарілою і потребує негайного оновлення.

Висновки до розділу 1

Дослідження теоретичних аспектів організації обліку витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів автотранспортних підприємств дозволяє зробити наступні висновки:

1. Досліджено теоретичні основи організації обліку витрат на обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств і розкриття таких витрат в науковій літературі та законодавчих актах. Це дало нам змогу визначити, що серед усіх напрямків досліджень витрат на ремонт саме дослідження облікову забезпечення було найбільш поширеним протягом всього досліджуваного періоду.

2. Встановлено основні підходи до класифікації витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, а саме було виділено, що витрати класифікують за такими напрямками: за періодичністю та складністю виконання; за способом проведення; за рівнем контрольованості; за місцем і сферою використання засобів праці; за можливістю планування; за правом власності на об'єкт ремонту. Визначено основні напрямки класифікації витрат, а саме капітальні витрати та витрати періоду та розроблено алгоритм розподілу витрат на ці дві групи.

3. Обґрунтовано особливості нормативно-правового забезпечення діяльності автотранспортних підприємств та встановлено, що серед нормативно-правового забезпечення можна виділити п'ять основних груп, кожна з яких регулює окрему ділянку роботи автотранспортного підприємства та важливою складовою як організації діяльності автотранспортного підприємства. Досліджено внесені до нормативно-правового забезпечення зміни та доповнення та визначено, що значна частина нормативно-правового забезпечення втратила свою актуальність.

РОЗДІЛ 2

ОРГАНІЗАЦІЯ ОБЛІКУ ВИТРАТ НА ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТ
ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ2.1. Характеристика діяльності підприємств автотранспортної галузі в
Україні

За даними державної служби статистики України, нами проведено аналіз діяльності автотранспортних підприємств за показниками кількості автотранспортних підприємств, обсяг вантажних перевезень, кількість ліцензій, кількість транспортних засобів.

Кількість суб'єктів господарювання в галузі транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність наведено в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1. – Кількість суб'єктів господарювання в галузі транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність

Рік	Кількість суб'єктів господарювання в галузі транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність					
	усього, одиниць	у % до загальної кількості суб'єктів господарювання	підприємства		фізичні особи-підприємці	
			одиниць	у % до загальної кількості підприємств	одиниць	у % до загальної кількості ФОП
2021	94633	4,8	17619	4,8	77014	4,8
2020	98307	5,0	17584	4,7	80723	5,0
2019	96235	5,0	17487	4,6	78748	5,1
2018	90591	4,9	16085	4,5	74506	5,0
2017	90815	5,0	15252	4,5	80563	5,5
2016	109334	5,9	13716	4,5	95618	6,1
2015	119037	6,0	15148	4,4	103889	6,4
2014	111807	5,8	14909	4,4	96898	6,1
2013	92366	5,4	16810	4,3	75556	5,7
2012	87252	5,5	15472	4,2	71780	5,8

Джерело: [52].

У таблиці 2.1 наведено динаміку кількості автотранспортних підприємств в Україні за період з 2012 по 2021 роки на основі представленої статистичної

інформації. Висновки з цього аналізу надають важливі відомості про розвиток транспортної галузі та особливості її структури.

За період з 2012 по 2021 роки спостерігалася загальна тенденція до зменшення кількості автотранспортних підприємств в Україні. У 2012 році було зафіксовано 87 252 підприємства, тоді як у 2021 році ця кількість становила 94 633. Однак, у відсотковому вираженні, ця кількість збільшилася на 8,5% протягом цього періоду. Таке зростання може свідчити про підвищення активності в транспортній галузі.

Цікавою рисою структури автотранспортних підприємств є переважання фізичних осіб-підприємців над юридичними особами. Наприклад, у 2021 році фізичні особи-підприємці становили 81,4% від загальної кількості підприємств, тоді як юридичні особи займали лише 18,6%. Ця тенденція відзначалася протягом усього першого періоду.

Додатково, можна відзначити, що у 2021 році кількість автотранспортних підприємств становила 4,8% від загальної кількості суб'єктів господарювання в Україні. За цей період відсоткове ринку несуттєво змінилося, що вказує на стабільність ринку автотранспортних послуг.

Узагальнюючи, динаміка кількості автотранспортних підприємств в Україні за відкритий період про важливі аспекти розвитку транспортної галузі. Збільшення кількості фізичних осіб-підприємців у цій сфері може вказувати на певну доступність для окремих підприємців. Стабільний рівень кількості підприємств: не допускаючи змін у більшості автотранспортних підприємств, загальна кількість залишається стабільною протягом цього періоду. Це свідчить про постійний інтерес до транспортної галузі в Україні. Можна сказати, що автотранспортна галузь України пройшла певні зміни за останні десять років, проте залишається важливою складовою економіки країни, і її структура продовжує еволюціонувати.

Обсяг перевезених вантажів за 2022 рік складає 317,5 млн. т, що становить 51,1% обсягу перевезених вантажів в 2021 році, а кількість перевезених пасажирів 1600,6 млн. пас., що складає 60,3% обсягу 2021 року. З вищенаведених

показників ми бачимо, що складні політичні та економічні умови спричинені військовим станом в Україні завдали значного негативного впливу для автотранспортних підприємств, які здійснюють як вантажні так і пасажирські перевезення.

В 2021 році транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність складає 93389618,2 тис. грн. в першому кварталі, 95264317,3 тис. грн. в другому кварталі, 112792389,9 тис. грн. в третьому кварталі, 139388732,8 тис. грн. в четвертому кварталі. Варто відзначити те, що лише незначна частина від загального обсягу послуг у вищезазначеній сфері була реалізована населенню, а саме 6,7% у першому кварталі 2021 року, 8,3 % у другому кварталі 2021 року, 9,7 % у третьому кварталі 2021 року та 6,6% в четвертому кварталі 2021 року.

Якщо говорити саме про вантажний автомобільний транспорт, то ситуація в 2021 році, щодо обсягу надання послуг була наступна: перший квартал 12902604,8 тис. грн., другий квартал 15521587,5 тис. грн., третій квартал 17889471,7 тис. грн., четвертий квартал 19941149,9 тис. грн.

Варто зазначити, що від загального обсягу послуг наданих вантажним автомобільним транспортом населенню було реалізовано лише 0,4% у першому кварталі, 0,5% у другому кварталі, 0,4% у третьому кварталі та 0,7% у четвертому кварталі 2021 року.

Отже, вище зазначені статистичні показники дали нам змогу побачити важливу галузеву особливість автотранспортних підприємств, а саме те, що основна частина транспортних послуг у сфері вантажних перевезення надається не кінцевому споживачу, а іншим суб'єктам підприємницької діяльності. Частка реалізації таких послуг населенню є незначною.

Ліцензування діяльності транспортних підприємств є важливою складовою регулювання цієї галузі в Україні. Воно спрямоване на забезпечення безпеки пасажирів та вантажів, регулювання конкуренції, а також збереження дорожньої інфраструктури. Ліцензування транспортних підприємств передбачає отримання спеціального дозволу - ліцензії, яка підтверджує право забезпечення підприємства конкретним видом транспортної діяльності. Цей процес перевірки

відповідності підприємства вимогам безпеки, фінансової стабільності та іншим стандартам. Ліцензування також у забезпеченні порядку продажу транспортних послуг, запобіганні недобросовісній конкуренції та недотриманні правил перевезення пасажирів та вантажів. Крім того, ця практика сприяє контролю за якістю та безпекою послуг, що надаються транспортними підприємствами, що є основним аспектом забезпечення прав та інтересів пасажирів і споживачів. У будь-якому випадку воно допоможе створити стабільне та врегульоване середовище для розвитку транспортної галузі в Україні.

Варто зазначити, що кількість виданих ліцензій виданих для одного чи іншого виду діяльності, яким займаються підприємства автотранспортної галузі суттєво відрізняються один від одного. Це вказує на те, що в даній галузі одні види діяльності є більш розвиненими, а інші не мають значного попиту. На рисунку наведено дані про кількість діючих ліцензій за видами діяльності на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом станом на 01.01.2020р. за даними міністерства інфраструктури України.

З даних наведених в додатку С ми бачимо, що лідерами в автотранспортній галузі є внутрішні перевезення пасажирів автобусами 13687 діючих ліцензій, внутрішні перевезення пасажирів на таксі 10840 діючих ліцензій на міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів) на них припадає 10400 діючих ліцензій. Найменш поширеними є міжнародні перевезення пасажирів на таксі лише 74 діючих ліцензій, міжнародні перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення 147 діючих ліцензій та міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями 909 діючих ліцензій.

Якщо розглядати інформацію стосовно кількості транспортних засобів (по типу), які закріплені за ліцензіатами як транспортні засоби для впровадження господарської діяльності (рисунки 1.2), то тут лідируючі позиції займають

автобус (51909 транспортних засобів) та тягач (43907 транспортних засобів). А найменш поширеними є вантажно-пасажирські транспортні засоби (131) та мікро автобуси (2426 транспортних засобів).

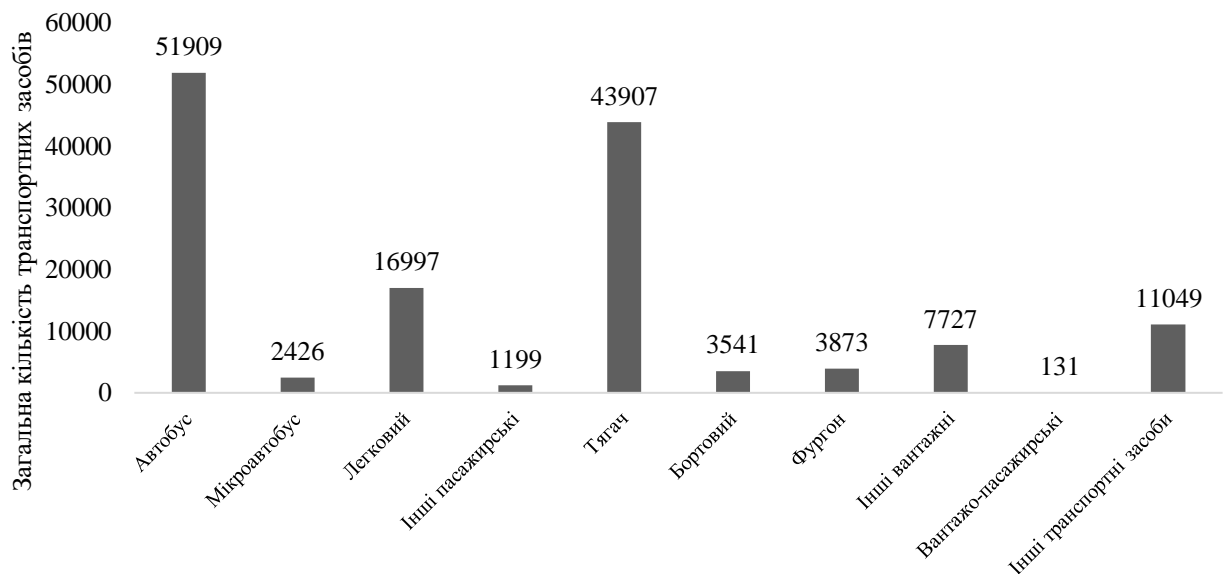


Рисунок 2.1 Кількість транспортних засобів, які закріплені за ліцензіатами як транспортні засоби для впровадження господарської діяльності

Джерело: [55].

Важливою умовою для діяльності автотранспортних підприємств є вартість перевезення, і цей аспект має вирішальне значення для їх функціонування та прибутковості. Вартість перевезень залежить від різних чинників, і зниження цієї вартості може бути як позитивним, так і негативним явищем для сектору автотранспорту. Позитивні аспекти зниження вартості перевезень включають у себе можливість підприємств іншого роду знизити доступніші послуги перевезення, що сприяє росту обсягів замовлень і розвитку логістичних мереж. Також це може зменшити витрати на транспортування товарів для підприємств та споживачів, що сприяє загальному економічному зростанню. Зменшення вартості перевезень також може створити негативні сліdkи. Для автотранспортних підприємств це може призвести до досягнення маржі прибутку, стійкої конкурентної боротьби, тиску на якість послуг та необхідності пошуку способів ефективної економіки. Також зменшення вартості перевезень

може бути наслідком високої конкуренції та переважання низько бюджетних підприємств, що може бути вплинуло на загальний стан галузі.

Нами проведено аналіз вартості перевезень за найпоширенішими напрямки перевезень . Якщо розглядати динаміку вартості перевезень вантажів за маршрутом Іспанія-Україна (рис. 2.2) то видно, що вартість перевезень зазначила значних коливань протягом цього періоду. Найнижча вартість була зафіксована у березні та квітні 2023 року, коли вона становила всього 32 гривні за кілометр. Натомість, вартість перевезення була найвищою у грудні 2022 та січні 2023 років, коли вона досягла 55 гривень за кілометр.

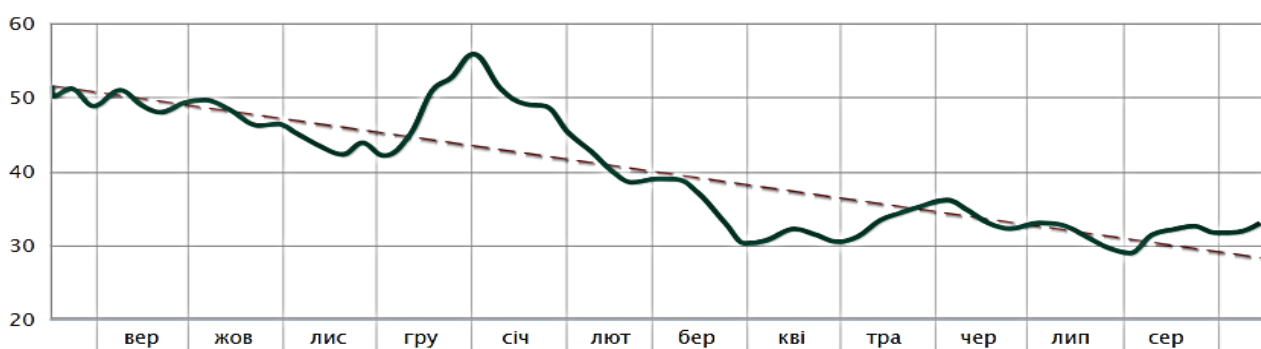


Рисунок 2.2 Динаміка зміни цін на автоперевезення вантажів Іспанія-Україна
Джерело: [56].

Якщо розглядати протилежний маршрут, а саме Україна – Іспанія (рис. 1.4), графік зміни цін суттєво відрізняється від попереднього графіку. Починаючи з вересня 2022 року по листопад 2022 року відбувалося постійне коливання цін на перевезення в діапазоні від 40 грн/км до 47 грн/км на початку грудня 2022 року відбулося короткострокове зниження ціни на перевезення за вищезазначеним маршрутом до позначки 36 грн/км. Але в період з середини грудня 2022 року до середини січня 2023 року ціна перевезення була незмінною на позначці 42 грн/км. Після чого спостерігалось активне зниження ціни і вже на початку лютого 2023 року вона становила 30 грн/км. Протягом періоду з лютого 2023 року по середину червня цього ж року ціни на перевезення за маршрутом Україна – Іспанія коливались в діапазоні від 29 грн/км до 34 грн/км. Після чого знову відбулося зниження ціни і в період з липня по серпень 2023 року ціна на

автоперевезення дослігла свого мінімального значення протягом досліджуваного періоду і становила 25-26 грн/км. В середині вересня 2023 року ціна на перевезення зросла до позначки 28 грн/км.

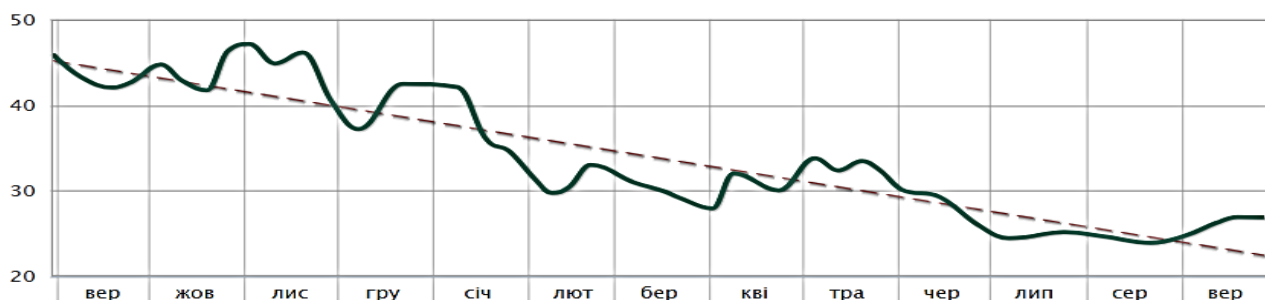
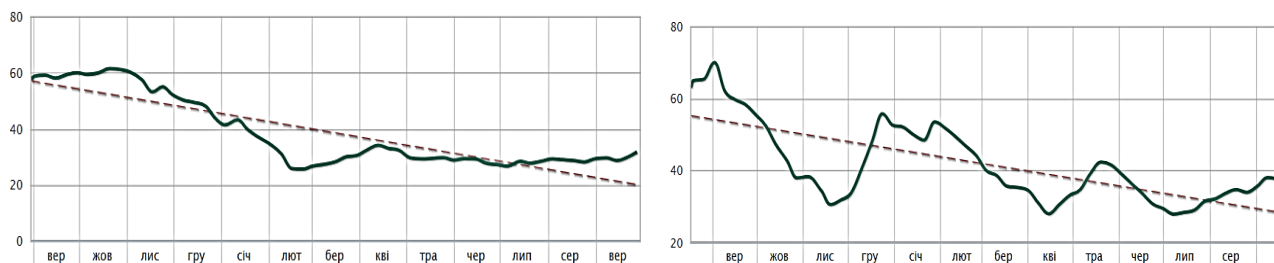


Рисунок 2.3 Динаміка зміни цін на автоперевезення вантажів Україна – Іспанія
Джерело: [56].

Якщо оцінювати вартість перевезень вантажів автомобільним транспортом за ще одним поширеним серед перевізників маршрутом Україна-Німеччина (рис. 2.5) можна побачити, що в даному випадку не було постійних коливання цін. Ціна на перевезення за даним маршрутом знижувалась поступово. І в період з квітня по вересень 2023 року ціна на перевезення коливалась в межах 28-35 грн/км.



Динаміка зміни цін на автоперевезення вантажів Україна – Німеччина

Динаміка зміни цін на автоперевезення вантажів Німеччина – Україна

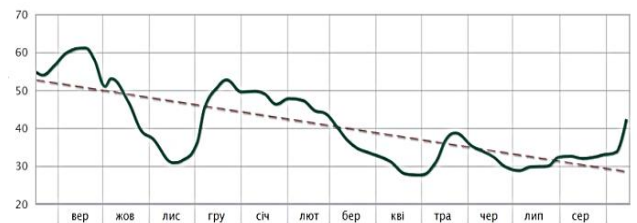
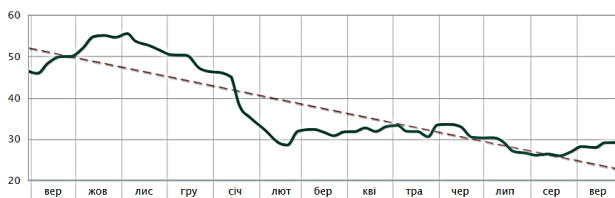
Рисунок 2.5 Динаміка зміни цін на автоперевезення вантажів

Джерело: [56].

За маршрутом Німеччина – Україна можна побачити, що тут спостерігалися значні коливання цін. Протягом досліджуваного періоду Найвищою ціна на перевезення за цим маршрутом була на початку вересня 2022 року і складала майже 70 грн/км, далі аж до середини листопада 2022 року спостерігалось

постійне зниження ціни до позначки 32 грн/км після чого почалося зростання і до кінця грудня вартість одного кілометра перевезень вантажів в Німеччину становило 58 грн.

При розгляді динаміки цін на автоперевезення вантажів за маршрутом Україна-Франція (рис. 2.4) ми можемо відзначити, що в період з вересня по листопад 2022 року спостерігалось активне періодичне зростання ціни з 45 гривень за кілометр до 56 грн/км. В період з лютого 2023 року по липень 2023 року ціна коливалась в межах 30-33 грн/км, після чого в липні досягла свого мінімального значення протягом досліджуваного періоду на позначці 26 грн/км, після чого в вересні зросла до позначки 29 грн/км.



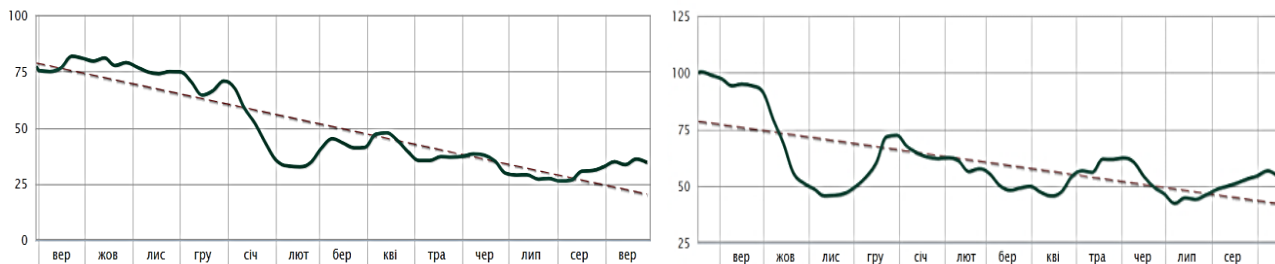
Динаміка зміни цін на автоперевезення вантажів Україна –Франція Динаміка зміни цін на автоперевезення вантажів Франція –Україна
Рисунок 2.4 Динаміка зміни цін на автоперевезення

Джерело: [56].

Розглядаючи динаміку зміни цін на вантажні перевезення автотранспортом за маршрутом Франція – Україна варто відзначити, що протягом досліджуваного періоду вартість перевезень досягла свого максимального значення, яке становило 62 грн/км в вересні 2022 року, після чого спостерігалось різке падіння вартості в вже в листопаді цього ж року вона становила 30 грн/км. Протягом червня-липня 2023 року спостерігалось незначне падіння вартості перевезень і вже з серпня 2023 року можна відслідкувати повільне зростання вартості вантажних перевезень автомобільним транспортом за маршрутом Франція – Україна.

Якщо аналізувати ціни на перевезення за маршрутом Україна-Польща (рис. 2.6) можна дійти висновку, що в період з вересня 2022 року до січня 2023 року спостерігалась стабільна ситуація стосовно ціни на автоперевезення за цим маршрутом. А в січня 2023 відбулося різке падіння ціни до рівня 30 грн/км , після

чого спостерігалась декілька періодів незначного зростання, але в липні та серпня 2023 ціна на перевезення вантажів автомобільним транспортом за цим маршрутом досягла свого мінімального значення на рівні 26 грн/км після чого в вересні зросла до позначки 31 грн/км.



Динаміка зміни цін на автоперевезення вантажів Україна – Польща Динаміка зміни цін на автоперевезення вантажів Польща – Україна
Рисунок 2.6 Динаміка зміни цін на автоперевезення вантажів

Джерело: [56].

Найвищою ціна вантажних перевезень була в вересні 2022 року і становила 98 грн/км. В жовтні 2022 року відбулося різке падіння ціни перевезень за цим маршрутом і на початку листопада 2022 року вона становила 48 грн/км, до кінця грудня цього ж року ціна зросла до позначки 74 грн/км, після чого спостерігалось поступове зниження ціни аж до середини квітня 2023 року де вона становила 48 грн/км. Від початку травня до середини червня 2023 року спостерігалось незначне зростання даного показника, в цей період ціна перевезень за маршрутом Польща-Україна становила 58 грн/км, далі до середини липня 2023 року знову спостерігалось падіння ціни на вантажні автоперевезення до мінімального протягом досліджуваного періоду значення 45 грн/км, а починаючи з середини липня 2023 можна відслідкувати повільне зростання вартості.

Вартість вантажних перевезень автомобільним транспортом по території України протягом останнього року також зазнавала постійних змін. Але варто відзначити, що діапазон коливань був не значним. Максимального свого значення протягом досліджуваного періоду вона набула в другій половині грудня 2022 року, тоді ціна перевезень становила 47,5 грн/км. Після чого аж до

липня 2023 спостерігалось падіння і ціна перевезення набула свого мінімального протягом досліджуваного періоду значення, що становило 41,5 грн/км і з липня 2023 року спостерігається повільне зростання ціни на вантажні перевезення по території України (рис. 2.7.).

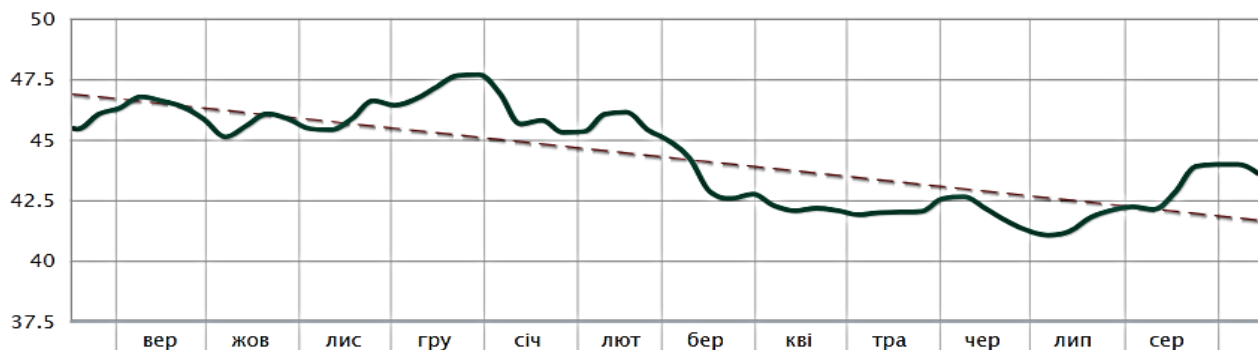


Рисунок 2.7 Динаміка зміни цін на автоперевезення вантажів по території України

Джерело: [56].

Підсумовуючи вищезазначену інформацію варто зауважити, що протягом останнього року ціна на ринку вантажних перевезень автотранспортом зазнавала постійних змін, які були спричинені різними факторами. Варто зазначити, що в аналізі цін за всіма досліджуваними маршрутами можна прослідкувати спільну динаміку, а саме падіння цін спостерігалось в період з жовтня по листопад 2022 року, далі в грудні 2022 року та січня 2023 спостерігалось різке зростання ціни на перевезення вантажів, після чого можна виділити, ще два періоди падіння цін, а саме квітень 2023 року та липень 2023 року і починаючи з липня 2023 року ми можемо прослідкувати повільне зростання вартості перевезень вантажів автомобільним транспортом.

Дослідження даних Державної служби статистики показало, що протягом останніх 10-ти років кількість автотранспортних підприємств і фізичних осіб підприємців, що здійснюють свою діяльність у сфері міжнародних вантажних перевезень показало, що протягом досліджуваного періоду їх кількість як зростала так і спадала. Варто зазначити, що в транспортній галузі кількість

фізичних осіб підприємців значно переважає над кількість підприємств, проте у відсотковому відношенні їх частка є майже однаковою.

Дослідження кількості ліцензій показало, що лідерами в автотранспортній галузі є внутрішні перевезення пасажирів автобусами 13687 діючих ліцензій, внутрішні перевезення пасажирів на таксі 10840 діючих ліцензій та міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів) на них припадає 10400 діючих ліцензій.

В процесі вивчення статистичних даних, щодо кількості транспортних засобів (по типу), які за ліцензіантами як транспортні засоби для впровадження господарської діяльності ми визначили, що найбільш актуальними серед транспортних засобів є автобуси (51909 транспортних засобів) та тягачі (43907 транспортних засобів). Це вказує на те, що в транспортній галузі найбільш розвиненими є пасажирські перевезення автобусами та вантажні перевезення.

2.2. Організація обліку витрат на обслуговування вантажних автомобілів та ремонтів

Організація обліку витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів відіграє важливу роль в побудові системи облікового забезпечення діяльності автотранспортних підприємств. Варто зазначити, що кожне підприємство будує систему організації обліку спираючись не тільки на нормативно-правові норми, але і враховуючи власні потреби та особливості. В процесі написання кваліфікаційної роботи магістра ми провели дослідження стосовно практики організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств різних організаційних форм, але які здійснювали свою діяльність за КВЕДом 49.41 Вантажний автомобільний транспорт. Коротка характеристика досліджуваних підприємств наведена в таблиці 2.2.

Таблиця 2.2. – Характеристика досліджуваних підприємств

Критерій	Об'єкт дослідження №1	Об'єкт дослідження №2	Об'єкт дослідження №3	Об'єкт дослідження №4
Організаційно-правова форма	Товариство з обмеженою відповідальністю	Фізична-особа підприємець	Фізична-особа підприємець	Товариство з обмеженою відповідальністю
Тип системи оподаткування	Загальна система	Загальна система	Спрощена система (3-тя група)	Загальна система
Наявність статусу платника ПДВ	Так	Так	Ні	Так
Періодичність подання податкової звітності	Річна	Річна	Річна	Квартальна
Кількість транспортних засобів	14	10	3	37
Наявність власної транспортної бази	Ні	Ні	Ні	Так
Дохід підприємства за 2022 рік				
Середньорічна чисельність працівників	22	15	5	69
<i>З них водії:</i>	<i>16</i>	<i>12</i>	<i>4</i>	<i>42</i>
<i>Механіки:</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>13</i>
<i>Адмінперсонал</i>	<i>5</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>8</i>
<i>Інші</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>6</i>

Джерело: побудовано автором (на основі даних досліджуваних підприємств)

В своїй діяльності досліджувані підприємства орієнтуються не тільки на нормативно-правове забезпечення, яке регулює особливості організації обліку, а й значну кількість нормативно-правових актів, що регулюють особливості діяльності підприємств автотранспортної галузі. Так, відповідно до «Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту» затвердженого наказом Міністерства транспорту № 102 від 30.03.1998 року система технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів включає:

- підготовку до продажу;
- технічне обслуговування в період обкатки;
- щоденне обслуговування;
- перше технічне обслуговування (ТО-1);

- друга технічне обслуговування (ТО-2);
- поточний ремонт;
- капітальний ремонт;
- технічне обслуговування під час консервації ДТЗ;
- технічне обслуговування та ремонт ДТЗ на лінії.

Коротка характеристика вищезазначених видів технічного обслуговування транспортних засобів наведена в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3. – Стисла характеристика різновидів технічного обслуговування транспортних засобів

Вид ТО	Стисла характеристика
Підготовка до продажу	Це може включати в себе роботи з підготовки транспортного потенціалу до продажу, огляду та реконструкції для покращення його технічного стану перед продажем.
Технічне обслуговування в період обкатки	Ця процедура забезпечує обслуговування автомобіля після придбання з надання його підготовки до повноцінного використання. Це може включати в себе заміну масла та фільтрів, перевірку гальм та інші профілактичні дії.
Щоденне обслуговування	Це регулярні роботи з обслуговування транспортної шкоди, які забезпечуються щодня або при кожному виїзді, щоб забезпечити безпеку та надійність експлуатації.
Перше ТО та друге ТО	Здійснюють періодично в обов'язковому порядку. Періодичність проведення ТО визначається пробігом автомобіля або періодом часу, що сплинув з моменту його придбання (попереднього ТО)
Сезонне ТО	Здійснюють двічі на рік — навесні та восени (разом з черговим ТО2) для підготовки автомобіля до експлуатації у відповідних погодних умовах
ТО під час консервації	Це технічне обслуговування, яке може бути проведене під час зберігання транспортної їжі, коли він не використовується, наприклад, під час зимового сезону або для транспорту, який знаходиться в резерві.
ТО на лінії	Це роботи з обслуговування та ремонту, які можуть бути виконані без виїзду транспортного засобу з лінії або шляху.

Джерело: [22].

Перелік робіт, які відносяться до щоденно ТО, ТО-1, ТО-2 та сезонного ТО наведено в додатках. Що стосується періодичності вищезгаданих видів технічного обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, то з щоденним та сезонним ТО періодичність проведення зрозуміла з їх назви. А саме, щоденне ТО має проводитись щоденно 1 раз на робочу добу незалежно від кількості змін. Сезонне ТО відповідно до його назви проводиться

при зміні сезонів. Здійснюється двічі на рік - навесні та восени. Це підготовка автомобіля до експлуатації у відповідних погодних умовах. Навесні автомобіль готують до літнього сезону, восени до зимового сезону. Якщо говорити про ТО-1 та ТО-2 то періодичність їх проведення такого обслуговування залежить від певних факторів та наведена в додатку Т.

Кожен з досліджуваних суб'єктів господарювання має іншу систему проведення технічного обслуговування та відображення його в системі бухгалтерського обліку. Так фізична особа-підприємець, що використовує спрощену систему бухгалтерського обліку здійснює облік лише своїх доходів, тому витрати на технічне обслуговування як і інші витрати не відображає в системі бухгалтерського обліку. Фізична особа підприємця, що використовує загальну систему проводить технічне обслуговування з допомогою сторонніх організацій та відображає такі витрати в бухгалтерському обліку на основі отриманих від них актів виконаних робіт, накладних та інших первинних документів.



Рисунок 2.8 Відображення в обліку витрат на ТО

Джерело: побудовано автором (на основі даних підприємства).

Якщо розглядати товариство з обмеженою відповідальністю, яке подає звітність, то варто відзначити, що серед працівників підприємства є механік, тому деякі з видів технічного обслуговування (щоденне ТО, ТО під час консервації, ТО в період обкатки, підготовку до продажу) підприємство проводить самостійно. При необхідності проведення таких видів технічного обслуговування як ТО-1, ТО-2, сезонне ТО підприємство звертається до сторонніх організацій. Такий підхід до проведення технічного обслуговування

транспортних засобів, впливає на відображення витрат в системі бухгалтерського обліку підприємства.



Рисунок 2.9 Відображення в обліку витрат на ТО

Джерело: побудовано автором (на основі даних підприємства)

Остання підприємство, яке було об'єктом нашого дослідження це також товариство з обмеженою відповідальністю, але оскільки в штаті даного суб'єкта господарювання є 13 механіків воно проводить все перелік видів технічного обслуговування самостійно, крім того надає такі послуги і іншим організаціям. Такий варіант проведення технічного обслуговування та його відображення в системі бухгалтерського обліку підприємства суттєво відрізняється від інших (рис. 2.10).

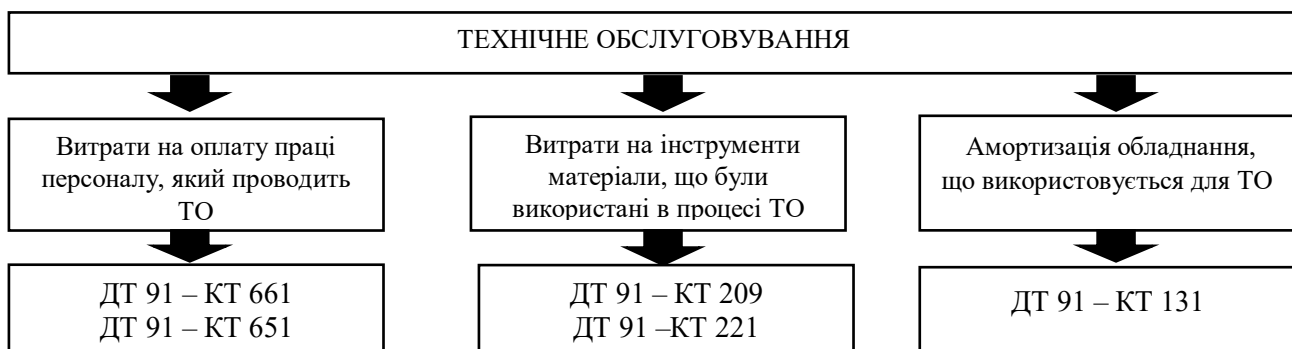


Рисунок 2.10 Відображення в обліку витрат на ТО

Джерело: побудовано автором (на основі даних підприємства).

Якщо говорити про організацію обліку витрат на ремонт, то варто зазначити, що проведення ремонтів підприємство може здійснювати двома способами:

- проводити ремонт самостійно;
- ремонт проводить інше підприємство.

Залежно від способу проведення ремонту відрізняється організація відображення в обліку витрат на таких ремонт. Якщо говорити про автотранспортні підприємства кожне підприємство самостійно обирає зручний для нього метод проведення ремонтів, оскільки кожен із варіантів має як і переваги так і недоліки (додаток У).

На рисунку 2.11. наведено порядок документального оформлення дефектів основних засобів.



Рисунок 2.11 Документальне оформлення дефектів основних засобів

Джерело: побудовано автором (на основі даних підприємства).

Варто зазначити, що серед чотирьох досліджуваних об'єктів три практикують проведення ремонтів транспортних засобів підрядним способом, а саме 1, 2, 3. На основі проведеного дослідження можемо виділити те, що документальне відображення проведення ремонту підрядним способом в товариства з обмеженою відповідальністю (об'єкт дослідження 1) та в фізичної

особи підприємця на загальній системі (об'єкт дослідження 2) здійснюється в схожому порядку. А саме, процес організації обліку витрат на ремонт транспортних засобів, який проводиться підрядним способом, то варто звернути увагу на те, що будь-яка співпраця зі сторонньою організацією розпочинається з укладання договору про надання послуг. В такому договорі обов'язково зазначаються наступні елементи: опис обсягу робіт; термін виконання; ціна та вартість послуги; умови оплати; відповідальність за якість та гарантійні зобов'язання.

Після укладання договору з виконавцем ремонту основних засобів важливим є дотримання порядку документального оформлення таких робіт чи послуг та їх достовірне відображення в системі бухгалтерського обліку. Процес документального відображення проведення ремонту транспортних засобів досліджуваних автотранспортних підприємств підрядним способом наведено на рисунку 2.12.



Рисунок 2.12 Документальне оформлення проведення ремонту підрядним способом

Джерело: побудовано автором (на основі даних підприємства).

Отже, з інформації, наведеної на рисунку, ми бачимо, що першим кроком документального оформлення проведення ремонту транспортних засобів автотранспортних підприємств підрядним способом є складання дефектного акту. Який у цьому випадку складається у двох примірниках один з яких залишається у замовника, а інший у виконавця робіт. Варто відзначити, що дефектний акт складається за наявності представників як замовника, так і виконавця.

Наступний кроком документального оформлення ремонту транспортних засобів автотранспортних підприємств є складання Акту приймання-передачі (внутрішнього переміщення) основних засобів. Його складання підтверджує передання підрядній організації транспортного засобу, а також виведення транспортного засобу з експлуатації на період проведення ремонту. Такий акт складається в трьох примірниках: перший – залишається в бухгалтерії замовника, другий – залишається в матеріально-відповідальній особи або транспортному відділі замовника, третій – передається виконавцю робіт. Варто зазначити, що даний акт підприємство може закладати як і за затвердженою формою №ОЗ-1 так і розробити власну форму такого акту із врахування всіх особливостей та потреб підприємства.

Після проведення ремонту транспортного засобу виконавець має скласти Акт приймання-передачі виконаних робіт у двох примірниках, перший – залишається у виконавця, а другий надається замовнику робіт. Також виконавець оформляє у двох примірниках Акт приймання-здачі відремонтованих, реконструйованих та модернізованих об'єктів. Цей акт складається в двох примірниках. Існує затверджена форма такого акту №ОЗ-2. На основі акту виконаних робіт бухгалтер робить записи в Інвентарну картку обліку основного засобу (форма №ОЗ-6) відображає в обліку результат ремонту транспортного засобу.

Якщо говорити про об'єкт дослідження 4, варто відзначити, що це єдине підприємство яке має всю необхідну матеріально-технічну базу для проведення ремонтів транспортних засобів господарським способом, крім того дане

підприємство проводить ремонт транспортних засобів для інших підприємств та організацій.

Документальне відображення ремонту транспортних засобів автотранспортних підприємств господарським способом відрізняється від документального оформлення ремонту підрядним способом. На рисунку 2.13 наведено перелік первинних документів, які складаються в процесі ремонту транспортних засобів господарським способом

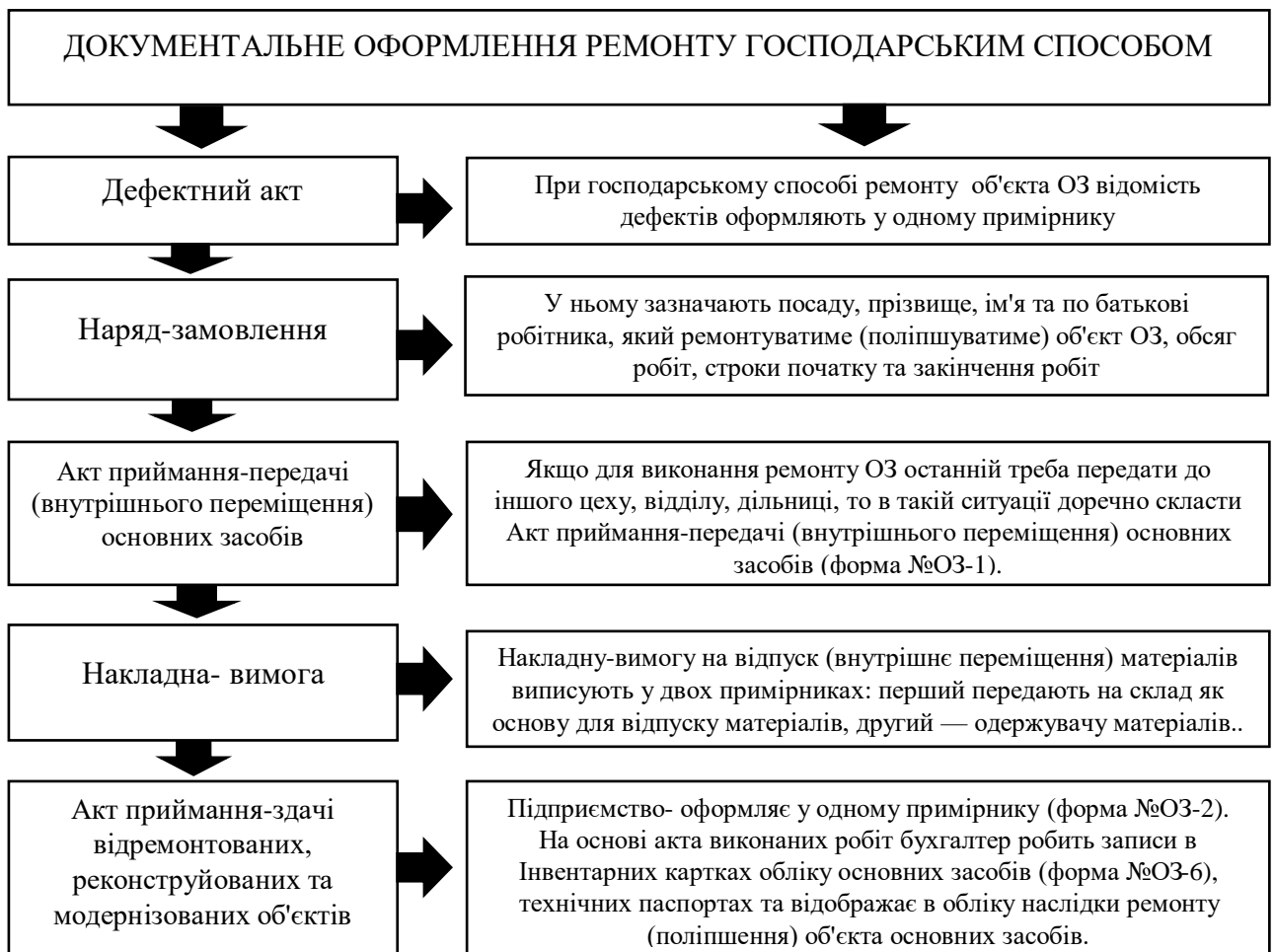


Рисунок 2.13 Документальне оформлення проведення ремонту господарським способом

Джерело: побудовано автором (на основі даних підприємства).

Як і під час проведення ремонту транспортного засобу підрядним способом, проведення ремонту господарським способом розпочинається з складання дефектного акту. В випадку проведення ремонту транспортного засобу автотранспортного підприємства господарським способом дефектний акт

складається в одному примірнику і зберігається на підприємстві. На підставі дефектного акту часто виписують наряд-замовлення. У ньому зазначають посаду, прізвище, ім'я та по батькові робітника, який ремонтуватиме транспортний засіб, обсяг робіт, строки початку та закінчення робіт.

Якщо передбачається довготривалий ремонт, то транспортний засіб потрібно вивести з експлуатації на період ремонту та передати його до ремонтного підрозділу підприємства. в такій ситуації доречно скласти Акт приймання-передачі (внутрішнього переміщення) основних засобів. Такий акт може закладатись як за затвердженою формою №ОЗ-1 так і підприємство може самостійно розробити форму акту приймання-передачі, яка врахує всі потреби та деталі роботи підприємства.

Далі працівникам бухгалтерської служби потрібно оформити документи на одержання необхідних запасних частин і ремонтних матеріалів. Для цього використовують такий документ як Накладна-вимога на відпуск (внутрішнє переміщення) матеріалів. Яку виписують у двох примірниках: перший передають на склад, другий – одержувачу матеріалів.

Варто зазначити, що рішення віднесення ремонту транспортних засобів до капітальних чи поточного ремонтів приймає керівник підприємства, який може оформити своє рішення у вигляді наказу чи розпорядження. Після завершення ремонтних робіт має складатись Акт приймання-здачі відремонтованих, реконструйованих та модернізованих об'єктів. Є затверджена форма цього акту №ОЗ-2, але кожне підприємство може розробити свою форму виходячи із свої особливостей та потреб. Також потрібно звернути увагу, що на основі такого акту вносяться записи в Інвентарну картку обліку основних засобів, яка також має затверджену форму № ОЗ-6.

Невід'ємною складовою проведення ремонту транспортних засобів автотранспортних підприємств як і підрядним так і господарським способом є запасні частини та інших матеріалів, що використовуються для ремонтних робіт. Варто виділити, що на досліджуваних нами підприємствах їх відображають у складі виробничих запасів на рахунках 207 «Запасні частини» та 209 «Інші

виробничі запаси» або використовують рахунок 22 «МШП», але даний рахунок використовується для обмеженого переліку запасних частин. На рисунку наведено схему відображення запасних частин в системі бухгалтерського обліку на одному з досліджуваних підприємств (об'єкт дослідження 1).



Рисунок 2.14 Відображення в обліку запасних частин та інших матеріалів

Джерело: побудовано автором (на основі даних підприємства).

Варто відзначити, що серед досліджуваних підприємств найбільш розгалужену систему відображення запасних частин на рахунках бухгалтерському обліку має об'єкт дослідження 4. Оскільки дане підприємство проводить ремонти транспортних засобів не тільки для власних потреб, а й для сторонніх організацій, воно потребує розмежування в системі бухгалтерського обліку запасних частин для власних потреб та для подальшого продажу. На рисунку 2.15 наведено відображення запасних частин на рахунках бухгалтерського обліку.

Дослідження організації обліку запасних частин у фізичних осіб підприємців показало, що у ФОП на загальній системі, він може бути такий самий, як і для юридичної особи, з метою повного відображення операцій, але без застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку та складання балансу.

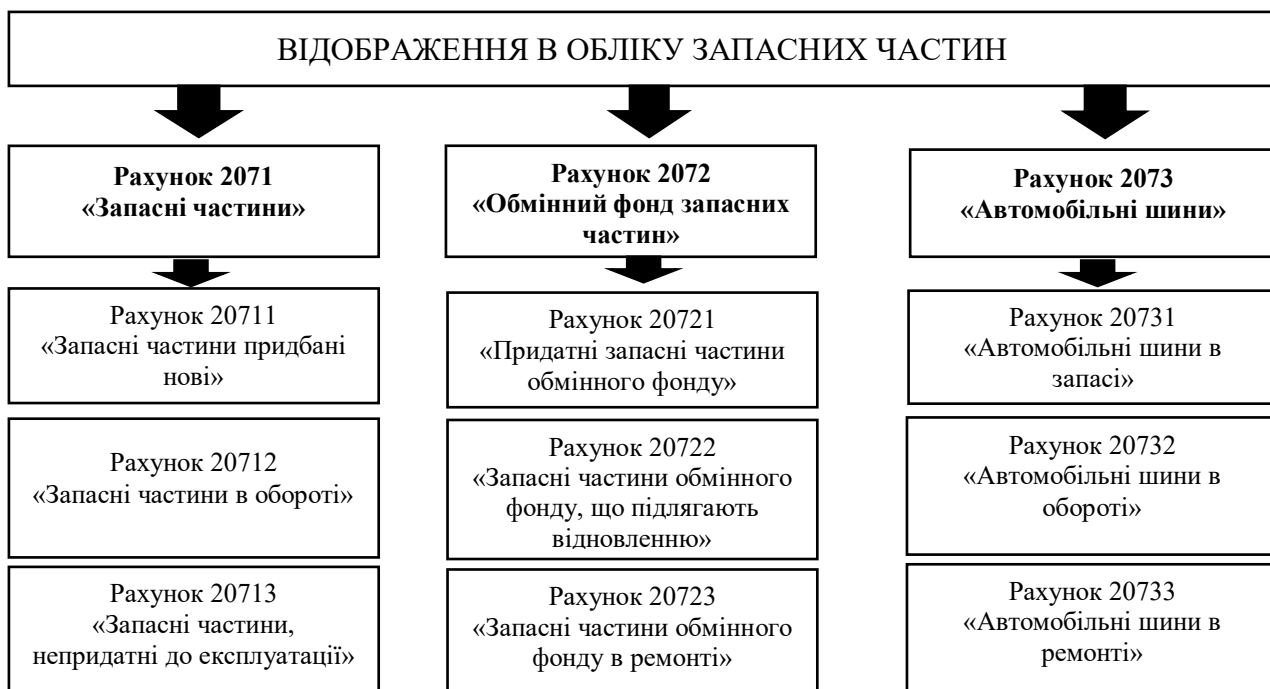


Рисунок 2.15. Відображення в обліку запасних частин

Джерело: побудовано автором (на основі даних підприємства).

Вивчаючи практичну сторону діяльності автотранспортних підприємств ми можемо зауважити, що можна виділити два варіанти надходження таких виробничих запасів на підприємство та їх зберігання. Перший це коли конкретні запчастини купуються за потреби та на підприємстві відсутні місця зберігання та другий коли на складах автотранспортного підприємства вже наявні найбільш потрібні запасні частини, що пришвидшує процес ремонту. Кожен з цих варіантів має як свої переваги так і певні недоліки, тому для підприємств важливо обрати варіант який буде враховувати саме його потреби. Слід зауважити, що серед досліджуваних суб'єктів господарювання лише одне підприємство зберігає запасні частини на складі, решта купують запасні частини при потребі.

Що стосується документального оформлення операцій з придбання, зберігання, використання та списання запасних частин до транспортних засобів автотранспортних підприємств то тут система документообігу доволі проста, вона відображена в додатку Ф.

Процес документального оформлення операцій з придбання, зберігання, передачі та списання запасних частин розпочинається з укладання договору з постачальником. Такий договір складається в двох примірниках та регулює всі особливості діяльності співпраці між покупцем та постачальником. В момент отримання запасних частин та інших матеріалів від постачальника покупець отримує накладну, яка так само як і договір складається в двох примірниках: один для постачальника, інший для покупця. Якщо ремонт транспортного засобу виконується господарськи способом і для його виконання потрібні запасні частини, то складається такий документ як накладна-вимога, для отримання запасних частин ремонтним підрозділом. Такий документ складають в двох примірниках: перший передають на склад як основу для відпуску матеріалів, другий – одержувачу матеріалів. У випадку, якщо ремонт транспортного засобу проводиться підрядним способом і для проведення ремонтних робіт потрібні запасні частини, які наявні в замовника, то в такому випадку можуть складати акт прийому передачі. Такий акт складається в двох примірниках: перший для один залишається в замовника, який передає для ремонту запасні частини, інший для виконавця, який отримає для ремонту запасні частини. І останнім етапом документального оформлення операцій з запасними частинами та іншими матеріалами є їх списання з балансу підприємства, яке відображають із застосування такого документа як акт списання, який складають зазвичай в одному примірнику.

Варто зауважити, що всі вищезазначені форми документів можуть використовуватись, як в затверджених нормативним актами формах так і підприємство можуть самостійно розробити форми таких документів із врахування особливостей сфери діяльності та потреб підприємства.

Невід'ємною складовою організацією обліку витрат на утримання транспортних засобів автотранспортних підприємств є організація обліку автомобільних шин. Важливість цього аспекту не можна недооцінювати, через стан та ефективність використання шини впливають на безпеку на дорозі,

витрати на утримання транспортних засобів та загальну ефективність діяльності автопідприємства.

Слід зазначити, що автомобільні шини піддають зносу та втрати ресурсу внаслідок різних факторів, таких як тип дорожнього покриття, умови експлуатації, вантажні навантаження, інтенсивність використання, інші експлуатаційні фактори та особливості конкретного автопарку. Тому облік пробігу та зносу шин є ключовим елементом для раціонального управління ресурсами та визначення витрат на їх обслуговування та заміну.

Зазначена облікова практика розвитку автотранспортних підприємств не лише дотримується вимог законодавства, але й підвищувати безпеку на дорозі, зменшувати витрати на підтримку транспортного флоту та підвищувати ефективність їхньої діяльності. Тому важливо віддавати належну увагу організації обліку автомобільних шин та вести їх облік у встановленому порядку.



Рисунок 2.16 Відображення шин на рахунках бухгалтерського обліку

Джерело: побудовано автором (на основі даних підприємства).

Передбачається, що використовуються підприємством до закінчення її ресурсу, тобто фактичного сумарного пробігу у кілометрах з початку її експлуатації до граничного зносу. Відображення в системі бухгалтерського обліку підприємства списання та заміни шин відбувається з використанням таких нормативно-правових документів як Норми № 488 [57] та Правила № 549 [58].

Згідно з діючими нормами та положеннями на кожну шину необхідно заводити картку обліку пробігу (наробітку) пневматичної шини. Заповнювати таку картку потрібно щомісяця. Якщо суб'єкт господарювання не буде дотримуватись цієї вимоги представники ДПС України або інші контролюючі органи можуть не визнати витрати, оскільки не буде підтвердженого зносу шин.

У картці обліку шин вказують інформацію про пробіг шини, технічний стан та інформація про подальше використання. Варіанти можливого подальшого використання шин наведено на рисунку 2.17.

Також така картка є частковою заміною акт списання. Списання шин на витрати відбувається в момент їх визнання непридатними до використання. Рішення про непридатність шин приймається затвердженою на підприємстві відповідною комісією.

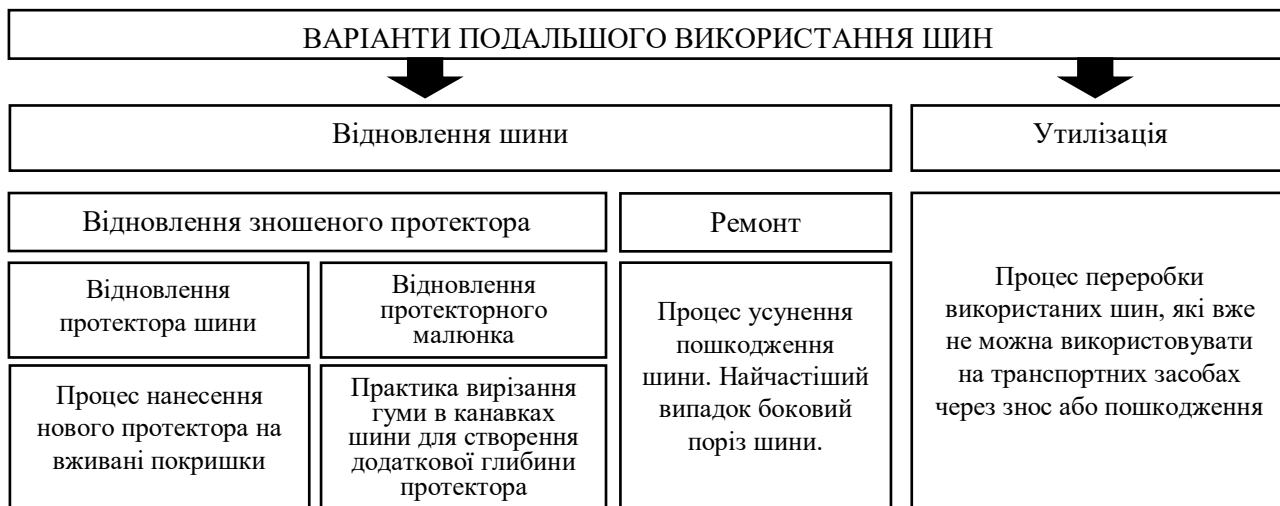


Рисунок 2.17 Варіанти подальшого використання шин

Джерело: побудовано автором (на основі даних досліджуваних підприємств).

Також така картка є частковою заміною акт списання. Списання шин на витрати відбувається в момент їх визнання непридатними до використання. Рішення про непридатність шин приймається затвердженою на підприємстві відповідною комісією.

Списувати на витрати шини слід у разі визнання їх непридатними для подальшого використання. Рішення про таку непридатність в обох випадках приймає призначена керівником відповідна комісія. якщо шина вийшла з ладу (через наявність дефектів, остаточне зношення протектора) до моменту досягнення норми середнього ресурсу, оформлюємо акт списання. Звісно, до такого акта слід обов'язково додати картку обліку пробігу шини. До речі, такі картки члени комісії можуть не підписувати. Тоді як акт має бути підписаний усіма членами комісії з питань обліку пробігу (наробітку), обігу і списання

пневматичних шин. Акт складаємо за довільною формою. Після списання шини картку обліку пробігу зберігайте щонайменше протягом трьох років.

Важливою складовою витрат на обслуговування транспортних засобів є саме витрати на паливно-мастильні матеріали, тому організація обліку даної групи запасів відіграє вагомий значення в діяльності суб'єктів господарювання транспортної сфери.

Існує багато підходів методів організації обліку паливно-мастильних матеріалів, кожне автотранспортне підприємство підбирає систему обліку паливно-мастильних матеріалів виходячи із особливостей його роботи, тому єдиного підходу на підприємства немає, оскільки все дуже і дуже індивідуально. Проте потрібно зазначити, що не зважаючи на індивідуальність і особливості кожного суб'єкта господарювання все таки можна виділити певні спільні моменти в організації обліку такої групи запасів.

Кожне автотранспортне підприємство використовує різні методи купівлі та оплати паливно-мастильних матеріалів. Варто зазначити, що важливим елементом організації обліку паливно-мастильних матеріалів є встановлення норм списання ПММ.

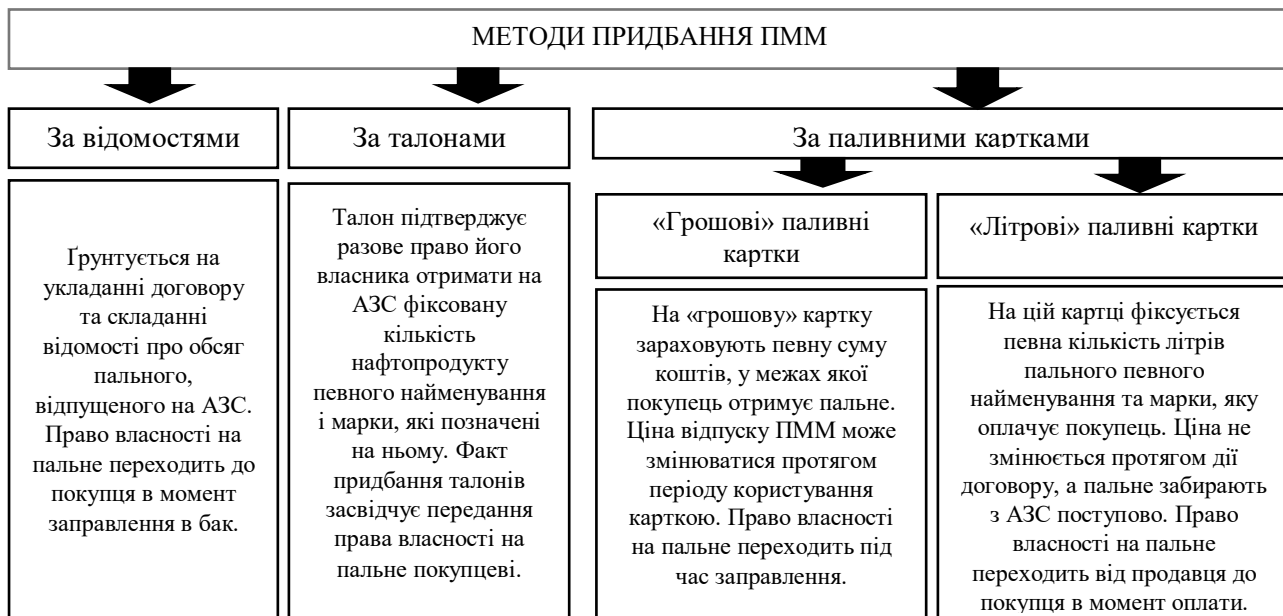


Рисунок 2.18 Методи придбання ПММ

Джерело: побудовано автором (на основі даних досліджуваних підприємств).

Варто зазначити, що на практиці найбільш поширеними є «грошові» паливні картки. Підприємство використовує такі картки наступним шляхом. Підприємство-замовник укладає договір з підприємством-постачальником. Підприємство-постачальник надає замовнику рахунок до якого пізніше прив'язуються паливні картки замовника. Замовник здійснює передплату за паливну картку, яка відображається на цьому рахунку. Замовник має можливість отримувати ПММ на будь-якій із заправок постачальника в межах залишку коштів на цьому рахунку. Така система обліку ПММ відображена на рисунку 2.18 і використовується на всіх досліджуваних підприємствах, крім фізичної особи підприємця на спрощеній системі оподаткування, оскільки він веде облік лише доходів.



Рисунок 2.18 Облік палива на підприємстві

Джерело: побудовано автором (на основі даних підприємства).

Варто зазначити, що на одному із досліджуваних підприємств є резервуари для зберігання дизельного палива. Тому транспортні засоби частко заправляються паливом, яке підприємство купує в оптового постачальника. В такому випадку система відображення в обліку витрат на ПММ така, як відображено на рисунку 2.19.

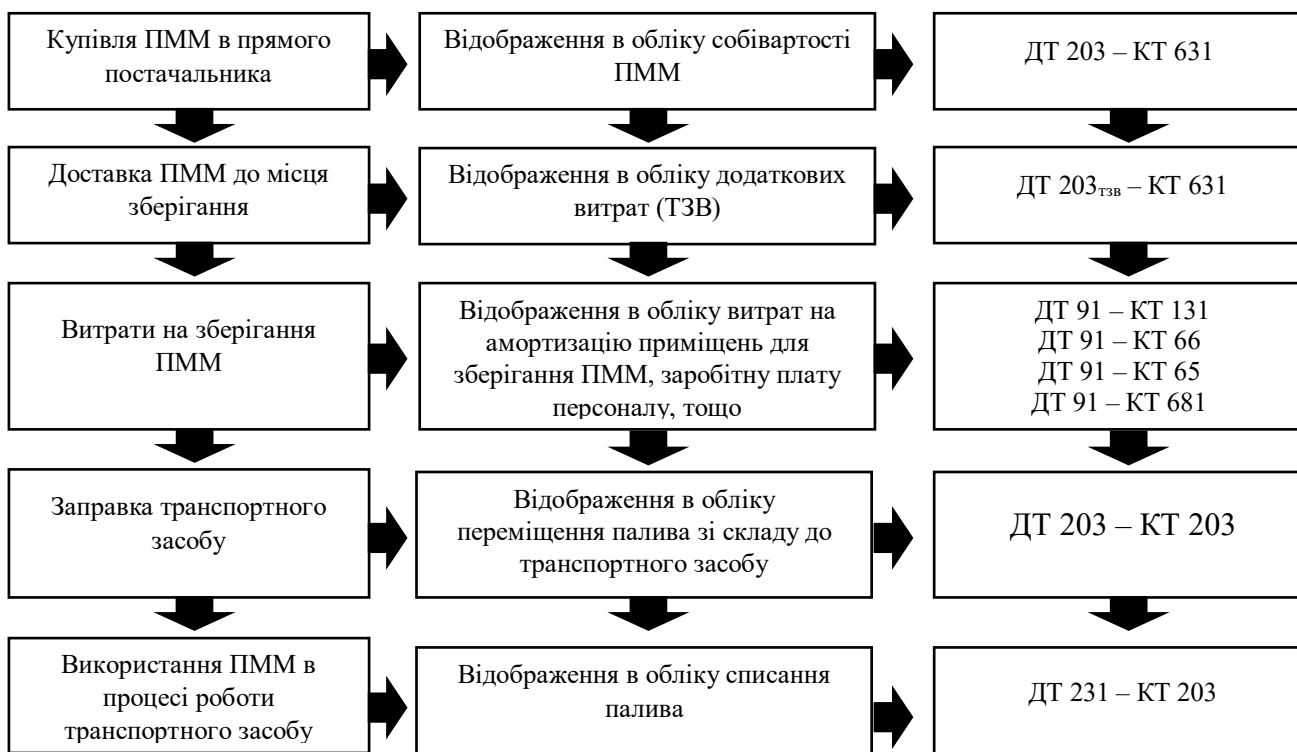


Рисунок 2.19 Відображення ПММ в системі обліку підприємства

Джерело: побудовано автором (на основі даних підприємства).

Списання паливно-мастильних матеріалів на автотранспортних підприємствах здійснюється в фактичному обсязі, не в межах встановлених норм списання ПММ. Норми списання ПММ на автотранспортному підприємстві встановлюються наказом. Встановлення такого наказу є дуже важливим етапом організації обліку витрат на обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств. Оскільки встановлення норм палива для кожного транспортного засобу автотранспортного підприємства є підтвердження правомірності витрат на ПММ. За відсутності такого наказу на підприємстві представники ДПС України при проведенні планової чи позапланової перевірки можуть не визнати витрати на ПММ в повному обсязі [59].

Отже, дослідження організації обліку витрат на ремонт та обслуговування витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств різних організаційно-правових форм показало, що організація обліку таких витрат на кожному з об'єктів дослідження має певні відмінності,

що залежать від особливостей діяльності кожного з суб'єктів господарювання. Дослідження особливостей обліку витрат на ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів показало, що відображення в обліку таких витрат залежить від методу проведення такого ремонту. Якщо розглядати практичну сторону відображення в обліку автотранспортних підприємств паливно-мастильних матеріалів варто відзначити що залежно від особливостей діяльності такі підприємства використовують різні методи придбання ПММ та їх відображення в системі бухгалтерського обліку.

Не менш важливою складовою організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств є витрати на запасні частини. Варто відзначити, що документальне оформлення операцій з запасними частинами має вагомe значення в процесі визнання таких витрат. Залежно від внутрішньогосподарських потреб і організації проведення ремонтних робіт на підприємствах процес документального оформлення операцій з запасними частинами може відрізнитись, але в будь-якому випадку такий процес розпочинається з укладання договору з постачальником і закінчується актом списання. Автомобільні шини можна назвати особливою категорією запасних частин. Оскільки їх відображення в обліку і документальне оформлення операцій з ними суттєво відрізняється. Вивчення особливостей обліку даної групи запасів на досліджуваних суб'єктах господарювання показало, що кожен із об'єктів дослідження самостійно обирає зручно для нього форму відображення таких запасів.

2.3. Внутрішні регламенти з організації обліку витрат на обслуговування та ремонт вантажних автомобілів автотранспортних підприємств

Важливою складовою організації обліку витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів автотранспортних підприємств є відображення

особливостей обліку цих витрат з врахування особливостей конкретного підприємства в обліковій політиці цього підприємства та інших внутрішньогосподарських нормативних документах.

Формування облікової політики, що врахує всі потреби та особливості діяльності є дуже важливим процесом для кожного підприємства. Коваль Л. В. зазначає, що на даний час немає єдиної думки щодо кількості етапів формування облікової політики та виділяє вісім послідовних етапів, які наведені на рисунку. При цьому автор зазначає, що кожен наступний етап є неможливим без виконання попереднього.

ЕТАПИ ФОРМУВАННЯ ОБЛІКОВОЇ ПОЛІТИКИ	Визначення мети та завдань облікової політики конкретного підприємства, суб'єкта її формування
	Визначення факторів, що впливають на вибір елементів облікової політики та ступінь їх впливу
	Встановлення об'єктів облікової політики та розробка елементів по кожному з них
	Визначення впливу різних варіантів елементів облікової політики на кінцевий результат діяльності підприємства
	Попереднє погодження облікової політики внесення змін
	Формування додатків до наказу про облікову політику
	Погодження та документальне оформлення облікової політики
	Впровадження облікової політики та ознайомлення з нею виконавців

Рисунок 2.20. Етапи формування облікової політики

Джерело: [60].

В процесі формування облікової політики саме для потреб автотранспортного підприємства потрібно описати такі аспекти:

- управління автопарком;
- облік паливно-мастильних матеріалів та технічних рідин;
- облік ремонтів;
- облік ДТП та штрафів;
- складський облік запасних частин та витратних матеріалів;
- особливості взаєморозрахунків з контрагентами.

Кожне автотранспортне підприємство може мати свою специфіку, тому облікова політика повинна бути розроблена з урахуванням конкретних потреб та

вимог підприємства. Але є певний перелік складових, які включаються в облікову політику більшості підприємств (додаток X). Надзвичайно важливо при створенні такого документу врахувати всі особливості діяльності підприємства, потреби підприємства та специфіку роботи. Що буде детально описано в наступному розділі.

Окрім наказу про облікову політику для контролю за витратами на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортні підприємства мають затвердити певний перелік внутрішніх нормативно-правових документів, що допоможуть організувати та контролювати роботу як підприємства в цілому, так і окремих його підрозділів.

До системи внутрішнього регламенту організації обліку автотранспортне підприємство виходячи із своїх потреб може включати різноманітні положення, накази, інструкції, норми, що допоможуть організувати створити на підприємстві механізм, що дозволить як мінімізувати витрати на ремонт та обслуговування транспортних засобів, так і достовірно відображати їх в системі бухгалтерського обліку. На рисунку 2.21 відображено перелік документів, можуть використовуватись підприємством для внутрішнього регламенту організації обліку.



Рисунок 2.21 Внутрішні регламенти організації обліку

Джерело: розроблено автором.

Досліджуючи систему організації обліку автотранспортних підприємств, ми визначили, що в практичній діяльності підприємств цієї галузі використовуються такі внутрішньогосподарські документи, що наведено в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3. –Характеристика внутрішньогосподарських документів

Документ	Коротка характеристика
Наказ про встановлення норм паливно-мастильних матеріалів	Визначає норми використання ПММ для транспортних засобів
Наказ про порядок використання та списання шин	Встановлює правила експлуатації та списання шин та визначає порядок їх обліку та заміни.
Наказ про закріплення автомобілів за водіями	Визначає, які транспортні засоби закріплені за конкретними водіями та регламентує управління транспортним засобом конкретним працівником.
Положення про визначення відповідальності водіїв за технічний стан закріплених за ними транспортних засобів	Встановлює відповідальність водіїв за технічний стан транспортних засобів, які закріплені за ними.
Посадова інструкція бухгалтера відповідального за облік ПММ, витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів	Визначає обов'язки та відповідальність бухгалтера за облік паливно-мастильних матеріалів, витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів.
Посадова інструкція механіків, що проводять ремонт	Встановлює обов'язки механіків щодо проведення ремонтних робіт.
Положення про документообіг;	Регламентує порядок оформлення документів на підприємстві.
Положення про комерційну таємницю	Забезпечує конфіденційність комерційної інформації підприємства

Джерело : складено автором.

Варто зазначити, що кожне підприємство самостійно обирає перелік документів. Тому вищезазначений перелік не є універсальним для кожного підприємства, але кожен документ має свою роль в забезпеченні ефективної роботи підприємства. В процесі написання кваліфікаційної роботи магістра, ми досліджували організацію обліку чотирьох суб'єктів господарювання різних організаційно-правових форм. Якщо говорити про внутрішньогосподарські документи, які застосовуються на цих підприємствах, то кожне з них використовує різні нормативно-правові документи. В таблиці 2.4, відображено, перелік внутрішньогосподарських документів, які застосовують досліджені нами суб'єкти господарювання.

Таблиця 2.4. – Використання внутрішньогосподарських документів на досліджуваних підприємствах

Назва документу	Об'єкт дослідження №1	Об'єкт дослідження №2	Об'єкт дослідження №3	Об'єкт дослідження №4
Облікова політика	Так	Ні	Ні	Так
Наказ «Про затвердження норм ПММ»	Так	Так	Ні	Так
Наказ «Про порядок списання автомобільних шин»	Так	Ні	Ні	Так
Наказ про закріплення автомобілів за водіями	Ні	Ні	Ні	Так
Положення про автотранспорт на підприємстві	Так	Ні	Ні	Ні
Посадова інструкція водія автотранспортних засобів	Так	Так	Так	Так
Посадова інструкція механіка	Так	Ні	Ні	Так
Посадова інструкція бухгалтера	Так	Так	Ні	Так
Положення про визначення відповідальності водіїв за технічний стан закріплених за ними транспортних засобів	Ні	Ні	Ні	Так
Положення про документообіг	Так	Ні	Ні	Так
Положення про комерційну таємницю	Ні	Ні	Ні	Так

Джерело: побудовано автором (на основі даних підприємств).

Отже, проведене дослідження щодо використання внутрішньогосподарських документів для встановлення контролю за витратами на ремонт та обслуговування транспортних засобів показало, що чим більшу кількість транспортних засобів має підприємство там більшу кількість норм та положень має суб'єкт господарювання. Варто відзначити, що серед всіх досліджуваних об'єктів найменший контроль за витратами здійснює фізична особа підприємець що використовує спрощену систему обліку та оподаткування (об'єкт дослідження №3). Оскільки для них важливо вести облік доходів, облік витрат такі суб'єкти господарювання ведуть лише для управлінських потреб та за бажанням керівництва. Вивчення системи організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів фізичної особи підприємця, що

використовує загальну систему обліку (об'єкт дослідження №2) показало, що такий ФОП для свої потреб використовує незначний перелік внутрішньогосподарських документів, а саме:

- Наказ «Про встановлення норм ПММ»;
- Посадова інструкція водія автотранспортних засобів;
- Посадова інструкція водія автотранспортних засобів.

Вивчення переліку внутрішньо-господарських документів двох підприємств, однакової організаційно-правової форми показало, а саме товариство з обмеженою відповідальністю показало, що підприємство яке подає звітність щоквартально і має більшу кількість транспортних засобів (об'єкт дослідження №4), розробило для власних потреб значно більше внутрішньогосподарських документів. З вищенаведеної таблиці ми бачимо, що є певні документи, які із всіх досліджуваних підприємств використовує лише даний суб'єкт господарювання, а саме:

- Наказ про закріплення автомобілів за водіями;
- Положення про визначення відповідальності водіїв за технічний стан закріплених за ними транспортних засобів;
- Положення про комерційну таємницю.

Якщо говорити, про інше товариство з обмеженою відповідальністю, яке ми досліджували (об'єкт дослідження №1), то варто відзначити, що дане підприємство використовує внутрішньогосподарські документи, які є типовими для більшості автотранспортних підприємств. І якщо розглядати практичну сторону діяльності таких суб'єктів господарювання то варто відмітити, що даного переліку внутрішньогосподарських документів достатньо для потреб системи бухгалтерського обліку підприємства.

Отже, підсумовуючи вищезазначену інформацію варто зауважити, що внутрішні регламенти з організації обліку витрат на обслуговування та ремонт транспортних засобів автотранспортних підприємств відіграють важливу роль в процесі організації обліку на підприємства. Варто зазначити, що саме наказ «Про організацію обліку та облікову політику» є основою системи внутрішньої

регламентації обліку, але він не покриває всі потреби підприємства. Тому для цілісної системи управління та контролю за витратами підприємство має розробити інші накази, норми та положення. Основними з яких є наказ «Про встановлення норм паливно-мастильних матеріалів», Положення про документообіг, Положення про автотранспорт, Посадові інструкції працівників.

Висновки до розділу 2

Дослідження практичних аспектів організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств дозволяє зробити наступні висновки:

1. Визначено, що у 2021 році кількість автотранспортних підприємств становила 4,8% від загальної кількості суб'єктів господарювання в Україні. Дослідження кількості ліцензій показало, що лідерами в автотранспортній галузі є внутрішні перевезення пасажирів автобусами, внутрішні перевезення пасажирів на таксі та міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями. Вивчення динаміки цін на вантажні перевезення протягом останнього року показало, що ціни залежать від значної кількості зовнішніх факторів і постійно змінюються.

2. Встановлено, що кожне підприємство має особливий підхід до організації такого обліку. Це дозволило нам зрозуміти, що підприємства цієї галузі в процесі організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств мають значну кількість не тільки галузевих, а й внутрішньогосподарських особливостей, а облікова політика та інші внутрішньогосподарські документи є важливою складовою в організації обліку таких підприємств.

3. Обґрунтовано, що кожен із досліджуваних суб'єктів господарювання використовує різні внутрішньо-господарські документи, що дозволяють здійснювати контроль за витратами на ремонт та обслуговування транспортних

засобів автотранспортних підприємств. Основними з яких 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 контролю за витратами.

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБЛІКУ ВИТРАТ НА ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ

3.1. Облікова політика як основа організації обліку на автотранспортному підприємстві

Облікова політика відіграє важливу ролі в процесі організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств. Дослідження практичної сторони діяльності підприємств автотранспортної галузі показало, що такі підприємства потребують облікової політики, яка враховує їх особливості діяльності. Слід зазначити, що на досліджуваних підприємствах наявні накази про облікову політику, які є узагальненими і не враховують особливості діяльності підприємств саме автотранспортної галузі.

Нами розроблено облікову політику та організацію обліку для ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД», основні складові якої можуть бути рекомендовані для більшості підприємств галузі. Щодо організації обліку важливим є визначення відповідальних осіб за облік і контроль операцій на підприємстві в одному документі. В таблиці 3.1 наведено наші пропозиції по наповненню розділу «Організація обліку» наказу «Про організацію обліку та облікову політику».

Таблиця 3.1. – Запропоновані розділи облікової політики

Елемент облікової політики	Запропонований варіант впровадження в обліковій політиці
1	2
Вступ	Відповідно до Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» від 16 липня 1999 року № 996-XIV, зі змінами та доповненнями; Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» щодо удосконалення деяких положень» від 05 жовтня 2017 року № 2164 VIII; Податкового кодексу України від 02 грудня 2010р., зі змінами та доповненнями; та Національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку і з метою дотримання єдиною методики

Продовження таблиці 3.1.

1	2
	відображення господарських операцій і надання достовірної інформації користувачам
Ведення бухгалтерського обліку	Ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД» (далі Підприємство) покласти на бухгалтерську службу підприємства на чолі з головним бухгалтером. Права та обов'язки головного бухгалтера Підприємства і працівників бухгалтерії визначаються в посадових інструкціях, розроблених відповідно до вимог чинного законодавства і затверджених директором Підприємства. Склад бухгалтерії затверджується штатним розписом
Обов'язки головного бухгалтера	Покласти на головного бухгалтера такі обов'язки: - забезпечення дотримання затверджених на Підприємстві єдиних методологічних основ бухгалтерського обліку при складанні та поданні фінансової звітності; - здійснення контролю та відображення на рахунках бухгалтерського обліку всіх господарських операцій; - участь в оформленні матеріалів, пов'язаних із нестачею і відшкодуванням втрат від псування цінностей.
Вибір бухгалтерської системи	Для ведення бухгалтерського обліку на Підприємстві застосовувати журнально-ордерну систему обліку на базі автоматизованої системи обліку. Дані реєстрів бухгалтерського обліку щомісячно переносити на паперові носії на останній календарний день кожного місяця, які підлягають зберіганню не менше 5 років
Застосування плану рахунків на підприємстві	Фіксування господарських операцій Підприємства відобразити відповідно до робочого Плану рахунків, підготовленого на основі Плану рахунків затвердженого наказом МФУ від 30.11.1999 р. № 291 (Додаток 1).
Затвердження переліку посадових осіб з правом підпису	Затвердити перелік посадових осіб Підприємства, які наділяються правом підпису первинних документів (Додаток 2). Установити, що зазначені особи несуть відповідальність за достовірність підписаних ними первинних документів, своєчасність їх складання і передачу до бухгалтерії для обробки у встановлені строки.
Порядок документообігу та терміни зберігання первинних документів	Для мінімізації строків створення первинних документів і перебування їх у підрозділах, поліпшення роботи облікової служби і своєчасного відображення господарських операцій затвердити графік документообігу (Додаток 3). Вимоги до оформлення документів і строки їх складання, передбачені графіком документообігу, обов'язкові для виконання працівниками всіх підрозділів, відповідальних за оформлення первинних документів.
Періодичність проведення амортизації	У цілях контролю за наявністю майна, оцінки його стану і забезпечення достовірності даних бухгалтерського обліку та фінансової звітності, щорічно в період з 1 жовтня по 31 грудня проводити інвентаризацію активів та зобов'язань.
Порядок затвердження інвентаризаційної комісії	Для проведення річної, планової та позапланової інвентаризації затвердити постійно діючу інвентаризаційну комісію. Права та обов'язки членів інвентаризаційної комісії визначати з огляду на вимоги Інструкції по інвентаризації основних засобів, нематеріальних активів, товарно-матеріальних цінностей, грошових коштів і документів та розрахунків, зі змінами та доповненнями.

Продовження таблиці 3.1

1	2
Розпорядження головного бухгалтера	Розпорядження головного бухгалтера, що стосуються ведення бухгалтерського обліку, вважати обов'язковими для виконання всіма працівниками Підприємства.
Відповідальність керівників підрозділів	Керівники структурних підрозділів несуть відповідальність за достовірність облікових даних і звітності, що надаються, та повинні забезпечити виконання вимог цього наказу.

Джерело: розроблено автором.

Отже, в таблиці 3.1. наведено основні положення, які ми пропонуємо внести до облікової політики ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД». Зазначені зміни стосуються ключових аспектів, таких як ведення бухгалтерського обліку, обов'язки головного бухгалтера, бухгалтерської системи вибору, застосування плану рахунків, затвердження переліку посадових осіб, порядок документообігу, інвентаризація активів, та відповідальності керівників підрозділів. Ці зміни спрямовані на впровадження сучасних підходів до бухгалтерського обліку, врахування вимог законодавства та забезпечення системності та достовірності фінансової звітності. Крім того, вони сприяють поліпшенню внутрішнього контролю, уніфікації процесів та створеній надійної основи для прийняття управлінських рішень.

Якщо говорити про удосконалення другої частини наказу «Про організацію обліку та облікову політику», та визначення основних засад облікової політики підприємства, то ми можемо зазначити, що при його розробці потрібно враховувати всі галузеві та внутрішньогосподарські особливості діяльності підприємства. Тому в наказі «Про організацію обліку та облікову політику» розробленому для потреб роботи ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД» пропонуємо включити наступні пункти:

- критерії суттєвості в бухгалтерському обліку операцій, пов'язаних із рухом активів, зобов'язань, власного капіталу, визнання доходів і витрат;
- основні засоби та інші необоротні матеріальні активи;
- незавершені капітальні інвестиції;
- запаси;

- відстрочені податкові активи та відстрочені податкові зобов'язання;
- монетарні активи і зобов'язання;
- дебіторська заборгованість;
- кредиторська заборгованість;
- позикові кошти;
- резерви під зобов'язання та відрахування;
- визнання виручки;
- інші доходи;
- визнання витрат;
- фінансові витрати;
- податковий облік.

В процесі розробки наказу «Про організацію обліку та облікову політику» варто приділити увагу специфічним для автотранспортних підприємств елементам облікової політики. Облік всіх доходів і витрат пов'язаних з основною діяльністю автотранспортного підприємства пропонуємо вести в розрізі транспортних засобів. Це дозволить створити ефективну систему моніторингу ефективності роботи транспортних засобів. Для витрат пов'язаних зі штрафами пропонуємо виділити окремі субконто та виділяти їх в розрізі водіїв. Як і для штрафів так і для витрат пов'язаних з ДТП пропонуємо виділити окремі субконто та відображати їх в розрізі транспортних засобів та водіїв. В таблиці 3.2. наведено відображення вищезазначених елементів в обліковій політиці автотранспортного підприємства.

Таблиця 3.2. – Елементи облікової політики щодо штрафів і ДТП

Елемент облікової політики	Запропонований варіант впровадження в обліковій політиці
1	2
Облік штрафів	Всі витрати пов'язані з штрафами в результаті порушення правил дорожнього руху відображати в системі бухгалтерського обліку за такими субконто Субконто 1 «Водії» Субконто 2 «Транспортні засоби»
Облік ДТП	Всі витрати спричинені внаслідок дорожньо-транспортних приход в системі бухгалтерського обліку витрат підприємства відображати за такими субконто: - Субконто 1«Транспортні засоби»;

Продовження таблиці 3.2

1	2
	- Субконто 2 «Водії»
Відображення в обліку витрат	Всі витрати підприємства, які пов'язані з наданням послуг вантажних перевезень, але не можуть відноситись до прямих виробничих витрат (включаючи заробітну плату водіїв та інших працівників транспортного підрозділу, запасні частини до транспортних засобів, логістичні послуги та інші послуги сторонніх організацій, що стосуються транспортного підрозділу) обліковувати в розрізі транспортних засобів

Джерело: розроблено автором

Важливим етапом створення наказу «Про організацію та облікову політику» автотранспортного підприємства є відображення в такому наказі особливостей обліку паливно-мастильних матеріалів. Для організації обліку ПММ на досліджуваному підприємстві пропонуємо застосовувати положення наведені в таблиці 3.3.

Таблиця 3.3. – Елементи облікової політики щодо обліку ПММ

Елемент облікової політики	Запропонований варіант впровадження в обліковій політиці
1	2
Облік ПММ	<p>Надходження паливно-мастильних матеріалів (ПММ) від контрагентів ПзП «АМІК», «УКРПАЛЕТСИСТЕМ», Shell Polska відображати в обліку з використанням віртуального складу:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Склад Амік, - Склад UPG, - Склад Shell <p>Заправку транспортного засобу ПММ в системі обліку відображати переміщенням ПММ з віртуального складу в паливний бак транспортного засобу. Списання ПММ проводити станом на останній календарний день кожного місяця на основі отриманих за цей місяць шляховий листів за фактичною кількістю використаних ПММ, але в межах норм встановлених та затверджених на підприємстві наказом «Про затвердження норм витрат паливно-мастильних матеріалів для вантажних спеціалізованих тягачів». ПММ, що використовуються для роботи напівпричепа рефрижератора списувати за фактичною кількістю використаних ПММ, але в межах норм встановлених та затверджених на підприємстві. Списання ПММ проводити станом на останній календарний день кожного місяця.</p>

Джерело: розроблено автором.

Розроблений нами наказ «Про організацію обліку та облікову політику» з врахування всіх потреб ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД» та галузевих особливостей діяльності автотранспортних підприємств наведений в додатку Ц.

Також, пропонуємо до наказу «Про організацію обліку та облікову політику» ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД» внести наступні додатки:

Додаток 1. План рахунків бухгалтерського обліку

Додаток 2. Перелік посадових осіб, які наділяються правом підпису

Додаток 3. Графік документообігу

Додаток 4. Перелік працівників, які використовують внутрішній штамп з підписом.

Запропоновані додатки до Наказу «Про організацію обліку та облікову політику» також наведено в додатку Ц до кваліфікаційної роботи магістра.

3.2. Вдосконалення організації обліку витрат на ремонт та обслуговування вантажних автомобілів автотранспортних підприємств

Первинні документи відіграють важливу роль в процесі організації витрат 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 обліку таких підприємств. Виходячи із цього пропонуємо розроблені нами форми первинних документів для автотранспортних підприємств, а саме підприємств, що здійснюють вантажні перевезення.

Дефектний акт – це важливий етап документального оформлення ремонтів транспортних засобів автотранспортних підприємств. Проте затверджені форми дефектного акту та відомості дефектів не враховують особливості такого виду основних засобів, як транспортні засоби. Тому пропонуємо використовувати для

автотранспортних підприємств розроблену нами форму дефектного акту, яка наведена на рисунку 3.1.

ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД»
 (Назва підприємства)
 43768468
 (Код за ЄДРПОУ / ІПН)
 Транспортна діяльність
 (Структурний підрозділ)

"ЗАТВЕРДЖУЮ"

підпис керівника
 "20" вересня 2023.

ДЕФЕКТНИЙ АКТ

від 20 вересня 2023р.

Транспортний засіб:

Тягач: марка MERSEDEC-BENS номер AC3600EK

Напівпричіп: марка KRONE номер AC0509XF тип напівпричіп-рефрижератор

Водій: Гаврилюк Володимир Валерійович

Вид ремонту поточний
 капітальний, поточний

Водій: Гаврилюк Володимир Валерійович

Вид ремонту поточний
 капітальний, поточний

№	Виявлені дефекти	Перелік ремонтних робіт	Потреба в додаткових запчастинах
1	Несправність системи ADblue	Заміна фільтрів системи ADblue	Фільтр системи ADblue

Склав: механік Вакульчук В. В.

ЗАТВЕРДЖЕНО:

ЗАМОВНИК:

ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД»

Код ЄДРПОУ 43768468

Директор Віктор ФІЛІНЮК

ВИКОНАВЕЦЬ:

ТОВ «РЕМОНТ-СЕРВІС»

Код за ЄДРПОУ 11111111

Директор Петро ПЕТРЕНКО

Рисунок 3.1 Розроблена форма дефектного акту

Джерело: розроблено автором.

Застосування розробленої форми дефектного акту дозволяє зменшити ймовірність помилок та невірного розуміння інформації про дефекти транспортних засобів. Крім того, це сприяти зручності обробки даних та створити єдиний стандарт для фіксації дефектів інформації.

Важливим етапом організації бухгалтерського обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств є організації системи аналітичного обліку таких витрат. Така система потрібна забезпечення ефективного управління витратами на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, що дозволяє деталізовано відстежувати ці витрати та забезпечити контроль за ними.

Нами розроблено систему аналітичного обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, яка відображена на рисунку 3.2.

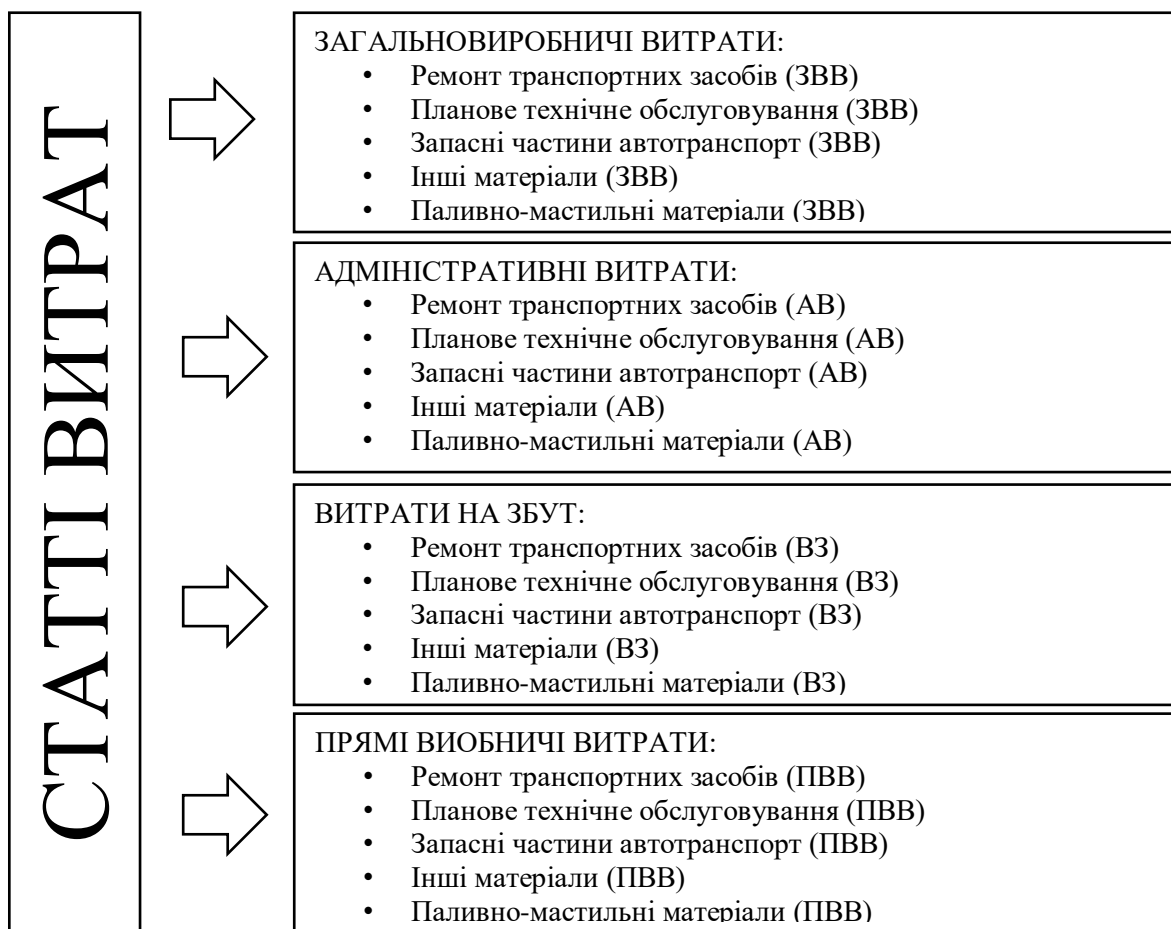


Рисунок 3.2 Система аналітичного обліку витрат

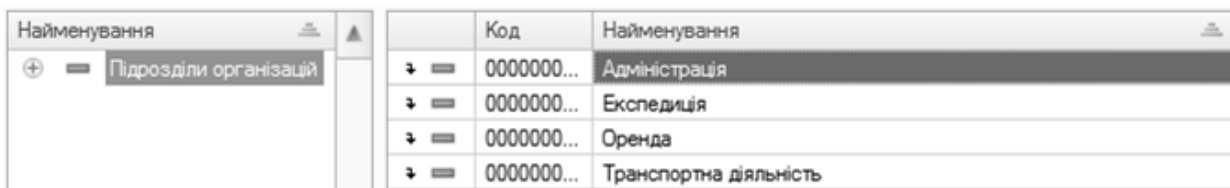
Джерело: розроблено автором.

Також варто відзначити, що вказана класифікація може бути використана для формування облікової інформації про ремонти в розрізі автомобілів. Розроблена нами система знайшла практичне відображення та була впроваджена на одному з автотранспортних підприємств Волинської області, а саме ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД».

Для використання вищезазначеного групування статей витрат, в практичній діяльності автотранспортного підприємства пропонуємо для початку в діяльності досліджуваного підприємства чотири підрозділи, а саме:

- підрозділ «Адміністрація»;
- підрозділ «Експедиція» ;
- підрозділ «Оренда»;
- підрозділ «Транспортна діяльність».

Практичне відображення такого розподілу наведено на рисунку 3.3.



Найменування	Код	Найменування
Підрозділи організації	0000000...	Адміністрація
	0000000...	Експедиція
	0000000...	Оренда
	0000000...	Транспортна діяльність

Рисунок 3.3 Підрозділи автотранспортного підприємства

Джерело: розроблено автором.

Для більш детального відображення витрат, пов'язаних з ремонтом та обслуговування кожного окремого транспортного засобу пропонуємо в межах підрозділу «Транспортна діяльність» виокремити в окрему групу кожен транспортний засіб підприємства. Тут варто зазначити, що у випадку коли автотранспортне підприємство, здійснює свою діяльність у сфері вантажних перевезень і використовує вантажний тягач та напівпричіп, то в окремий підрозділ пропонуємо виділять лише тягач (за умови, що тягач постійно використовує один і той же напівпричіп). Практичне відображення такої систем наведено на рисунку 3.4.

Код	Найменування
0000000...	Транспортна діяльність
0000000...	АС 1170 НК
0000000...	АС 2065 НВ
0000000...	АС 3600 ЕІ
0000000...	АС 3600 ЕК
0000000...	АС 5546 НК
0000000...	АС 7075 ЕР
0000000...	АС 7745 СІ
0000000...	АС 7990 ХФ
0000000...	АС 8780 ЕМ
0000000...	АС 9100 ЕІ
0000000...	АС1132НЕ
0000000...	АС5884ЕР
0000000...	АС 2065 НВ
0000000...	АС3288НМ
0000000...	АС3541СМ
0000000...	АС5057НЕ
0000000...	АС7405ЕХ

Рисунок 3.4. Підрозділ «Транспортна діяльність»

Джерело: розроблено автором.

Якщо говорити про архітектуру підпорядкування статей витрат, то для початку пропонуємо розподілити їх на такі групи:

- Адміністративні витрати;
- Витрати на збут;
- Загальновиробничі витрати;
- Інші операційні витрати;
- Прямі виробничі витрати.

Практичне використання та впровадження такого розподілу наведено на рисунку 3.5.

Код	Найменування
100000095	НОВА АРХІТЕКТУРА
100000237	Адміністративні витрати
100000289	Витрати на збут
100000169	Загальновиробничі витрати
100000350	Інші операційні витрати
100000114	Прямі виробничі витрати

Рисунок 3.5. Групування статей витрат автотранспортних підприємств

Джерело: розроблено автором.

В межах кожної із вищезазначених груп пропонуємо виділити окремі підгрупи, для більш детального відображення витрат досліджуваного підприємства в системі його бухгалтерського обліку. Якщо говорити, саме про витрати на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, то для їх детального відображення в системі бухгалтерського обліку автотранспортного підприємства пропонуємо виділити в групах «Адміністративні витрати», «Витрати на збут», «Загальновиробничі витрати», «Прямі виробничі витрати» (оскільки застосування транспортних засобів можуть бути різні) такі підгрупи:

- Витрати за необоротними активами;
- Матеріальні витрати та МШП;
- ПММ для автотранспорту;

Практичне впровадження такого розподілу в систему обліку автотранспортного підприємства наведено на рисунку 3.6.

Найменування	Код	Найменування
Статті витрат	100000095	НОВА АРХІТЕКТУРА
	100000114	Прямі виробничі витрати
	100000097	Витрати за необоротними активами (ПВВ)
	100000098	Витрати на ліцензії, дозволи та ліцензійні платежі (ПВВ)
	100000099	Витрати на оренду (ПВВ)
	100000100	Витрати на персонал (ПВВ)
	100000101	Відрядні витрати (ПВВ)
	100000104	Матеріальні витрати та МШП (ПВВ)
	100000105	Митні та дозвольні послуги (ПВВ)
	100000106	ПММ для автотранспорту (ПВВ)
	100000107	Податки та збори (ПВВ)
	100000109	Послуги зв'язку (ПВВ)
	100000110	Послуги по страхуванню (ПВВ)
	100000111	Послуги сторонніх організацій (ПВВ)
	100000112	Представницькі витрати (ПВВ)
	100000113	Транспортні та супутні послуги (ПВВ)

Рисунок 3.6. Підгрупи статей витрат автотранспортних підприємств

Джерело: розроблено автором.

В підгрупі витрати за необоротними активами пропонуємо виділити такі статті витрат:

- Амортизація НА;

- Амортизація ОЗ, ІНМА;
- Обслуговування іншого обладнання;
- Обслуговування комп'ютерної техніки та програмного забезпечення;
- Поточний ремонт та обслуговування автомобільного транспорту;
- Поточний ремонт та обслуговування будівель та споруд.

Практичне використання вищезазначеного групування статей витрат наведено на рисунку 3.7.

Код	Найменування	Вид витрат
100000095	НОВА АРХІТЕКТУРА	
100000114	Прямі виробничі витрати	
100000097	Витрати за необоротними активами (ПВВ)	
100000171	Амортизація ІА (ПВВ)	Амортизація
100000115	Амортизація ОЗ, ІНМА (ПВВ)	Амортизація
100000119	Обслуговування іншого обладнання (ПВВ)	Інші
100000117	Обслуговування комп'ютерної техніки та програмного забезпечення (ПВВ)	Інші
100000116	Поточний ремонт та обслуговування автомобільного транспорту (ПВВ)	Інші
100000118	Поточний ремонт та обслуговування будівель та споруд (ПВВ)	Інші

Рисунок 3.7 Витрати за необоротними активами

Джерело: розроблено автором.

В підгрупі «Матеріальні витрати та МШП» пропонуємо виділити такі статті витрат:

- Витрати канцелярії;
- Господарський інвентар, інструменти, приладдя;
- Запасні частини автотранспорт;
- Інші запасні частини;
- Інші матеріали та МШП.

Практичне застосування такої класифікації наведено на рисунку 3.8.

Код	Найменування	Вид витрат
100000095	НОВА АРХІТЕКТУРА	
100000114	Прямі виробничі витрати	
100000104	Матеріальні витрати та МШП (ПВВ)	
100000136	Витрати канцелярії (ПВВ)	Матеріальні
100000134	Господарський інвентар, інструменти та приладдя (ПВВ)	Матеріальні
100000135	Запасні частини автотранспорт (ПВВ)	Матеріальні
100000137	Інші запасні частини (ПВВ)	Матеріальні
100000138	Інші матеріали та МШП (ПВВ)	Матеріальні

Рисунок 3.8 Матеріальні витрати та МШП автотранспортних підприємств

Джерело: розроблено автором.

Витрати на паливно-мастильні матеріали можна назвати однією найбільших груп витрат, оскільки щомісяця підприємство для якого ми розробляємо систему організації обліку таких витрат витрачає на ПММ по декілька мільйонів гривень. Тому достовірне відображення в обліку таких витрат та їх розподіл є дуже важливим. В підгрупі «ПММ для автотранспорту» пропонуємо виділити такі статті витрат:

- Мастильні матеріали;
- Паливо для автотранспорту;
- Рідини.

Практичне застосування такої класифікації наведено на рисунку 3.9.

Найменування	Код	Найменування	Вид витрат
Статті витрат	100000095	НОВА АРХІТЕКТУРА	
	100000114	Прямі виробничі витрати	
	100000106	ПММ для автотранспорту (ПВВ)	
	100000132	Мастильні матеріали (ПВВ)	Матеріальні
	100000133	Паливо для автотранспорту (ПВВ)	Матеріальні
	100000365	Рідини (ПВВ)	Матеріальні

Рисунок 3.9 ПММ для автотранспорту

Джерело: розроблено автором.

Використовуючи вищенаведену архітектуру побудови статей витрат можна буде відслідковувати витрати, за кожним автомобілем, що дозволить здійснювати контроль витрат в розрізі транспортних засобів і допоможе відслідковувати транспортні засоби використання, який вже не є ефективним та позбуватися таких об'єктів основних засобів. На рисунку 3.10 наведено звіт про витрати на автомобіль, який можна застосовувати після впровадження вищезазначеної архітектури.

Підрозділ	Початковий залишок (грн)	Прибуток (грн)	Витрата (грн)	Кінцевий залишок (грн)
Стаття витрат	Вартість	Вартість	Вартість	Вартість
АС 5546 НК		63 375,69	63 375,69	
Запасні частини автотранспорт (ВЗ)		50 250,72	50 250,72	
Поточний ремонт та обслуговування автомобільного транспорту (ВЗ)		13 124,97	13 124,97	

Рисунок 3.10 Звіт про витрати на автомобіль

Джерело: розроблено автором.

Отже, підсумовуючи вищезазначену інформацію варто зазначити, що даний перелік статей витрат визначений з урахуванням потреб саме того підприємства для якого він був створений, а саме ТОВ «ФІЛ-ТРАНС ЛТД». Тому, якщо таку модуль групування статей витрат переносити в систему обліку іншого підприємства, то перелік витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів може бути розширеним або навпаки звуженим, залежно від потреб керівництва підприємства.

Висновки до розділу 3

За результатами дослідження запропоновано наступні шляхи вдосконалення організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств.

1. Розроблено облікову політику автотранспортного підприємства, яка враховує всі галузеві особливості діяльності таких підприємств, а також внутрішньо-господарські потреби досліджуваного підприємства.

2. Сформульовано систему аналітичного обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, яка передбачає автоматизацію обліку та була впроваджена на одному з підприємств Волинської області.

3. Розроблено форму дефектного акту з врахуванням особливостей роботи автотранспортних підприємств, а саме підприємств, що здійснюють свою діяльність в сфері вантажних перевезень. Дана розробка набула подальшого розвитку та успішно застосовується на декількох автотранспортних підприємства Волинської області.

ВИСНОВКИ

В процесі роботи над кваліфікаційною роботою магістра було проведено дослідження теоретичних та практичних основ організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, що дозволило нам сформулювати наступні висновки:

1. Встановлено, що дослідження науковців щодо обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів зосереджені на вивченні різних напрямків дослідження витрат. Проаналізовано 122 праці. Вивчення основних напрямків досліджень витрат автотранспортних підприємств показало, що серед усіх напрямків досліджень саме дослідження облікового забезпечення було найбільш поширеним. Також варто відмітити, що податковий аспект витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів був і залишається важливим напрямком дослідження даної економічної категорії.

2. Доведено, що не всі витрати на ремонт є витратами підприємства в прямому розумінні цього слова. У контексті управління витратами на ремонт та обслуговування транспортних засобів важливо розрізняти два основних види витрат: витрати періоду та капітальні. Характерними особливостями капітальних витрат є те, що вони збільшують вартість відремонтованого об'єкта основних засобів та скорочують прибуток підприємства в процесі амортизації протягом періоду використання об'єкта основних засобів. В той час витрати періоду зменшують фінансовий результат підприємства в поточному році.

3. Встановлено, що не існує єдиного підходу до класифікації витрат на ремонт і обслуговування. Залежно від певної потреби підприємства можна використовувати певні класифікації витрат або їх поєднання. Запропоновано власну класифікацію витрат на ремонт транспортних засобів автотранспортних підприємств, що враховує особливості транспортних засобів, як об'єкта обліку. Розроблено алгоритм розподілу витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств.

3. Обґрунтовано, що облік витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств чітко регламентований в українському законодавстві, яке формувалось протягом десятків років і надалі змінюється. Важливу роль в процесі організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств здійснює внутрішньо-господарське нормативно-правове забезпечення, основою якого є облікова політика автотранспортного підприємства.

4. За результатами аналізу статистичних даних автотранспортних підприємств встановлено, що в цій галузі значно переважають в кількості фізичні-особи підприємці. Так у 2021 році в транспортній галузі України працювало 17619 підприємств та 77014 фізичних-осіб підприємців. Варто відзначити, що у 2021 році кількість автотранспортних підприємств становила 4,8% від загальної кількості суб'єктів господарювання в Україні. Дослідження кількості виданих ліцензій показало, що лідерами в автотранспортній галузі є внутрішні перевезення пасажирів автобусами 13687 діючих ліцензій, внутрішні перевезення пасажирів на таксі 10840 діючих ліцензій та міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезень небезпечних вантажів та небезпечних відходів) на них припадає 10400 діючих ліцензій. Вивчення статистичних даних стосовно кількості транспортних засобів (по типу), які за ліцензіантами як транспортні засоби для впровадження господарської діяльності показало, що лідируючі позиції займають автобус 51909 транспортних засобів та тягач 43907 транспортних засіб.

5. Аналіз стану ринку вантажних перевезень показало, що в період з вересня 2022 року по серпень 2023 року ціни як на міжнародні вантажні перевезення так і вантажні перевезення по Україні зазнавали суттєвих коливань. Це вказує на те, що сьогодні автотранспортна галузь не має стабільності.

6. Досліджено організацію обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств різних організаційно-правових форм. Встановлено, що кожен з об'єктів дослідження має різні підходи до організації обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів

та відображення в обліку витрат на паливно-мастильні матеріали та запасні частини. Як показало дослідження фізична-особа підприємець на спрощеній системі оподаткування веде виключно облік доходів. Облік ФОП на загальній системі може бути такий самий, як і для юридичної особи, з метою повного відображення операцій, але без застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку та складання балансу. Об'єкти дослідження, що мали організаційно-правову форму товариство з обмеженою відповідальністю мають схоже відображення витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, проте варто зауважити, що одне з досліджуваних підприємств має розширену систему аналітичного обліку. Організація обліку паливно-мастильних матеріалів залить від способу придбання таких запасів, а при організації обліку ремонтів транспортних засобів варто враховувати спосіб проведення ремонтів (ремонтні роботи можуть проводитись самостійно або за допомогою сторонніх організацій).

7. Встановлено, що кожен з об'єктів дослідження використовує різні внутрішньогосподарські документи для організації контролю за витратами. Такі як наказ «Про організацію обліку та облікову політику», наказ «Про встановлення норм паливно-мастильних матеріалів», Положення про документообіг, Положення про автотранспорт, Посадові інструкції працівників.. Варто зазначити, що чим більше підприємство тим більш складну систему організації контролю за витратами воно має.

8. Визначено, що важливим етапом документального оформлення ремонтів є складання дефектного акту, проте затверджені форми дефектного акту та відомості дефектів не враховують особливості такого виду основних засобів, як транспортні засоби. Тому нами було розроблено форму дефектного акту, яка враховує всі особливості та потреби досліджуваного підприємства.

9. Визначено основні особливості створення наказу «Про організацію обліку та облікову політику» для підприємств автотранспортної галузі та розроблено наказ, який враховує галузеві особливості обліку та внутрішньогосподарські потреби досліджуваного підприємства. Запропоновано відображення в обліковій

політиці автотранспортного підприємства таких елементів: управління автопарком; облік паливно-мастильних матеріалів та технічних рідин; облік ремонтів; облік ДТП та штрафів.

10. Розроблено систему аналітичного обліку витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств, яка передбачає відображення витрат, пов'язаних з ремонтом та обслуговування кожного окремого транспортного засобу пропонуємо в межах підрозділу «Транспортна діяльність» виокремити в окрему групу кожен транспортний засіб підприємства. Крім того було виділено перелік статей витрат для відображення витрат на ремонт та обслуговування транспортних засобів автотранспортних підприємств.

Варто зазначити, що розроблена нами система була прийнята до практичного застосування на одному з автотранспортних підприємств Волинської області.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ

1. Шутько Т. І. Витрати в економічній теорії наукових шкіл. *Економіка та держава*. 2015. №9 С. 133-135.
2. Дерій В., Лукановська І. Облік витрат у системі управління логістичною діяльністю підприємства. *Економічний аналіз*. Т. 30, № 1. С. 24–30. URL: <https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/view/1761/6565656861> (дата звернення: 25.06.2023).
3. Економіка підприємства : навч. посіб. / Л. Л. Лазебник та ін. УН-Т ДЕРЖ. ФІСКАЛ. СЛУЖБИ УКРАЇНИ, 2018. 485 с.
4. Андреев В. А., Белова Т. Г. Витрати в контексті соціальної відповідальності бізнесу. *Modern science: innovations and prospects* : Proceedings of XI International Scientific and Practical Conference, Stockholm, 24–26 лип. 2022 р. Sweden, 2022. С. 220–223. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/42979/1/MODERN-SCIENCE-INNOVATIONS-AND-PROSPECTS-24-26.07.22.pdf#page=220> (дата звернення: 30.06.2023).
5. Пилипенко А. В., Жигалкевич Ж. М. Управління витратами підприємств в умовах невизначеності. *Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи* : зб. тез доп. III Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 8 груд. 2022 р. Київ, 2022. С. 97–98. URL: https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/52946/1/Pp_97-98.pdf (дата звернення: 20.05.2023).
6. Перетяцько Ю. М. Поточний та капітальний ремонт як категорії бухгалтерського обліку. *Агросвіт*. 2021. № 24. С. 52–57. URL: http://www.agrosvit.info/pdf/24_2021/8.pdf (дата звернення: 20.05.2023).
7. Іщенко Я. П. Облік витрат на ремонт та поліпшення основних засобів в електроенергетиці. *Ефективна економіка*. 2022. № 9. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2022_9_20 (дата звернення: 20.05.2023).

8. Скорнякова Ю. Б. Витрати на ремонт та поліпшення основних засобів: обліково-податковий аспект. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 12. С. 37–42. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd_2019_12_9 (дата звернення: 20.05.2023).

9. Кафка С. М. Облік витрат на ремонт та інше поліпшення основних засобів. *Економіка. Фінанси. Право*. 2017. № 5. С. 40–51. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/escfipr_2017_5_9 (дата звернення: 20.05.2023).

10. Євдокимов В. В. В. В. Бухгалтерський облік витрат на ремонт власних основних засобів. *Ефективна економіка*. 2016. № 11. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2016_11_11 (дата звернення: 20.05.2023).

11. Самбурська Н. І. Обліково-аналітичне забезпечення управління витратами на ремонт основних засобів підприємств водопостачання та водовідведення. *Інвестиції: практика та досвід*. 2014. № 10. С. 44–50. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd_2014_10_11 (дата звернення: 20.05.2023).

12. Головачко В. М. Методика обліку витрат на ремонт і поліпшення основних засобів. *Науковий вісник Мукачівського державного університету*. Сер.: економіка. 2014. № 2. С. 95–98. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvmdue_2014_2_19 (дата звернення: 20.05.2023).

13. Маркус О. В. Особливості бюджетування як інструменту контролю витрат на ремонти основних засобів підприємства. *Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу*. 2014. № 3. С. 238–248. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ptmbo_2014_3_20 (дата звернення: 20.05.2023).

14. Толстих М. А. Організаційні засади внутрішньогосподарського контролю витрат на ремонт основних засобів. *Бізнес Інформ*. 2015. № 11. С. 246–251. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2015_11_40 (дата звернення: 20.05.2023).

15. Бабіч В. Витрати на ремонт та поліпшення основних засобів: обліковий і податковий аспекти. *Бухгалтерський облік і аудит*. 2012. № 8. С. 10–13. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/boau_2012_8_3 (дата звернення: 20.05.2023).

16. Коваленко Н. О. Бухгалтерський та податковий облік витрат на ремонт основних засобів. *Економіка та управління АПК*. 2013. № 11 (106). С. 57–61. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/есuпарк_2013_11_14 (дата звернення: 20.05.2023).

17. Клімук С. В., Жураковська І. В. Витрати на ремонт автотранспортних засобів: види та основні напрямки досліджень. Студентський науковий вісник. 2023. № 49. С. 239–245.

18. Про затвердження Інструкції з бухгалтерського обліку основних засобів і нематеріальних активів банків України: Постанова правління Національного банку України від 20.12.2005 р. №480. Дата оновлення: 01.03.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0040-06#Text> (дата звернення: 17.09.2023).

19. Про затвердження Порядку формування ціни на продукцію, роботи, послуги оборонного призначення у разі, коли відбір виконавців з постачання (закупівлі) такої продукції, робіт, послуг здійснюється без застосування конкурентних процедур: Постанова кабінету міністрів України від 08.08.2016р. № 517. Дата оновлення 01.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/517-2016-%D0%BF#Text> (дата звернення: 17.09.2023).

20. Про затвердження Типового положення з планування, обліку і калькулювання собівартості науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт: Постанова Кабінету міністрів України від 20.07.1996р. №830 Втрата чинності 01.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/830-96-%D0%BF#Text> (дата звернення: 17.09.2023).

21. Про затвердження Національного положення (стандарт) бухгалтерського обліку в державному секторі 123 «Запаси»: Наказ Міністерства фінансів України від 12.10.2010 р. №1202. Дата оновлення: 01.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1019-10#Text> (дата звернення: 17.09.2023).

22. Про затвердження Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту: Наказ Міністерства транспорту України від 30.03.1998р. №102. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0268-98#Text> (дата звернення: 17.09.2023).

23. Про затвердження Правил надання послуг з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 28.11.2014. №615. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1609-14#Text> (дата звернення: 17.09.2023).

24. Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів: Наказ Міністерства юстиції України від 24.03.2003р. №142/5/2093. Дата оновлення 31.05.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1074-03#Text> (дата звернення: 17.09.2023).

25. Про затвердження Методики нормування витрат матеріалів і запасних частин на технічне обслуговування і ремонт рухомого складу міського електротранспорту (трамвай, тролейбус): Наказ Міністерства з питань житлово-комунального господарства України від 06.04.2010 №84 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v908_323-10#Text (дата звернення: 23.09.2023).

26. Про затвердження Типового положення з планування, обліку і калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг) у промисловості: Постанова кабінету міністрів України від 20.07.1996 р. №830. Дата оновлення: 01.01.2020 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/830-96-%D0%BF#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

27. Клімук С. В., Жураковська І. В. Аналіз змін нормативно-правового забезпечення діяльності автотранспортних підприємств. *Сучасні проблеми і перспективи розвитку обліку, аналізу і контролю в умовах глобалізації економіки* : Тези доп. XV Міжнар. науково-практ. конф. молодих уч. та здобувачів освіти, м. Луцьк, 4 листоп. 2023 р. Луцьк, 2023. С. 117–120.

28. Конституція України: чинне законодавство України зі змінами та доповненнями станом на 01.01.2020р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 08.10.2023).

29. Про зовнішньо-економічну діяльність : Закон України від 16.04.1991р. №29. Дата оновлення: 04.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text> (дата звернення: 08.10.2023).

30. Цивільних кодекс України: чинне законодавство України зі змінами та доповненнями станом на 05.10.2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 08.10.2023).

31. Господарський кодекс України: чинне законодавство України зі змінами та доповненнями станом на 08.10.2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 08.10.2023).

32. Про захист прав споживачів : Закон України від 12.05.1991р. №30. Дата оновлення: 19.11.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

33. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 №2344-III. Дата оновлення: 23.03.2023р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 23.09.2023).

34. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997р. №363. Дата оновлення: 12.07.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

35. Податковий кодекс України :чинне законодавство України зі змінами та доповненнями станом на 10.08.2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 23.09.2023).

36. Про бухгалтерський облік і фінансову звітність в Україні: Закон України від 16.07.1999 р. № 996-XIV. Дата оновлення:10.08.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-14#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

37. Про затвердження Національного положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» Наказ Міністерства фінансів України від 07.02.2013 р. №79. Дата оновлення: 17.02.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0336-13#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

38. Про затвердження Національного положення (стандарт) бухгалтерського обліку 6 «Виправлення помилок у фінансових звітах» : Наказ Міністерства фінансів України від 28.05.1999 р. №137. Дата оновлення: 10.08.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0392-99#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

39. Про затвердження Національного положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» : Наказ Міністерства фінансів України від 27.04.2000 р. №92. Дата оновлення: 29.07.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

40. Про затвердження Національного положення (стандарт) бухгалтерського обліку 9 «Запаси» : Наказ Міністерства фінансів України від 21.10.1999 р. №246. Дата оновлення: 01.01.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0751-99#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

41. Про затвердження Національного положення (стандарт) бухгалтерського обліку 11 «Зобов'язання» : Наказ Міністерства фінансів України від 21.01.2000 р. №20. Дата оновлення: 03.11.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0085-00#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

42. Про затвердження Національного положення (стандарт) бухгалтерського обліку 14 «Оренда» : Наказ Міністерства фінансів України від 28.07.2000 р. №181. Дата оновлення: 07.02.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0487-00#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

43. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 15 «Дохід» : Наказ Міністерства фінансів України від 29.11.1999р. №290. Дата оновлення: 03.11.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0860-99#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

44. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 «Витрати»: Наказ Міністерства фінансів України від 31.12.1999р. №318. Дата оновлення: 03.11.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

45. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 25 «Спрощена фінансова звітність» : Наказ Міністерства фінансів України від 25.02.2000р. №39. Дата оновлення: 17.02.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0161-00#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

46. Інструкція про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і

організацій від 30.11.1999р. № z0893-99. Дата оновлення: 29.07.2022. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0893-99#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

47. Про затвердження норм експлуатаційного пробігу автомобільних шин : Наказ Міністерства транспорту України від 08.12..1997 р. № 420. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0420361-97> (дата звернення: 23.09.2023).

48. Про затвердження Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту : Наказ Міністерства транспорту України від 30.03.1998р. № 102. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0268-98#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

49. Про затвердження Інструкції про порядок прийняття, транспортування, збереження, відпуску й обліку нафти і нафтопродуктів на підприємствах і в організаціях України: Наказ Міністерства палива та енергетики, Міністерства економіки України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 20.05.2008 № 281/171/578/155. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0805-08#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

50. Про затвердження Норм витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті: Наказ Міністерства транспорту України від 10.02.1998р. №43. Втрата чинності: 02.11.2023р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0043361-98#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

51. Про затвердження типових форм первинного обліку роботи вантажного автомобіля : Наказ Міністерства транспорту України та Міністерства статистики України від 29.12.1995р. № 488/346. Втрата чинності: 10.12.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0488361-95#Text> (дата звернення: 23.09.2023).

52. Кількість суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2012/fin/osp/ksg/ksg_u/arch_ksg_u.htm (дата звернення: 27.10.2023).

53. Вантажобіг за видами транспорту URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 27.10.2023).

54. Обсяг реалізованих послуг за видами економічної діяльності URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 27.10.2023).

55. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html> (дата звернення: 27.10.2023).

56. Ціни на перевезення вантажів. URL: <https://della.com.ua/price/international/> (дата звернення: 27.10.2023).

57. Про затвердження Експлуатаційних норм середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку від 20.05.2006р. №488. Дата оновлення: 29.07.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0712-06#Text> (дата звернення: 27.10.2023).

58. Про затвердження Правил технічної експлуатації коліс та пневматичних шин колісних транспортних засобів категорій L, M, N, O та спеціальних машин, виконаних на їх шасі :Наказ Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013р. №549. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1452-13#Text> (дата звернення: 27.10.2023).

59. Клімук С. В., Чудовець В. В. Актуальні питання відшкодування ПДВ транспортними підприємствами. *Студентський науковий вісник*. 2023. № 49. С. 232–239.

60. Коваль Л. Облікова політика в управлінні підприємством. *Ефективна економіка*. 2019. № 5. URL: <http://socrates.vsau.org/repository/getfile.php/20823.pdf> (дата звернення: 28.07.2023).