

Чернівецький торговельно-економічний інститут
Державного торговельно-економічного університету

Кафедра фінансів, обліку і оподаткування

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

«Облік і аналіз основних засобів у підвищенні ефективності використання
матеріально-технічної бази підприємства»
(на матеріалах: ТОВ «С.К.Т.»), м.Чернівці

Студента 2 курсу,
701 групи,
Спеціальності 071
«Облік і оподаткування»

*підпис
студента*

Гарасима
Віталія
Юрійовича

Науковий керівник
науковий ступінь
вчене звання

*підпис
керівника*

Мустеца І.В.
к.е.н.
доцент

Гарант освітньої програми
науковий ступінь
вчене звання

*підпис
керівника*

Маначинська Ю.А.
к.е.н.
доцент

Чернівці 2023

ЗМІСТ

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНО-ЕКОНОМІЧНА СКЛАДОВА СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ

1.1. Теоретичні аспекти побудови системи обліково-аналітичного забезпечення управління основними засобами автотранспортного підприємства в сучасних умовах господарювання.....5

1.2. Моніторинг нормативно-правової бази та спеціальної літератури з обліку та аналізу основних засобів автотранспортних підприємств.....20

Висновки до розділу 1.....21

РОЗДІЛ 2. СИСТЕМА ОБЛІКУ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ НА АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ ВРАХОВУЮЧИ ВИКЛИКИ ВІЙНИ.....22

2.1. Система первинного обліку основних засобів ТОВ «С.К.Т.».....22

2.2. Аналітичний облік основних засобів та відображення у звітності ТОВ

2.3. Автоматизація обліку основних засобів та шляхи їх вибуття на ТОВ

«С.К.Т.».....38

Висновки до розділу 2.....45

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ОБЛІКУ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ, А ТАКОЖ ЇХ АНАЛІТИЧНА ОЦІНКА З МЕТОЮ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ

3.1. Оцінка руху та ефективності використання основних засобів на ТзОВ «С.К.Т.».....46

3.2. Методичний підхід до використання динамічного методу нарахування амортизації та ремонту основних засобів на ТОВ «С.К.Т.» з метою їх відтворення в післявоєнний період.....52

Висновки до розділу 3.....60

Висновки

Список рекомендованих джерел

Додатки

ВСТУП

У сучасних умовах кризи національної економіки особливого значення набуває інформаційне забезпечення процесу управління. Показником ефективності управління є досягнення поставлених цілей. Реалізація цілей управління на вітчизняних автотранспортних підприємствах значною мірою залежить від ефективного використання наявних матеріально-технічних ресурсів та створення дієвої системи обліково-аналітичного забезпечення управління їх діяльністю. Проте ці підприємства не завжди спроможні забезпечити надання послуг з перевезення вантажів, особливо за межі України в країни Європейського Союзу. Причини цього криються у зношеності основних засобів, відсутності коштів на їх оновлення та недоліках управління ними. Саме це зумовлює актуальність подальшого вдосконалення обліку, аналізу і аудиту основних засобів.

Значний внесок у розробку теоретичних основ обліку й аналізу основних засобів зробили вітчизняні вчені: З. М. Борисенко, Л. М. Бражнікова, Н. Г. Виговська, С. Ф. Голов, Н. О. Гура, Г. М. Давидов, В. П. Завгородній, А. Г. Загородній, І. Д. Лазаришина, Н. М. Лисенко, В. Ф. Максимова, Я. В. Ошмарін, В. М. Пархоменко, М. С. Пушкар, В. В. Сопко, С. В. Хома, П. Я. Хомин, І. Чалий, М. Г. Чумаченко та багато інших. Ця проблема обґрунтовано висвітлена в наукових працях зарубіжних дослідників: Р. Ентоні, Дж. Ріса, А. Кальмеса, Л. І. Кулікової, К. Маттерна, З. Танхойзера, М. Метьюс, М. Перера, Я. В. Соколова, Б. Твісса, Е. Хендріксена, М. Ван-Бреда та ін. Однак проблеми обліку, аналізу і аудиту основних засобів на підприємствах автотранспорту мало досліджені.

Недостатність розробленості проблеми вдосконалення методики обліку, аналізу і аудиту відтворення основних засобів підприємств автотранспортних господарства зумовлено вибір теми випускної

кваліфікаційної роботи, її актуальність, мету і основні напрями дослідження.

Мета роботи – науково обґрунтувати методичне та організаційне забезпечення обліку, економічного аналізу і аудиту основних засобів, розробити практичні рекомендації щодо їх удосконалення на автотранспортних підприємствах. Для досягнення окресленої мети визначено такі основні **завдання дослідження**:

- 1) розглянути теоретичні аспекти побудови системи обліково-аналітичного забезпечення управління основними засобами автотранспортного підприємства в сучасних господарювання .
- 2) здійснити моніторинг нормативної бази та спеціальної літератури з обліку, аналізу і аудиту основних засобів підприємства автотранспорту; мова
- 3) дослідити систему організації обліку основних засобів ТОВ;
- 4) охарактеризувати автоматизацію обліку на ТОВ, а також вивчити шляхи вибуття основних засобів з підприємства;
- 5) побудувати схему аналітичних показників, інформаційну базу аналізу основних засобів автотранспортного підприємства;
- 6) оцінити рух і ефективність використання основних засобів на ТОВ;
- 7) розглянути методичний підхід до використання динамічного методу нарахування амортизації та ремонту основних засобів на ТОВ «С.К.Т.» з метою їх швидкого відтворення у післявоєнний період.

Об'єкт дослідження – процес обліку та аналізу основних засобів автотранспортних підприємств.

Предмет дослідження – сукупність теоретико-методичних, організаційних та практичних засад обліку та аналізу основних засобів на підприємствах автотранспорту.

Методи дослідження. Під час дослідження сучасного стану проблем підприємств-перевізників використано методи спостереження та

деталізації; при дослідженні статистичного матеріалу та інформації ТОВ «С.К.Т.» – методи групування та порівняння; для оцінки організації обліку основних засобів на досліджуваному підприємстві – метод індукції і дедукції; для збирання аналітичних даних про стан основних засобів ТОВ – економіко-математичні методи; для наочного подання та узагальнення результатів досліджень – методи графічний та синтезу.

Інформаційну базу дослідження становили узагальнені звітно-статистичні дані, у тому числі авто перевізниками та ТОВ «С.К.Т.», законодавчі акти Верховної Ради України, та інші законодавчі документи та стандарти України, а також міжнародних організацій, праці вітчизняних та зарубіжних учених з проблем теорії та практики у сфері бухгалтерського обліку, аналізу і аудиту основних засобів підприємств, статистичні дані та фінансово-господарська документація, висновки інвентаризаційних комісій на ТОВ «С.К.Т.».

Наукова новизна одержаних результатів. Наукова новизна одержаних результатів полягає в обґрунтуванні теоретичних та методичних положень щодо вдосконалення системи обліку, аналізу та аудиту основних засобів автотранспортних підприємств.

Основні положення наукової новизни, які виносяться на захист, полягають у такому:

удосконалено:

- елементи системи обліково-аналітичного забезпечення основних засобів автотранспортних підприємств з метою визначення їх системності для забезпечення управління ними в сучасних умовах господарювання;
- організацію обліку основних засобів автотранспортних підприємств на етапі документального оформлення, а саме визначено реквізити, які не використовуються в формах ОЗ-1 Акт приймання-передачі (внутрішнього переміщення) основних засобів”, ОЗ-3 “Акт на списання основних

засобів” та запропоновано реквізити, якими рекомендується доповнити вищезазначені форми документів;

- побудову форми ОЗ-6 “Інвентарна картка обліку основних засобів”, а саме рекомендовано доповнити її відомістю про стан об’єкта основних засобів на дату передачі, а також відомостями про знос (амортизацію) об’єкта основних засобів на дату прийняття в експлуатацію, що дозволить вчасно групувати витрати і своєчасно направляти їх на оновлення матеріально-технічної бази ТОВ;

отримали подальший розвиток:

- напрями гармонізації національних положень стандартів бухгалтерського обліку до міжнародних стандартів, а саме П(С)БО 7 та МСФЗ 16 «Основні засоби»;
- використання прискорених методів нарахування амортизації для автотранспортних підприємств з метою їх швидкого відтворення в післявоєнний період;
- послідовність комплексного аналізу основних засобів автотранспортних підприємств з використанням оціночного показника діяльності транспорту.

Практичне значення отриманих результатів дослідження полягає в тому, що ефективне використання основних засобів у результаті вдосконалення обліку та аналізу сприятиме оновленню основних засобів, поліпшенню їх якісного стану протягом кругообігу та підвищенню конкурентоспроможності автотранспортних підприємств, що забезпечить довгостроковий розвиток досліджуваного підприємства.

Окремі пропозиції випускної кваліфікаційної роботи впроваджені в практичну діяльність ТОВ «С.К.Т.».

Апробація результатів випускної кваліфікаційної роботи. Отримані результати досліджень опубліковані в науковому збірнику ЧТЕІ

ДТЕУ а, саме: «Особливості документообігу автотранспортних підприємств» 2023 р. [43].

Структура випускної кваліфікаційної роботи наступна: вступ, три розділи, висновки та пропозиції, список використаних джерел становить 69 джерела та додатки. Загальний обсяг роботи складає 50 ст., а також додатки з 22 рис. та 21 табл.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНО-ЕКОНОМІЧНА СКЛАДОВА СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ОСНОВНИМИ ЗАСОБАМИ АТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1. Теоретичні аспекти побудови системи обліково-аналітичного забезпечення управління основними засобами автотранспортного підприємства в сучасних умовах господарювання

Для економіки та суспільства надзвичайно важливу роль в умовах війни відіграла ефективна та злагоджена система транспортного комплексу. Після того, як повітряне сполучення повністю припинилося, заблокували морські порти, перевезення вантажів та людей лягло на плечі залізниці та автотранспортних підприємств. В перші дні війни автотранспортні підприємства допомогли евакуювати тисячі українців, перевозили гуманітарну допомогу до лінії фронту, займалися експортом зерна та інших товарів в зарубіжні країни, загалом врятували життя мільйонам українців виїхати в безпечні регіони.

Автомобільний та залізничний транспорт під кулями, часто ризикуючи життям водіїв поставляли зброю та все необхідне для потреб Збройних сил України, водії доставляли харчі, гуманітарну допомогу, медикаменти і будівельні матеріали щоб підтримувати військо та кругообіг національної економіки. Україні вдалося зберегти зв'язок із цивілізованим світом, так за даними Міністерства інфраструктури за 2022 рік в Україну було завезено до 30 млн. тон імпорту, з них 11 млн. тон вантажним транспортом, а вже на другому місці залізниця, яка завезла в Україну майже 10 мільйонів тонн вантажу¹ [69].

Незважаючи на злочинні обстріли та пірацтво на першому місці по експорту товарів належить морському транспорту, який після розблокування «зернової угоди» вивіз біля 54 млн. тонн вантажу; на другому місці по експорту вантажів 33 млн. тон визначено Укрзалізницю і на третьому щаблі є автомобільний транспорт, який експортував 12 млн. тонн вантажів

Транспортні компанії суттєво вплинули на коливання курсу валют і стримали падіння національної валюти, адже за підсумками за 2022 рік оцінено український експорт майже на 44,2 млрд. доларів, а експорт на 54,5 млрд. доларів, що можна назвати чудово в період військового стану [69].

Враховуючи вищенаведене тема випускної кваліфікаційної роботи є надзвичайно важливою і актуальною, оскільки всі транспортні засоби авто компаній належать до основних засобів. Саме тому важливо розглянути їх теоретичні засади з точки зору обліку та аналітичної оцінки.

Петровський Д., зазначає, з чим і погодяться усі експерти в Україні та закордоном, що російські агресори почали руйнувати транспортні артерії,

¹ <https://www.unian.ua/economics/transport/yak-vitchiznyaniy-transport-dopomig-vizhiti-ukrajinskiy-ekonomici-ta-jiji-gromadyanam-pid-chas-viyni-12105600.html>

завдаючи постійні удари по логістичним центрам, коліям, вокзалам, дорогам та мостам.

Експерти Київської школи економіки встановили, що в загальному обсяг втрат об'єктів інфраструктури в Україні складає більше 35 млрд., з них 26,6 млрд. це є руйнування доріг, 4,4 млрд. – руйнування на «Укрзалізниці», також до кінця неможливо встановити цифру руйнувань від портів, аеропортів, які знаходяться в окупації.

Камишін О. говорить про те, що наразі пошкоджено 12 тис. залізничних об'єктів, відновити змоги 5 000, також за даними «Укравтодору» зруйновано 25 тис.км. доріг та 315 мостів [69].

Найбільші втрати на території Київщини, Сумщини, Чернігівщини, Одещини, Запоріжжя та Харківської області. Зрозуміло, що у важких умовах під кулями і ударами дронів важко відновлювати транспортну мережу, а сума збитків буде відома тільки після нашої перемоги.

Серед працівників залізниці за період війни було поранено 630 осіб, 330 загинуло. "Масштаби руйнувань транспортної інфраструктури вимагають нових підходів до відбудови. Прозорі та ефективні правила, максимальна цифровізація процесів посилять довіру громадськості та міжнародних партнерів до України, а також сприятимуть зростанню інвестицій та донорських внесків на відбудову", - заявив віце-прем'єр-міністр з питань відновлення України - міністр розвитку громад, територій та інфраструктури Олександр Кубраков² [53].

Кубраков О. зазначає, що продовжується робота над доопрацюванням існуючих законопроектів, необхідних для старту прозорі та ефективної відбудови інфраструктури, так мова іде про законопроекти №5655, №5877, №6383, які започатковують єдину електронну систему будівництва, передбачають цифровізацію процесів на всіх найважливіших

² <https://mtu.gov.ua/news/33863.html>

етапах реалізації проектів та посилюють відповідальність за порушення в сфері містобудування, в тому числі і відбудови транспортних ланцюгів [53].

Важливим кроком до євроінтеграції стало введення «транспортного безвізу», який базується на скасуванні українським автомобільним перевізникам дозволів на двосторонні транзитні перевезення в країнах Європи. Такі правила діяли у 2022 році завдяки домовленості у Ліоні, однак угода діє один рік, дипломати працюють над її продовженням до кінця 2023 року. Раніше на такі транспортні ліцензії потрібно було чекати до трьох місяців, а зараз все оформляють за декілька годин.

Маємо надію, що закінчення 2023 року та 2024 рік зустрінемо без дозволів від ЄС, відмічає заступник міністра інфраструктури М.Наєм. Також він зазначає, що спрощення умов дозволить і надалі нарощувати експортно-імпортні операції між Україною та країнами ЄС за допомогою автотранспорту.

Підприємства автотранспорту через кризові явища в економіці на які вплинула війна, а також погіршення своїх фінансових показників не мають можливості оновлювати свою матеріально технічну базу, іноді на імпортні запасні частини чекають місяцями.

«Укравтопром» зазначає, що протягом 2022 року українці придбали 37,9 тисяч нових автомобілів, у порівнянні з 2021 роком цей показник зменшився на 60%, та став найнижчим з початку століття; також відмічено поповнення у 2022 році 388,5 тис. вживаних автомобілів, які завезли закордону, даний покази на четвертину менший у порівнянні з 2021 роком [69].

Методику обліково-аналітичного забезпечення досліджували такі науковці: Барановська С. П., Безродна Т. М., Волощук Л. О., Вольська В. В., Гура Н. О., Гуренко Т. О., Дерев'яно С. І., Липова А. С., Загородній А. Г., Мельніченко І. В., Ратушна О. П., Реслер М. В., Тітаренко Г. Б.,

Ткаченко С. А., Тринька Л. Я. та інші. Це вкотре підтверджує актуальність питання формування системи обліково-аналітичного забезпечення управління основними засобами підприємства, яке повинно сприяти розширенню можливостей та використання його інвестиційного потенціалу.

Інвестиційна діяльність набуває особливого значення для підприємств усіх галузей національної економіки, включаючи автомобільний транспорт, забезпечуючи їх конкурентоспроможність у тактичному і стратегічному вимірі.

Основні засоби є суттєвою складовою необоротних активів, вкладення капіталу в які є об'єктом більшості інвестиційних проектів. Основні засоби – матеріальна основа будь-якої підприємницької діяльності, що значною мірою визначає її результативність. Для ефективного управління основними засобами необхідне якісне інформаційне забезпечення через налагоджену науково обґрунтовану та практично використовувану систему організації і методики обліку та аналізу.

Загальновідомо, що автотранспортні підприємство є структуризованою соціально-економічною схемою побудови та відноситься до кібернетичних систем в якій кожен відповідає за своє навколишнє середовище. Саме тому об'єкт, прийнятий до первинного обліку, можна представити, як підсистема до системи більш високого рангу та, одночасно, як система стосовно деякої сукупності підсистем більш низького рангу. Наприклад, логічний ланцюг: підприємство, обліково-аналітичне забезпечення, облік. Так як в системі підприємства реалізуються функції управління, його доречно вважати системою управління.

В дод.А1 наведені підходи до трактування сутності поняття «обліково-аналітичне забезпечення управління підприємством». Так, автори Т. М. Безродна, Т. О. Гуренко, С. І. Дерев'янку, А. С. Липова, розвиваючи

цю думку, приходять до висновку, що поняття «обліково-аналітичного забезпечення» можна тлумачити як процес підготовки обліково-аналітичної інформації, забезпечення її кількості та якості. М. В. Реслер вважає, що «обліково-аналітичне забезпечення є складовою системи господарювання. Воно об'єднує облікові та аналітичні операції в один процес, дозволяє провести оперативний аналіз, забезпечити безперервність даного процесу і використати ці результати при формуванні рекомендацій для прийняття управлінських рішень». Інший підхід до сутності цієї категорії пропонує Виговська Н.Г.: «Обліково-аналітичне забезпечення являє собою сукупність процесу збору, підготовки, реєстрації та зведення облікової інформації підприємств залежно від законодавчо встановленої системи ведення обліку, і проведеного на основі цієї інформації глибокого аналізу із застосуванням певних методів і прийомів» [45,41].

Більшість авторів складовими системи обліково-аналітичного забезпечення визначають дві – облік та аналіз [36,37,47,48,50,51,54,55]. Проте вчені Л. О. Волощук, О. П. Ратушна пропонують включити на межі цих двох підсистем додатково підсистему аудиту для забезпечення необхідного рівня «якості облікової інформації та для її подальшої аналітичної обробки». Беззаперечно з цим погодитися не можна, оскільки аудит – це незалежна перевірка, яка вимагає значних витрат часу та коштів. Впровадження такої підсистеми буде стримувати в цілому розвиток об'єкта управління. Більш доцільною, на наш погляд, є включення підсистеми внутрішнього контролю. Ми погоджуємося з думкою В. В. Вольської про те, що така підсистема «дозволить своєчасно проаналізувати і оцінити тенденції розвитку, використання внутрішніх ресурсів, процесів виробництва і потенційних можливостей. Це забезпечить своєчасне виявлення небажаних відхилень, їх усунення та сприятиме ефективному функціонуванню системи управління, спрямованої на збільшення доходів організації» [42].



Рис.1.1. Узагальнення елементів системи обліку, аналізу та аудиту основних засобів автотранспортних підприємств*

* Узагальнено автором

Таким чином, обліково-аналітичне забезпечення має ознаки системи, а саме : цілісність, багатомірність (множина елементів системи), наявність прямих і зворотних зв'язків, структура, ієрархічність, ємерджентність, взаємозв'язок із зовнішнім середовищем тощо. При цьому обліково-аналітичне забезпечення є підсистемою більш масштабної системи управління матеріально-технічною базою підприємства. Вхідним потоком обліково-аналітичного забезпечення є інформація про факти господарювання, зафіксована в первинних документах та відображена на рахунках з використанням елементів методу обліку. Її частина обробляється в підсистемі бухгалтерського обліку. Через форми обліку,

реєстри та звітність вона передається до підсистеми аналізу, в результаті чого на виході утворюється інформація, необхідна для задоволення потреб управління.

За допомогою каналів зворотного зв'язку об'єкт управління (підприємство) здійснює контроль за ефективністю господарювання та відповідні коригування. Взаємодія між елементами реалізується через канали зв'язку – форми обліку, реєстри, їх змістовну наповненість. По каналах зв'язку надходить, обробляється та передається інформація в цих підсистемах.

Враховуючи напрацювання науковців та у результаті проведеного дослідження (дод. А1), нами визначені елементи системи обліково-аналітичного забезпечення управління та аудиту основних засобів підприємства, які узагальнено на рис.1.1. У такій сукупності та взаємозв'язках між елементами досягається синергетичний ефект функціонування системи обліково-аналітичного забезпечення. Його проявом є якісна інформація, яка повинна відповідати вимогам виділеним професором Малюгою Н.М. щодо «своєчасності, оперативності надходження і використання інформації у процесі контролю, повноти, деталізації, зрозумілості, аналітичності, релевантності, економічності інформації та її систематизованості» [57].

Узагальнюючи вищевикладене можна виділити такі ознаки системності обліково-аналітичного забезпечення управління основними засобами та їх аудиту (рис.1.2.). Поняття «Основні засоби» також науковцями трактують по різному їх погляди наведено в дод. А2., в дод.А3 наведений аналіз дефініцій досліджуваного поняття. Узагальнюючи вищезазначене, робимо висновок, що без отримання якісної інформації неможливе ефективне функціонування підприємства.

Ознаки системності обліку, аналізу та аудиту з метою забезпечення управління основними засобами

-
- The diagram consists of six vertically stacked rectangular boxes, each containing a numbered point. To the left of each box is a horizontal arrow pointing to the text. The boxes are connected by a dotted line at the top and bottom, and each box has a small folded-corner effect at the bottom right.
- 1) метою обліково-аналітичної системи є забезпечення управління та зовнішніх користувачів інформацією для прийняття поточних і стратегічних управлінських рішень;
 - 2) система обліково-аналітичного забезпечення є підсистемою управління та включає облік, аналіз і внутрішній аудит;
 - 3) взаємозв'язки між підсистемами забезпечують інформаційні потоки (реєстри обліку та проміжна управлінська звітність);
 - 4) обліково-аналітична система ґрунтується на даних обліку (фінансового, управлінського, аналітичного, обліку з метою оподаткування) та позаоблікових даних;
 - 5) вхідними потоками є інформація про факти господарської діяльності об'єкта управління;
 - 6) внутрішній аудит є обов'язковим критерієм функціонування обліково-

Рис.1.2. Системність обліку, аналізу і аудиту з метою управління основними засобами автотранспортних підприємств*

* Узагальнено автором

Необхідно зазначити, що система обліково-аналітичного забезпечення управління основних засобів до цього часу окремо не досліджувалась. Крім того, низка дискусійних та невирішених питань залишається у сфері діяльності підприємств автотранспорту.

Усі ці чинники зумовлюють актуальність дослідження теоретичних, концептуальних та організаційно-методичних аспектів формування адекватної системи обліково-аналітичного забезпечення управління основними засобами з урахуванням галузевих особливостей.

Наступним кроком дослідження є огляд нормативно-правової бази, яка формує правильність і точність ведення обліку основних засобів на підприємстві, а також їх аналіз.

1.2. Моніторинг нормативно-правової бази та спеціальної літератури з обліку, аналізу і аудиту основних засобів автотранспортних підприємств

Основним регулюючим нормативно-правовим чинником щодо діяльності автотранспортних підприємств в Україні є Закон України «Про автомобільний транспорт» в редакції Закону України від 23.02.06 р. № 3492-IV, введений в дію 07.04.2006 р. [11]. Цим законом регламентовано відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також відносини з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень. Його положення є тим підґрунтям, на якому розбудовується вказана господарська діяльність і створюються системи управління з

функціональною розгалуженістю, адекватною певним організаційним утворенням – суб'єктам автотранспортного підприємництва.

Міністерство автомобільного транспорту своїми наказами затвердило форми квитково-облікових листів (від 24 квітня 1996 р.) [13], правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту (від 18 лютого 1997 р. № 176 зі змінами та доповненнями), правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні (від 14 липня 1997 р. № 363 (зі

змінами і доповненнями) [12], окрім того, Міністерство транспорту затвердило Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті (від 5 лютого 2001 р. № 65) [14], Методичні рекомендації по застосуванню реєстрів бухгалтерського обліку (29 грудня 2000 р. № 356) [15], Інструкцію про порядок постачання, зберігання, видачі та обліку всіх видів квитків на проїзд в автобусах і таксомоторах, контролю й обліку виручки від перевезення пасажирів [33]. До нормативного забезпечення обліку діяльності автотранспортних підприємств долучився також Державний комітет будівництва, архітектури та житлової політики України, котрий наказом від 11 травня 1999 р. № 116 затвердив Інструкцію про порядок обліку разових квитків на проїзд у міському електротранспорті та абонементних квитків на проїзд у міському громадському транспорті України і форм облікових документів № 1 (разові квитки), № 2 (абонементні квитки), № 3 (шляховий лист) [6].

В дод. А4 наведено більш деталізований огляд нормативно-правової бази з обліку основних засобів їх економічного аналізу, зазначимо, що основними нормативними документами щодо організації обліку є Закон України «Про бухгалтерський облік і фінансову звітність» [10], а також Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» [21] та Міжнародний (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Основні засоби» [25], дослідження вищезазначених стандартів дозволило виявити 7 відмінностей, які потребують узгодження. Нами узагальнено результати дослідження в дод. А6.

Теоретичними питаннями обліку основних засобів займалися вітчизняні та зарубіжні вчені, такі як М. І. Бондар [38], Бачевський Б.Є. [36], Н.О. Гура [44], Л. В. Городянська [46], Т.О. Гуренко [45], Т.В. Гладких [47], М.В. Шпакович [68] та багато інших. Отримані ними протягом багатьох років результати мають велике значення та стали підґрунтям для удосконалення теоретичних аспектів обліку основних засобів на підприємствах

автотранспорту України. Детальний огляд спеціальної літератури з питань обліку, аналізу основних засобів узагальнено в дод. А5., свідчить про значний інтерес науковців до проблем і завдань випускної кваліфікаційної роботи, що підтверджує її актуальність. Питанням амортизації (зносу, зношення) основних засобів приділялося і приділяється велика увага, про що свідчать праці таких вітчизняних учених, як О. Боднар [38], Н.Г. Виговська [41], Т.О. Гуренко [45], Л. В. Городянська [46], І.В. Мустаца [58], та ін.

Наукове розуміння значень категорій «знос» і «зношування» дозволить провести розробку практичних рекомендацій, пов'язаних із оновленням основних засобів і суті амортизації в післявоєнний період.

Висновки до розділу 1

Розглянувши теоретичні підходи до формування обліково-аналітичного забезпечення управління основними засобами автотранспортних підприємств нами зроблені такі висновки:

1) вантажообіг за досліджуваний період з 2002 по 2023 рр. суттєво погіршився з 2022 р., така тенденція пов'язана із війною і розірванням цілої низки угод автотранспортними підприємствами України, руйнування транспортних вузлів, мостів;

2) динаміка середньо ринкових тарифів з 2023 р. значно зросла, а також негативно вплинула на собівартість надання послуг авто перевізниками і збільшенням матеріальних та інших витрат, особливо на паливно-мастильні матеріали, витрати на імпорті запасні частини;

3) методику обліково-аналітичного забезпечення управління основними засобами підприємств досліджували багато науковців, а також нами розглянуто підходи до трактування сутності поняття «обліково-аналітичне забезпечення управління підприємством», результатом дослідження є узагальнення елементів системи обліку та аналізу основних засобів автотранспортних підприємств, а також системність ознаки з метою управління ними;

4) розглянуто нормативно-правові акти, а також інструкції, методичні рекомендації з обліку і аналізу основних засобів автотранспортних підприємств. Досліджено погляди науковців до розгляду об'єкту і предмету дослідження і сформовано основні відмінності між національними та міжнародним положеннями з обліку основних засобів;

5) встановлено, що підписання нових транспортних угод, налагодження зовнішньоекономічної діяльності

автотранспортними підприємствами з 2022 року, дозволило стабілізувати національну економіку та стримати курс іноземної валюти, галузь потерпає від браку кадрів.

РОЗДІЛ 2. СИСТЕМА ОБЛІКУ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ НА АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ ВРАХОВУЮЧИ ВИКЛИКИ ВІЙНИ

2.1. Система первинного обліку основних засобів ТОВ «С.К.Т.»

Процес трансформації вітчизняної системи бухгалтерського обліку зумовив суттєву перебудову методології організації документообігу та обліку основних засобів автотранспортними підприємствами, в тому числі і в умовах воєнного стану. З переходом до міжнародних стандартів фінансової звітності значно розширились можливості підприємств у виборі правил ведення облікової політики та методики ведення бухгалтерського обліку надходження, експлуатації та вибуття основних засобів.

Для того щоб правильно зробити вибір, потрібно добре усвідомлювати переваги тієї чи іншої системи для конкретного підприємства. У зв'язку з цим особливо посилюються вимоги до бухгалтерського обліку та організації документування в напрямі підвищення дієвості, аналітичності, достовірності та оперативності отримуваної інформації про виробничі запаси з метою прийняття ефективних управлінських рішень.

Значний вклад у розробку теоретичних засад організації документообігу та обліку наявності та руху основних засобів внесли М. Г. Белов, М. Т. Белуха, Ф. Ф. Бутинець, П. І. Гайдуцький, Г. І. Грінман, М. І. Карауш, Л. М. Крамаровський та І.В. Мустаца.

Основну частину основних засобів досліджуваного ТОВ складають автотранспортні засоби та причепи і напівпричепи. Так, як досліджуване підприємство займається перевезенням пасажирів та вантажів також машини є різної вантажопідйомності, що і свідчить про значний спектр автотранспортних послуг, який може надавати АТП, як на території області, так і по інших областях і в інші країни, особливо до ближнього сусіда Румунію.

Кожного робочого дня, водій підприємства отримує дорожній лист в якому вказується напрямок руху, час відправки і прибуття. Залежно від напрямку руху автомобільного транспорту облік перевезень ведеться по кожному виду транспорту, його маршрутом, залежно чи в межах області, країни, зарубіжжя. Ця вся інформація відображається в дорожньому листі, саме його водії передають в бухгалтерію для розрахунку калькуляції

Дорожній лист видається водію щоденно перед виїздом з гаражу. Після закінчення роботи (робочого дня) водій повертає його диспетчеру. В частині виробничого завдання записи в листі робить диспетчер, фактичні витрати пального вказує водій, всі інші дані про виконану роботу та техніко-економічні показники заповнюються працівниками відповідних відділів АТП та замовником.

В ТОВ «С.К.Т.» затверджена відрядна форма оплати праці при якій застосовують щоденні листи. Бухгалтерія видає дорожні листи працівникам відділу експлуатації під звіт і списує в розхід згідно до реєстрів, складених за даними журналу обліку руху дорожніх листів. В журналі записується кожний дорожній лист, виданий водію, і контролюється повернення дорожнього листа диспетчеру. При видачі дорожнього листа диспетчер обов'язково, перевіряє за журналом здачу водієм попереднього листа, яку він фіксує своїм підписом. Журнал відкривається на кожен рік, і всі дорожні листи в ньому, починаючи з 1.01., суворо нумеруються з першого номера.

Особливістю обліку в ТОВ є стратегічний облік випуску автомобілів на шляхи і їх оцінка з технічної точки зору. В підрозділі ТОВ є диспетчера, які слідкують за роботою водіїв та ведуть облік перевезень, щоденно вони готують рапорт, який передають управлінському персоналу та в бухгалтерію для розрахунку. Головні завідувачі технічного парку приймають рішення про справність і технічний стан автомобіля і відповідність усім нормативам.

Облік перевезень і замовлень в ТзОВ ведеться в спеціальному журналі, де їх реєструють залежно від часу і дати замовлення.

В АТП ведеться облік замовлень на перевезення вантажів в спеціальному журналі, де вони реєструються в міру надходження від клієнтів.

Таблиця

2.1

Перелік обов'язкових (правових) документів для здійснення автотранспортних перевезень ТОВ «С.К.Т.»

№ п/п	Назва документу	Правила використання
1	2	3
1	Посвідчення на право керування транспортним засобом відповідної категорії	Для кожного водія-перевізника без винятку
2	Талон, що додається до посвідчення	Для кожного водія-перевізника без винятку
3	Дозвіл, виданий ДПС Міністерства внутрішніх справ (МВС)	У разі встановлення на транспортних засобах пробліскових маячків або спеціальних звукових сигнальних пристроїв
4	Поліс (сертифікат)	У разі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів
5	Ліцензійна картка на автомобіль	У випадку надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів

Враховуючи замовлення на перевезення вантажів і дорожніх листів, а також товарно-транспортних накладних і інших документів, які

підтверджують виконання роботи замовником (клієнтом), бухгалтерія ТОВ виписують рахунки на оплату перевезень. Якщо відбувся зрив перевезень через вину клієнта, тоді водій складається акт про невиконання замовлення. Облік фактично виконаних об'ємів перевезень вантажів згідно до контрактів та договорів ведеться в карточці виконання договорів, контрактів на перевезення вантажів. Карточка відкривається в ТОВ на кожного клієнта, з яким є договір або контракт, для того щоб облік вівся в карточках кожного місяця.

При організації обліку автомобільного парку на підприємствах автотранспорту є оформлення цілого ряду супровідних документів для автомобілів та водіїв, так в додатку А7 наведено перелік обов'язкових документів для здійснення перевезення водієм-перевізником.

Посвідчення на право керування транспортним засобом відповідної категорії та талон, який додається до посвідчення, реєстраційні документи на транспортний засіб. Також завжди у водія під час виконання замовлення повинні бути такі документи:

- дозвіл від МВС;
- страховий поліс;
- ліцензія на автомобіль – у певних випадках.

Документальне оформлення вантажних перевезень дещо відрізняється від документування діяльності пасажирських перевізників, що обумовлено наявністю матеріальної складової – вантажів з їх габаритами, небезпечністю тощо, детально така інформація наведена в табл.2.1.

Відповідно до вимог законодавства між замовником і транспортним підприємством укладається договір у письмовій формі у двох екземплярах. Реквізити договору: умови та термін перевезення, а також найменування та місцезнаходження сторін, крім того найменування та кількість вантажу, його пакування, звичайно зазначають місце та час завантаження

та розвантаження, а також вказують вартість перевезення, можливі інші умови, які узгоджені сторонами.

При здійсненні міжнародних перевезень вантажу ТОВ «С.К.Т.» необхідно мати дозвіл щодо узгодження умов та режимів перевезення в разі перевищення вагових або габаритних обмежень, також для надання послуг з перевезення вантажів автомобільним транспортом загального необхідно мати ліцензію, яку видають на 5 років.

Предметом договору перевезення вантажу є платні послуги перевізника з доставки довіреного йому відправником вантажу до пункту призначення та видачі його одержувачу.

До міжнародних перевезень пасажирів та вантажів допускаються резиденти України, які мають досвід роботи на внутрішніх перевезеннях на договірних умовах не менше трьох років, склали обов'язковий письмовий екзамен на професійну придатність, також право на керування автобусами на міжнародних маршрутах мають водії, які останні три роки працюють водіями автобусів.

Одним із основних впливових чинників на організацію обліку в ТОВ «С.К.Т.» є технічний стан засобів перевезення – автомобілів. Щоденно диспетчер складає разом з іншими службами диспетчерський рапорт, який є основою для використання його керівництвом автотранспортного підприємства у прийнятті рішень щодо підвищення технічної готовності парку автомобілів. Водночас бухгалтерія веде оперативний облік випуску автомобілів на лінію. Основним об'єктом обліку на автотранспортному підприємстві є автомобіль або інший транспортний засіб. Експлуатація автотранспортного засобу без його реєстрації в поліції заборонена чинним законодавством. Тому без реєстрації і видачі реєстраційних номерів неможливо ввести автомобіль в експлуатацію. При придбанні транспортного засобу, одержанні або виникненні обставин, що вимагають внесення змін у реєстраційні документи, необхідно зареєструвати

транспортний засіб в органах державної автомобільної інспекції протягом 10 діб [11].

Зареєструвати необхідно транспортні засоби, призначені для експлуатації на дорогах загального користування. До таких транспортних засобів відносять: автомобілі, автобуси, самохідні машини, сконструйовані на шасі автомобілів, мотоцикли, причепа, напівпричепа, мотоколяски. Інші механічні транспортні засоби реєструють у відомствах і міністерствах, до яких вони належать.

Так, трактори, сільгосптехніка, інші механізми необхідно зареєструвати в Міністерстві аграрної політики.

Фінансова звітність ТОВ «С.К.Т.» складається по закінченні кожного звітного періоду, тому протягом кожного звітного періоду облікова система повинна збирати та обробляти економічну інформацію про всі господарські операції, які мають місце на підприємстві.

Збір та обробку облікової інформації називають циклом обробки облікової інформації, оскільки цей процес повторюється з новими даними кожного облікового періоду. В циклі обробки облікової інформації виділяють декілька фаз, починаючи з факту здійснення господарської операції, обробки інформації в обліковій системі протягом облікового періоду, до кінцевої фази – складання фінансових звітів.

В. Сопко, О. Сопко виділяють три фази обробки облікової інформації:

- 1) первинне спостереження – виявлення господарських фактів;
- 2) вторинне спостереження – дослідження стану, зміни стану кожного господарського факту;
- 3) третинне спостереження – узагальнення господарських фактів за принципом двоїстості [60, с. 65].

Початковим етапом циклу обробки облікової інформації є збір первісної інформації щодо кожної господарської операції, що має вплив на підприємство. Дана економічна інформація збирається постійно протягом

усього облікового періоду. У кожному випадку факт первинного спостереження має бути зафіксований на матеріальному носії, що знаходить своє відображення в первинних документах, які містять всі необхідні дані щодо здійсненої операції.

Типові форми первинних документів затверджуються наказами Міністерства статистики України, а спеціалізовані форми – іншими Міністерствами та відомствами України. Первинна облікова документація про наявність, склад та інші операції, що здійснюються з основними засобами, затверджена наказом Мінстату України від 29.12.95 р. №352 “Про затвердження типових форм первинного обліку” [15].

Згідно з даним наказом первинний облік наявності та руху основних засобів ТОВ «С.К.Т.» забезпечується такими типовими формами документів:

1) ОЗ-1, ОЗ-2, 3) ОЗ-3, ОЗ-4, ОЗ-6, ОЗ-7, ОЗ-8 та ОЗ-9 , так деякі реквізити зазначених форм не використовують, а деякі необхідні реквізити в них відсутні (дод.А8), нами рекомендовано доповнити форми первинних документів реквізитами.

Рекомендуємо підприємствам самостійно модифікувати типові форми первинного обліку до потреб управління. Схема документообігу первинних документів наведена в дод. А8.

Основними документами при придбанні автомобіля є договори:

- купівлі-продажу;
- про безоплатну передачу;
- міни – тобто при бартерній операції;
- інші види договорів.

У договорі необхідно зазначити вартість автотранспортного засобу, а також його характеристики. При прийнятті автомобіля на підприємстві необхідно скласти акт приймання-передачі (внутрішнього переміщення) основних засобів за ф. № ОЗ-1, на підставі акту за ф. № ОЗ-1, технічної та

іншої документації на кожен об'єкт основних засобів заповнюється інвентарна картка (ф. № ОЗ-6). При придбанні автомобіля з причепом оформляються дві інвентарні картки: окремо на автомобіль і причіп.

Інформація є важливою складовою ефективного управління підприємством, відповідно постійно зростають вимоги до обсягів, якості, обґрунтованості останньої. Як наслідок, бухгалтер із обліковця дедалі частіше стає аналітиком, а в період значного навантаження вимушений будувати свою роботу таким чином, щоб уникнути додаткових втрат часу та зайвих робіт. Відповідно, будуючи систему бухгалтерського обліку на підприємстві, фахівець має шукати і застосовувати такі методи обліку, які нададуть можливість зменшити обсяги облікових робіт при зростанні ефективності від їх застосування.

Необхідно зазначити, що «компонентний» облік є актуальним для обмеженого кола підприємств, його використання напряду не залежить від питомої ваги основних засобів в необоротних активах, таким і є досліджуване підприємство ТОВ «С.К.Т.».

Потреба у такому обліку виникає у суб'єктів господарювання, які інтенсивно інвестують в основні засоби, а також при специфічному призначенні об'єктів зі значною вартістю та частою потребою у капітальному ремонті. Такими підприємствами є підприємства комунального господарства, важкого машинобудування, сільського господарства, літакобудування, підприємства та компанії які купують дорогі автотранспортні об'єкти.

2.2. Аналітичний облік основних засобів та відображення у звітності ТОВ «С.К.Т.»

Останнім часом найбільше уваги науковці приділяють проблемним питанням аналітичного обліку основних засобів в діючому законодавстві (Потриваєва Н.В., Карелов С.П.), порівнянню облікових аспектів за національними та міжнародними стандартами (Утенкова К.О., Побережна Н.М., Яценко А.В.), удосконаленню організації обліку основних засобів та їх відображенню в обліковій політиці (Святенко І.М., Костишин К.В., Стригуль Л.С., Тімонова А.С., Лісна М.О., Юрків Д.І., Кириченко Є.О.) та проблемам відображення основних засобів у різних галузях економіки (Матієшин М.М., Пилипів Н.І., Шевченко Н.О.).

Але облік основних засобів за компонентами згідно міжнародних стандартів залишився поза увагою, відповідно питання є актуальним та потребує подальшого дослідження., застосування обліку основних засобів за компонентами регламентовано у вітчизняних нормативах, а саме п. 4 П(С)БО 7 та Методичних рекомендаціях № 561 зазначено «...якщо один об'єкт основних засобів складається з частин, які мають різний строк корисного використання (експлуатації), то кожна з цих частин може визнаватися в бухгалтерському обліку як окремий об'єкт основних засобів» [21]. Але все ж таки основою у застосуванні «компонентного обліку» вітчизняними підприємствами є положення МСФЗ 16 (§43, 44, 45). У параграфі 43 зазначено, що «кожну частину об'єкта основних засобів, собівартість якої є суттєвою стосовно загальної собівартості об'єкта, слід амортизувати окремо» [25], така позиція характерна для підприємств автотранспорту оскільки кожна складова запасних частин для автомобів, особливо іноземного виробництва коштує дорого, потребує різного часу заміни або ремонту, а разом вони і формують основний засіб ТОВ «С.К.Т.».

Тобто суб'єкти господарювання які застосовують «складні» об'єкти у діяльності можуть відображати останні в обліку, розподіляючи їх на

частини (компоненти) з обов'язковим регламентуванням такого розподілу в обліковій політиці підприємства.

Основними питаннями, які рекомендуємо висвітлювати в Наказі про облікову політику підприємства, є:

- 1) умови розподілу об'єктів на компоненти;
- 2) вартісний поріг з якого об'єкти відносяться до окремих облікових одиниць;
- 3) встановлення строку корисного використання;
- 4) методику нарахування амортизаційних відрахувань;
- 5) організацію та методику обліку проведення ремонтів.

Для встановлення умов розподілу об'єктів на компоненти в обліковій політиці необхідно визначити «поріг суттєвості» для компонентів частоту проведення ремонтів або заміни останніх. На встановлення даного показника в обліковій політиці ТОВ «С.К.Т.» впливають фактори: строк корисного використання, значна вартість компонента.

Для визначення строків корисного використання компонентів необхідно враховувати інтенсивність та умови використання останніх, в окремих випадках можна опиратись на строк використання об'єкта в цілому.

Важливим підґрунтям для визначення терміну може бути два фактори:

- технічна характеристика;
- рішення експертної комісії.

Створення і діяльність комісії, частіше за все здійснюється на підприємствах де умови використання об'єктів не сприятливі, а інтенсивність дуже висока (у зв'язку з чим і частота капітальних ремонтів значна). Яскравим прикладом такого розподілу є окремий облік автошин в ТОВ як об'єкту. Необхідно зазначити, що всі з опитаних респондентів, такий облік здійснюють, але вартість основного комплекту входить до первісної вартості всього автотранспортного засобу. Додаткові комплекти обліковуються окремо на рахунку 20 чи 22 із веденням аналітичного

обліку шин в кількісному виразі. При зміні шин балансова вартість об'єкта не змінюється, при цьому знижується можливість контролю за застосуванням (збереженням, раціональним використанням) об'єкта.

Облік об'єктів за компонентами є актуальним для автотранспортних підприємств тому що, більшість дорожньої техніки купується із додатковим приладдям, що має різну вартість і різну інтенсивність використання, відповідно строк корисної експлуатації може відрізнятись. Важливим моментом при встановленні строку корисного використання є строк заміни компонентів. Ці два показники можуть не співпадати у часі і відповідно необхідно опиратись на менший.

У випадку розходжень строку корисного використання між бухгалтерським і податковим обліком у високодохідних підприємств будуть виникати різниці. Для малодохідних підприємств ця ситуація спрощена, поріг віднесення об'єктів до основних, визначається в наказі про облікову політику або іншому розпорядчому документі по підприємству і як правило, відображає реальні строки експлуатації.

Для високодохідних підприємств у ст. 138.3.3 ПКУ встановлені мінімально допустимі строки амортизації основних засобів та інших необоротних активів при цьому законодавець зазначив, що якщо підприємство встановлює власні (реальні) строки, які більші ніж регламентові, то необхідно використовувати останні. Детальний огляд відмінностей в облік основних засобів між податковим законодавством і стандартами обліку наведено в [дод. А6](#). Згідно п. 138.3.3 компоненти об'єктів можна віднести або до гр. 6 – інструменти, прилади, інвентар, меблі зі строком – 4 роки, або до гр. 9 – інші основні засоби зі строком – 12 років, або до гр. 11 – малоцінні необоротні матеріальні активи з невстановленим строком [19].

Таким чином головному бухгалтеру ТОВ «С.К.Т.» рекомендуємо чітко визначитись до якої групи віднести компоненти і регламентувати в

обліковій політиці строки корисного використання, опираючись на обмеження податкового законодавства.

Другим важливим фактором, за яким компоненти відображаються як окремі об'єкти, є вартість компонента. Цей фактор також потребує регламентації у наказі про облікову політику ТОВ «С.К.Т.» у вигляді абсолютної чи відносної величини.

Підприємства, які за умовами ПКУ, відносяться до високодохідних вимушені опиратись на той поріг що встановлено податковим законодавством (з 01.01.2017 р. – 6000 грн.).

Щоправда компоненти можуть бути обліковані не як основні засоби, а як ІНМА або МШП (частіше за все такими об'єктами саме і є автошини). Для спрощення вирішення даного питання можна запропонувати зазначити розпорядженням по підприємству необхідність розподілу об'єктів на компоненти якщо вартість останніх складає більше ніж 25% від первісної вартості об'єкта. Придбати транспортний засіб можна деякими варіантами: покупка за кошти, безоплатне одержання як внесок до статутного фонду, за бартером, на умовах товарного кредиту.

При покупці автомобілів існують особливості відображення в обліку залежно від того вантажний це автомобіль чи легковий. Так, права на податковий кредит на суму ПДВ при покупці легкового автомобіля, крім таксомоторів, немає [19, п.п. 7.4.2].

Відображення у бухгалтерському обліку ТОВ «С.К.Т.» придбання автотранспортного засобу за кошти наведено у дод. А9, порівняння ведення обліку на підприємств із вимогами Міністерства фінансів України не виявило розбіжностей в системі рахунків.

При придбанні за кошти, що характерно для діяльності ТОВ «С.К.Т.» основні засоби зараховуються на баланс підприємства відповідно до П(С)БО 7 «Основні засоби» [21] за первісною вартістю, яка складається з:

- суми, сплаченої покупцем продавцю за автомобіль (без непрямих податків);
- вартості послуг з реєстрації автотранспортного засобу;
- суми ввізного мита (при імпорті автотранспорту);
- витрат зі страхування ризиків;
- суми збору на обов'язкове державне пенсійне страхування (при придбанні легкового автомобіля);
- витрат на транспортування, установку, монтаж, налагоджування автотранспортного засобу;
- інших витрат, безпосередньо пов'язаних з доведенням основних засобів до стану, у якому вони придатні для використання з запланованою метою (витрат на ремонт і регулювання автомобіля, а також заміну зношених деталей, вузлів, агрегатів, без яких експлуатація автомобіля не можлива) [21].

2.3. Автоматизація обліку основних засобів та шляхи їх вибуття на ТОВ «С.К.Т.»

Облік на досліджуваному підприємстві автоматизовано, а саме використовується система "1С:Бухгалтерія 8.1", яка забезпечує ведення обліку основних засобів відповідно до П(С)БО 7 "Основні засоби".

На сьогоднішній день проблеми автоматизації обліку основних засобів, їх зносу та амортизації вирішуються не зовсім задовільно. Звичайно, для невеликих підприємств з невеликою кількістю основних засобів ця проблема не є настільки актуальною. На таких підприємствах облік наявних основних засобів і щомісячний розрахунок амортизації ведеться на базі загальної бухгалтерської програми, з використанням аналітики за балансовими рахунками.

За умов комп'ютерної технології передбачається вирішення таких задач з обліку основних засобів:

- формування і ведення картотеки основних засобів;
- оприбуткування основних засобів;
- введення в експлуатацію основних засобів;
- нарахування зносу (амортизації) основних засобів;
- вибуття основних засобів через реалізацію, ліквідацію і списання;
- формування реєстрів аналітичного і синтетичного обліку основних засобів.

Полегшити ведення бухгалтерського обліку, а в тому числі і обліку основних засобів, можливо при застосуванні комп'ютерних програм ("1С:Підприємство", "Галактика" та інших).

Операції з обліку основних засобів – надходження, прийняття до обліку, модернізація, передача, списання – реєструються відповідними документами. Передбачено, що основні засоби можуть з'явитися на підприємстві різними шляхами: у результаті його придбання та наступного уведення в експлуатацію, у результаті будівництва, у результаті монтажу та ін.

Надається можливість реєстрації додаткових витрат, пов'язаних із придбанням і монтажем основних засобів, і їхнє відбиття в первісній вартості основних засобів.

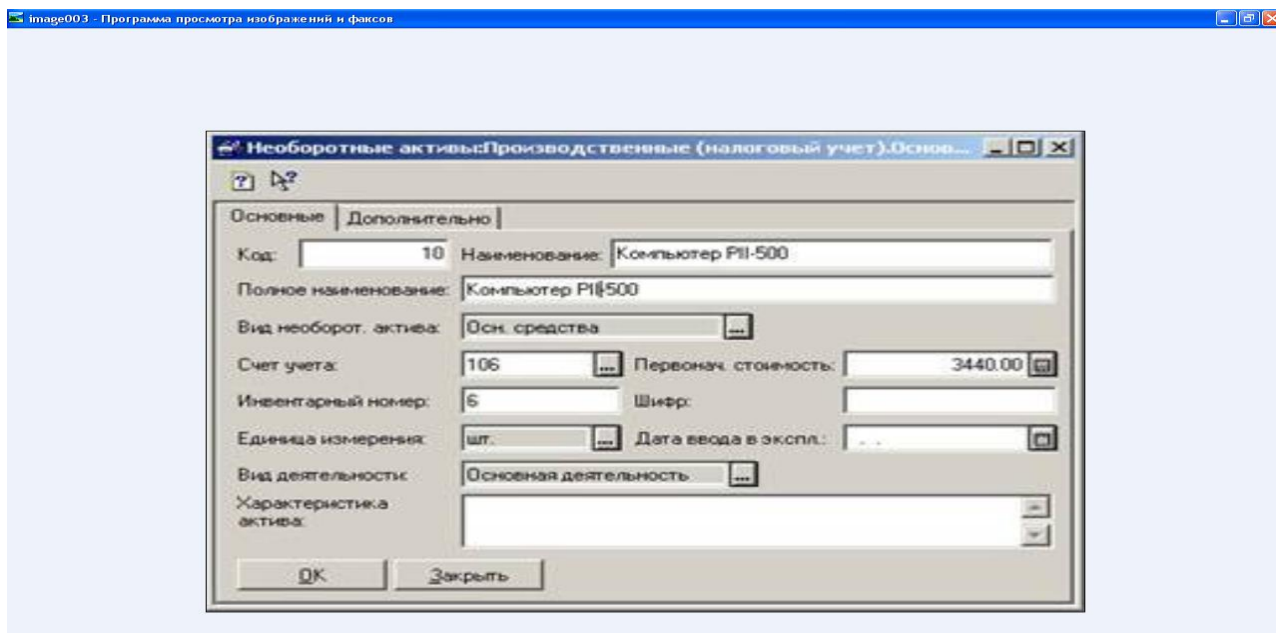


Рис.2.1. Диалогове вікно з автоматизованого обліку основних засобів в ТОВ «С.К.Т.»

На рис.2.1. наведено вікно з програми 1С:Бухгалтерія 8.1. по рахунку 10, а саме облік комп'ютера.

Відомість нарахування амортизації на основні засоби за жовтень 2018 р.

01.10.18 зации ОС за Февраль 2013 г. ООО "Конфетпром"

Відомість нарахування амортизації на основні засоби вересень 2023 р. по ТОВ «С.К.Т.»

ООО "Конфетпром"
Ведомость амортизации ОС за Февраль 2013 г.
Выходные данные: БУ (данные бухгалтерского учета)

Основное средство, Инвентарный номер	На начало периода			За период			
	Стоимость	Амортизация (износ)	Остаточная стоимость	Увеличение стоимости	Начисление амортизации (износа)	Уменьшение стоимости	Списание амортизации (износа)
Смеситель СКЛ500, 000000001	127 118,64		127 118,64		2 118,64		
Итого	127 118,64		127 118,64		2 118,64		

Ответственный: _____
(должность) (подпись) (расшифровка подписи)

Рис.2.2. Вікно по рахунку 13 «Знос (амортизація) необоротних активів» по ТОВ «С.К.Т.»

На рис.2.2. наведена схема нарахування амортизації на об'єкти основних засобів. Існує кілька способів вибуття транспортних засобів та інших

основних засобів з ТОВ: продаж за грошові кошти, також ліквідація за власною ініціативою або в силу об'єктивних причин і внесення до статутного капіталу іншого підприємства.

В бухгалтерському обліку операція з продажу автомобіля відображається за схемою, наведеною у дод. А.10, дослідження відповідності методичних рекомендацій та інструкції із застосування плану рахунків не виявили розбіжностей у веденні обліку на ТОВ.

Продаж за грошові кошти може здійснюватись на підставі договору купівлі-продажу або договору комісії.

Оформлення операції з продажу автомобіля договором купівлі-продажу завіряється нотаріально. В аналітичному обліку списання автотранспортного засобу у зв'язку з продажем документується актом приймання-передачі (внутрішнього переміщення) за ф. № ОЗ-1, який складається у трьох екземплярах.

Перші два підприємство-продавець залишає у себе, а третій разом з інвентарною карткою передає покупцю. Продаж автотранспортного засобу у бухгалтерському обліку супроводжується визначенням доходу від даної операції з одночасним списанням на витрати залишкової вартості та нарахованого зносу.

У випадку повного морального або фізичного зносу автомобіля, недоцільності його ремонту та модернізації, а також за непередбаченими обставинами (аварія, крадіжка) підприємство може прийняти рішення про його ліквідацію. При ліквідації необхідно оформити це документально актом списання за ф. № ОЗ-4, який складає комісія у двох екземплярах.

Один екземпляр передається до бухгалтерії, другий – залишається у особи, яка відповідає за збереження, і є підставою для здавання на склад матеріальних цінностей або металобрухту. На підставі акта списання в інвентарній картці за ф. № ОЗ-6 та опису інвентарних карток відображається відповідний запис про вибуття транспортного засобу.

На ТОВ «С.К.Т.» не відмічались випадки ліквідації транспортного засобу, однак в разі виникнення таких обставин, рекомендуємо відображати господарські операції за схемою наведено в дод. А 11.

Передачу автомобіля іншому підприємству як внесення до його статутного капіталу в бухгалтерському обліку передавача відображають як фінансову інвестицію згідно з ПП(С)БО 12 «Фінансові інвестиції». Фінансову інвестицію оцінюють за собівартістю, яка складається з ціни придбання та інших витрат, пов'язаних з таким придбанням, тобто, у підприємства, яке передає автомобіль, можуть виникнути доходи (якщо оціночна вартість внеску більше залишкової вартості автомобіля) або витрати (якщо оціночна вартість внеску менше залишкової вартості автомобіля).

Таким чином, ефективність роботи бухгалтера на підприємстві суттєво підвищується завдяки засобам інформатизації та автоматизації документообігу, які дозволяють оперативно накопичувати відповідні бази даних про наслідки господарської діяльності та використовувати їх для формування, редагування і друку вихідних документів: квартальних, піврічних і річних звітів, а також надавати інформаційні послуги відповідним організаціям, ланкам управління щодо ефективності роботи.

На сьогоднішній день дуже важливо при розробці інформаційних систем мінімізувати вплив негативних факторів, що дозволить розвивати і вдосконалювати сучасні комп'ютерні системи бухгалтерського обліку.

Сучасна автоматизована система обліку будується на основі новітніх засобів обчислювальної техніки і програмних продуктів автоматизації і повинна виконувати функції, які перед нею ставлять її користувачі:

- повне і своєчасне задоволення інформаційних потреб користувачів;
- виконання контрольних та аудиторських завдань з метою одержання необхідної інформації про наявні відхилення;
- одержання комп'ютерних управлінських рішень;

- здійснення аналізу та прогнозування господарсько-фінансової діяльності підприємства.

Впровадження бухгалтерської програми в ТОВ «С.К.Т.» підвищило ефективність і покращило якість ведення обліку на підприємстві, при цьому у загальносистемному плані методологічні аспекти автоматизованого бухгалтерського обліку повинні вирішувати такі питання:

- автоматизоване формування управлінських рішень;
- автоматизоване формування первинної облікової інформації на папері та на машинному носієві;
- автоматизоване ведення аналітичного і синтетичного обліку;
- автоматизація інформаційно-довідкового забезпечення і контрольно-аналітичних функцій бухгалтерського апарату;
- автоматизоване ведення зведеного обліку, складання періодичної та річної звітності;
- автоматизована передача вихідної інформації системи автоматизованого бухгалтерського обліку, яка містить результати господарської діяльності підприємства й організації з метою її використання в управлінні, зокрема впровадження автоматизованого обліку дає можливість контролювати витрати ТОВ на оновлення і амортизацію основних засобів підприємства, крім того рекомендуємо підприємству впроваджувати систему управлінського обліку, що дозволить слідкувати за формуванням собівартості послуг з перевезення вантажів.

Бухгалтерії АТП рекомендуємо здійснювати контроль за виконанням завдань по собівартості перевезень, шляхом зіставлення фактичних даних за статтями звітної калькуляції з нормативними витратами відповідних статей. Відображаючи фактичну собівартість виконаних перевезень за їх видами, звітна калькуляція дозволяє встановити, за якими статтями витрат

допущені перевитрати, з'ясувати недоліки в організації перевезень і оперативно вжити заходів щодо зниження фактичних витрат, якщо вони мають суб'єктивний характер.

Висновки до розділу 2

Дослідження організації обліку основних засобів на автотранспортному підприємстві дало змогу зробити такі висновки:

1) вивчення документального оформлення операцій з надходженням, вибуттям та експлуатацією основних засобів дозволило визначити реквізити документів, які не використовуються і запропонувати реквізити, якими доцільно доповнити форми ОЗ;

2) облік об'єктів основних засобів рекомендовано здійснювати за компонентами, що актуально для автотранспортних підприємств, оскільки запасні частини автомобілів мають різну інтенсивність використання;

3) розроблені нові форми документів, а саме відомості про стан об'єкта основних засобів на дату передачі та відомість про знос (амортизацію) об'єкта на дату прийняття в експлуатацію, запропонований розрахунок динамічної системи нарахування амортизаційних відрахувань;

4) дослідження відображення господарських операцій на рахунках бухгалтерського обліку не виявило викривлень відповідно до вимог Міністерства фінансів України, що є позитивним фактором для досліджуваного підприємства;

5) визначено, що облік на підприємстві автоматизовано, однак з метою удосконалення

автоматизації обліку на ТОВ «С.К.Т.» запропоновано використання нових програмних продуктів, а саме програми Акцент.

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ОБЛІКУ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ, А ТАКОЖ ЇХ АНАЛІТИЧНА ОЦІНКА З МЕТОЮ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ

3.1. Оцінка руху та ефективності використання основних засобів на ТзОВ «С.К.Т.»

У сучасних умовах господарювання підприємствам автотранспорту для здійснення господарської діяльності потрібна наявність великої кількості технологічно складних і потужних об'єктів основних засобів. Оскільки вони повинні забезпечувати безперервний процес надання послуг споживачам, то важливого значення набувають якісні характеристики та кількісний склад матеріальної бази підгалузі, також її ефективне використання сприяє підвищенню продуктивності праці та зниженню собівартості послуг. З огляду на це особливого значення набуває необхідність управління, посилення контролю за наявними основними засобами підприємств автоперевезення та своєчасне отримання

об'єктивної, повної та достовірної інформації, яку можуть забезпечити лише якісно сформовані аналітичні дані.

Питання аналізу основних засобів і ефективності їх використання вивчають відомі науковці: А. І. Алексєєва та ін., І. Т. Балабанов, Т. Б. Берднікова, Л. А. Бернстайн, І. О. Бланк, Л. М. Бражнікова, Б. В. Буркинський, Л. В. Городянська, Г. Г. Кірейцев, Р. О. Костирко, Г. О. Крамаренко, О. Є. Чорна.

Дані аналізу є важливими при проведенні аудиту за ефективністю використання і рухом основних засобів автотранспортних підприємств.

Таку кількість публікацій із зазначеного питання можна пояснити впливом науково-технічного прогресу, впровадженням комп'ютерних технологій, інтеграцією вітчизняних підходів до аналізу основних засобів із методиками аналізу європейських і американських науковців. Однак, попередні дослідження дають підставу стверджувати про відсутність комплексного підходу до вивчення ефективності використання основних засобів підприємств автотранспорту. Тому набуває актуальності розробка методичних підходів до аналізу стану та ефективності використання об'єктів основних засобів, як однієї зі складових ефективності використання матеріальних факторів виробництва, спрямованого на створення умов для забезпечення беззбиткової діяльності підприємств. Для поглибленого вивчення таких підходів та їх узагальнення автором було досліджено історичний аспект розвитку аналізу основних засобів в Україні. Розвиток аналізу основних засобів в Україні схематично наведено на рис.3.1.

Вона дозволяє сформулювати значний обсяг цифрового матеріалу, провести його ретроспективний аналіз, зіставити фактичні показники з плановими та здійснити пошук резервів за рахунок підвищення ефективності використання основних засобів. Позитивним було те, що в ці роки аналіз було виділено в окрему наукову дисципліну та почали використовувати формалізовані методи факторного аналізу основних засобів. Їх, у свою

чергу, вважали суттєвим фактором, що впливає на результати господарської діяльності підприємства.

На сьогодні аналіз орієнтований на комплексне вивчення проблеми, що дозволяє виявити слабкі місця у діяльності підприємств, запобігти банкрутству та дозволяє виявити резерви на покращення фінансових результатів за рахунок окремих об'єктів обліку, зокрема, основних засобів. Метою аналізу основних засобів є дослідження ефективності використання основних засобів досліджуваного підприємства.

Завданнями аналізу стану та ефективності використання основних засобів є:

- вивчення складу, структури, руху та технічного стану основних засобів;
- дослідження забезпеченості підприємства основними засобами;
- оцінка ефективності використання основних засобів;
- визначення та розрахунок кількісного впливу факторів на ефективність використання основних засобів;

- виявлення та розрахунок розміру резервів підвищення ефективності використання основних засобів.

Об'єктом дослідження виступає процес життєвого циклу об'єктів основних засобів автотранспортного підприємства.

У випускній кваліфікаційній роботі окреслені методичні прийоми узагальнення результатів аналізу основних засобів підприємства до яких належать:

1) систематизація отриманих результатів, їх групування та узагальнення; визначення втрачених можливостей та обчислення обсягу невикористаних резервів;

2) визначення напрямів і розробка економічно обґрунтованих заходів щодо підвищення ефективності діяльності; прийняття управлінських рішень і контроль за їх використанням.

Визначаючи економічну ефективність використання основних засобів, застосовують натуральні і вартісні показники. Система аналітичних показників, які використовуються для аналізу руху і ефективності використання основних засобів наведено в дод. Д1.

Для узагальнюючої кількісної характеристики ефективності використання основних засобів при аналізі розраховують показники фондорентабельності, фондівіддачі, фондомісткості (дод. Д 2).

На вартісний показник фондівіддачі основних засобів вантажних АТП значний вплив має величина середньої дохідної ставки, яка визначається рівнем тарифів і умовами перевезення вантажів, а також величина цін на продукцію допоміжних виробництв, що реалізується автотранспортним підприємством іншим організаціям і підприємствам.

Деякі економісти вважають (Л.Волощук), що в основі обчислення основного оціночного показника діяльності транспорту визначальними характеристиками можуть бути часова кількісна і просторова [5].

Це обумовлюється тим, що обсяги і якість транспортних послуг визначаються такими 3-ма параметрами як кількість тонн перевезених вантажів, відстань перевезень та витрати часу на транспортування. Його можна виразити у вигляді такої формули:

$$P = \sum m \cdot L \cdot \frac{t_{\text{н}}}{t_{\text{п}}}$$

Гранична фондovіддача дозволяє виявити тенденції зміни у використанні засобів праці, які у подальшому приведуть до зміни величини повної фондovіддачі, розкриваючи при цьому внутрішній характер її формування.

Перевага цього коефіцієнта полягає у тому, що методика його обчислення враховує не тільки тривалість використання рухомого складу, але і його вантажопідймальність, також недоліком коефіцієнта є те, що він не враховує режиму роботи вантажних АТП. Важливим показником інтенсивності завантаження вантажних автомобілів є коефіцієнт використання пробігу, який відображає рівень раціоналізації транспортних зв'язків і рівень продуктивності рухомого складу – найбільш активної частини ОЗ вантажного автомобільного транспорту. Обчислюється як відношення пробігу з вантажем до загального пробігу в кілометрах.

Отже, всі ці показники певною мірою збагачують методику розрахунку ефективності використання ОЗ, хоча кожен з них несе відповідне економічне навантаження. В кожному з цих показників по-своєму відображається обсяг роботи, виконаної транспортом.

Інформаційна база аналізу наведена в дод. ДЗ, сформована з форм, також алгоритм проведення аналізу основних засобів наведено в дод. Л1.

Разом з тим, всім цим показникам притаманні певні недоліки, тому варто здійснювати подальші дослідження щодо ефективності використання основних засобів в АТП. На рис.3.2. узагальнено алгоритм аналізу основних засобів на базі фінансової та статистичної звітності досліджуваного підприємства, а також облікової інформації з журналів ордерів по рахунках 10,13,15.

На підставі визначеної методики і поставлених завдань переходимо безпосередньо до аналізу на матеріалах досліджуваного підприємства.

Відповідно до поставлених завдань проведено перший етап дослідження, який полягає в оцінці складу і структури основних засобів ТОВ «С.К.Т», використовуємо для аналізу Примітки до фінансової звітності (дод Б7 і Б8).

Проведене дослідження дозволить оцінити стан матеріально-технічної бази автотранспортного підприємства, ефективність використання його транспортного парку, рентабельність основних засобів ТОВ та необхідність оновлення основних засобів.

Результати проведеного аналізу наведені в табл.3.1. свідчать про наступне: у 2020 році вартість основних засобів ТОВ становила 538 тис.грн. з них найбільша питома вага 74,16 % належить транспортним засобам, а найменша 0,74 іншим основним засобам, крім того будинки, споруди та передавальні присторії складають 120 тис.грн., або 22,30% у структурі основних засобів.

Таблиця 3.1

Оцінка основних засобів ТОВ «С.К.Т.» за 2020-2022 рр.

(тис.грн.)

№ п/п	Основні фонди	Вартість основних засобів						Відхилення 2022/2020	
		2020		2021		2022		по сумі тис. грн.	по питомій вазі
		сума тис. грн.	Питома вага %	сума тис. грн.	Питома вага %	сума тис. грн.	Питома вага %		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Будинки, споруди та перед. п-ї.	120	22,30	80	19,1	80	25,6	-40	3,3
2.	Машини та обладнання	15	2,79	8	1,9	23	7,3	8	4,6
3.	Транспортні засоби	399	74,16	319	76,1	203	64,9	-196	-9,3
4.	Інвестиційна нерухомість							0	0,0
6.	Інші основні засоби	4,00	0,74	12	2,864	7	2,236	3	1,5

7.	Малоцінні необоротні матеріальні активи								
	Разом	538	100	419	100,0	313	100,0	-225	0,0

У 2021 році вартість основних засобів зменшилась до 419 тис.грн., будинки і споруди оцінено в розмірі 80 тис.грн., або 19,1% у структурі основних засобів, машини і обладнання 8 тис.грн., або 1,9%, транспортні засоби 319 тис.грн., або 76,1%, інші основні засоби 12 тис.грн., або 2,8%; у 2022 році вартість основних засобів зменшилась до 313 тис.грн., у порівнянні з 2021 р. на 225 тис.грн.

Узагальнюючи вищезазначене можна сказати про негативну динаміку оцінки основних засобів досліджуваного товариства.

Дослідження показали, що у 2020 році ТОВ було краще забезпечено основними засобами (рис.3.2.)

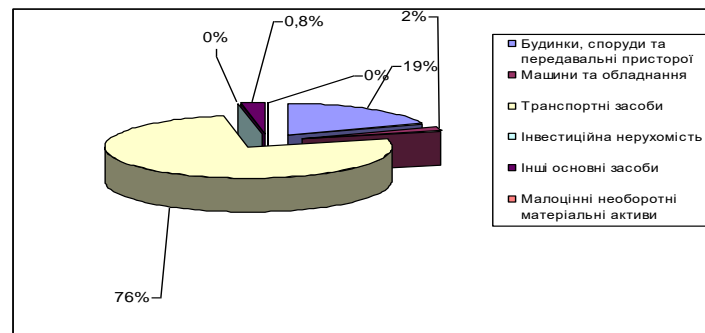


Рис. 3.2. Оцінка забезпеченості основними засобами в ТОВ «С.К.Т.» у 2020 р. (%)

Протягом досліджуваного періоду найбільшу питому вагу, більше 70% належить саме транспортним засобам, що характерно для таких підприємств.

Будинки і споруди склали 80 тис.грн., або 25,6% у структурі, машини і обладнання 23 тис.грн., або 7,3%, транспортні засоби склали 203 тис.грн., або 64,9%, тобто зменшились у порівнянні з 2020 р. на 196 тис.грн., або 9,3%.

Оцінка забезпеченості основними засобами у 2021 р. наведена на рис.3.3.

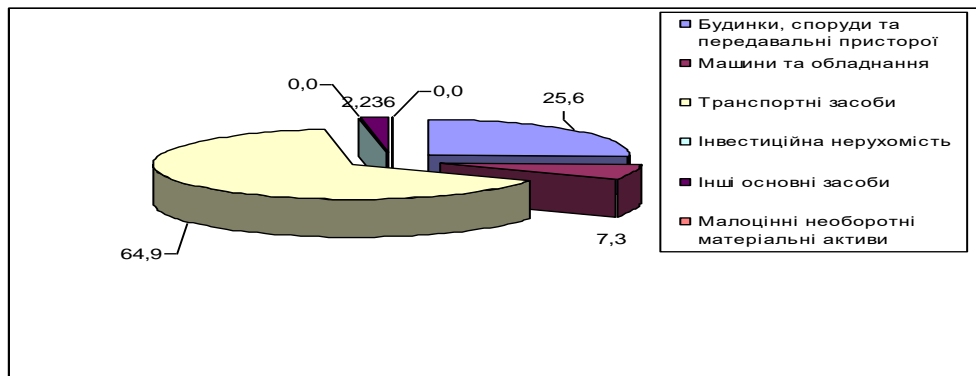


Рис. 3.3. Оцінка забезпеченості основними засобами ТОВ «С.К.Т.» у 2021 р (%)

В дод.К1 проаналізовано динаміка перевищення вибуття основних засобів над надходженням за 2020-2022 рр. в розрізі груп основних засобів.

З дод. К1 можна зробити висновок, що у 2022 р. взагалі відсутнє надходження основних засобів до ТОВ, а тільки зафіксоване вибуття.

Проаналізуємо детальніше: зменшення на 15 тис. машин та обладнання і на 91 тис.грн. транспортних засобів, негативним є те, що протягом досліджуваного періоду підприємство не придбало жодної одиниці транспорту, засоби є зношеними і морально застарілими.

Наступним кроком дослідження є оцінка коефіцієнту вибуття, оскільки оновлення не було по ТОВ то коефіцієнт оновлення неможливо визначити.

В дод. К2. продемонстровано даний показник.

За даними дослідження в табл..3.3. коефіцієнт вибуття машин і обладнання в ТОВ «С.К.Т.» у 2021 р. склав 87,5%, у 2017 р. – 65,22%; даний показник по транспортних засобах у 2021 р. склав 25,07%, у 2022 р. – 44,83%.

В загальному вищезазначений показник у 2020 р. склав 28.4%, у 2021 . він збільшився і склав 33,87%., такий тренд вкрай негативно впливає на стан основних засобів досліджуваного підприємства.

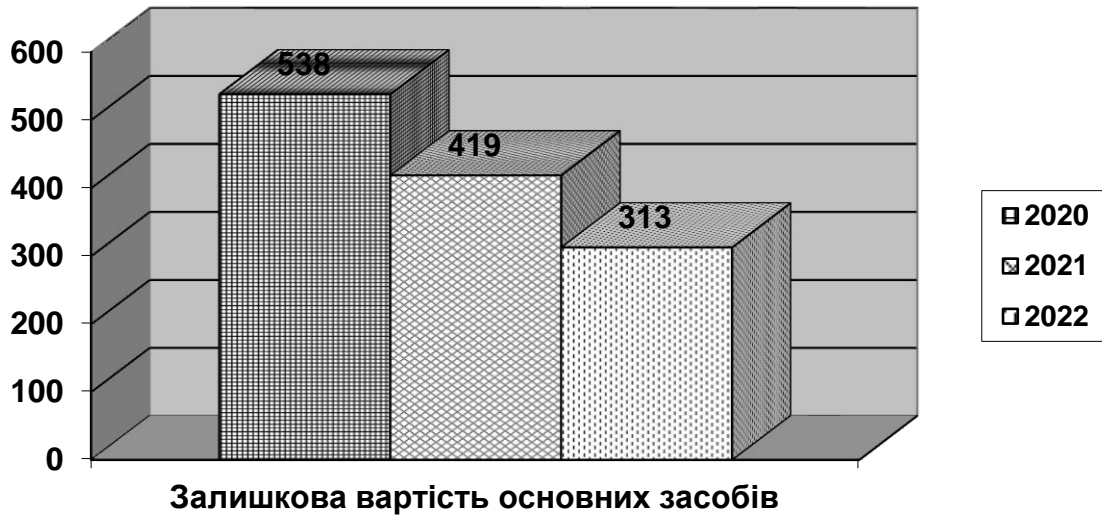


Рис.3.4. Динаміка залишкової вартості основних засобів в ТОВ «С.К.Т.»у 2020-2022 рр. (тис.грн.)

На наступному етапі дослідження визначмо коефіцієнт спрацювання основних засобів на досліджуваному підприємстві, результати дослідження окреслені в дод. К3. За даними дод.К4. видно, що первісна вартість основних засобів в ТОВ «С.К.Т.»зменшується з 538 тис.грн., рис.3.5., також зростає сума зносу з 1085 тис.грн., у 2020 р. до 1445 тис.грн. у 2021 р. і 1551 тис.грн. у 2022 р.

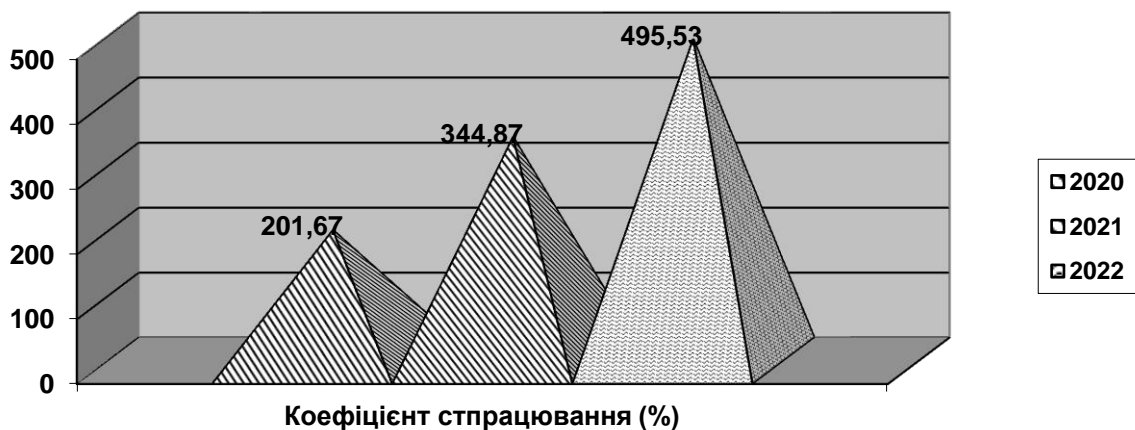


Рис.3.5. Оцінка динаміки спрацювання основних засобів по ТОВ «С.К.Т.»у 2021 -2022 рр.

Коефіцієнт спрацювання на досліджуваному підприємстві стрімко зростає рис.3.5., з 201,67% у 2020 р., до 344,87% у 2021 р. і 495,53% у 2022р.

Такий тренд вкрай негативний для автотранспортного підприємства, керівництву якого пропонуємо прийняти невідкладні заходи по оновленню основних засобів на ТОВ.

В табл.3.5. визначено відхилення коефіцієнта спрацювання по ТОВ «С.К.Т.» за 2020-2022 рр.

Відхилення коефіцієнту спрацювання у 2022 р. відносно 2021 р. складає 150,66 тис.грн., або 43,69%.

Наступним кроком дослідження є оцінка придатності основних засобів ТОВ «С.К.Т.» за 2022-2020 рр. в дод. К5

Коефіцієнт придатності основних засобів у 2022 р. складав 22,48%, в тому числі активної частини 73,23%, у 2021 р. – 16,79%, в тому числі активної частини 78,45%. Відхилення даного показника у 2022 р. відносно 2021 р. складає -5,69 тис.грн., або 74,7%, в тому числі активної частини 5,22 тис.грн., або 107,13%.

В дод. К6. охарактеризовані показник ефективності використання основних засобів, такі, як фондovіддача та фондомісткість за 2020-2022р. Результати дослідження наступні: фондovіддача у 2020 р. склала 16,42, у 2021 р. відносно 2020р. становила 21,57, тобто збільшилась на 5,14, у 2022 р. – 35,35, тобто у порівнянні з аналогічним попереднім періодом збільшилась на 13,79 грн., або 63,92%.

Показник фондомісткість у 2020 р. становив 0,06, у 2021 р. – 0,04, у 2022 р. - 0,02. Відповідно відхилення досліджуваного показника у 2020 р. відносно 2021 р. склало - 23,84%, у 2022 р. відносно 2021 р. – 38,99, що є негативно для ТОВ.

Завершальним етапом дослідження є оцінка рентабельності основних засобів на досліджуваному підприємстві, результати якого узагальнено в дод. К7.

Рентабельність основних засобів ТОВ «С.К.Т.» у 2020 р. складає 6,087%, у 2021 р. – 4,63% і у 2022 р. – 2,82%. У порівнянні у 2021 р. відносно 2020 р.

даний показник зменшився на 1,45 тис.грн., або 31,31%, у 2022 р. відносно 2021 р. ситуація погіршилась і даний показник зменшився на 1,81 тис.грн., або 38,99%.

На основі результатів дослідження вдалося установити головні проблеми відтворення основних засобів вітчизняних транспортних підприємств, зокрема автотранспортних:

- наявне фінансове забезпечення технічного оснащення не задовольняє потреби транспортних підприємств і не здатне підвищити їхній технічний рівень, капітальних інвестицій катастрофічно бракує на просте і розширене відтворення основних засобів;
- основу структури основних засобів становлять морально та фізично застарілі основні засоби, утримування яких збільшує витрати підприємств і знижує рівень їх прибутковості;
- оновлення і вибуття основних засобів здійснюється повільно і має епізодичний характер;
- ефективність основних засобів тенденційно спадає, що негативно позначається на діяльності транспортних підприємств.

Підсумовуючи результати проведеного аналізу основних засобів можна сказати, що їх склад та ефективність використання на ТОВ «С.К.Т.» має тенденцію до погіршення, засоби фізично і морально застарілі, підприємству необхідно залучати інвестиції, або кредити банків на їх відтворення і оновлення.

3.2. Методичний підхід до використання динамічного методу нарахування амортизації та ремонту основних засобів на ТОВ «С.К.Т.» з метою їх відтворення в післявоєнний період

Наступним суттєвим питанням є регламентування методики нарахування амортизаційних відрахувань при впровадженні обліку за компонентами в обліковій політиці. Міжнародні стандарти зазначають, що компоненти можна об'єднувати у групи для нарахування амортизації [25], якщо використовувати дану можливість то, необхідно додатком до наказу створити перелік об'єктів «компонентного обліку», що можуть бути об'єднані у такі групи. Запропонованою методикою варто користуватись підприємствам, що застосовують у господарській діяльності техніку з додатковим обладнанням або тим, що мають значну кількість автотранспортних засобів, як і досліджуване ТОВ. На досліджуваному підприємстві використовується прямолінійний метод нарахування амортизації відповідно до Наказу про облікову політику ТОВ, приклад розрахунку амортизації наведено в табл.2.3. Глибокий аналіз всіх методів нарахування амортизації, їх переваги і недоліки наведено в дод. А 7.

Вибір методу залежить від технічних характеристик компонента та від умов його використання. Якщо підприємство відноситься до високодохідних, то обліковувати автошини як компонент можна у складі інших матеріальних активів у групі 11, яка (згідно ПКУ ст. 138.3.3) не має встановленого мінімально допустимого строку амортизації, або взагалі на рахунку 22. Якщо мова йде про такі компоненти як навісне обладнання для автодорожньої техніки, то тут інтенсивність використання може бути дуже низькою, що відповідно виправдає застосування навіть прямолінійного методу.

Ще одним важливим питанням при формуванні облікової політики в частині «компонентного обліку» є ремонти та їх відображення в обох видах обліку. Так у п. 29 Методичних рекомендацій №561 зазначено «...заміна окремих важливих компонентів (частин) основних засобів (двигунів тощо) може бути відображена як заміна об'єкта основних засобів, якщо термін корисного використання такої частини відрізняється

від терміну корисного використання основних засобів, до яких належить цей компонент. У цьому випадку заміна такого компонента відображається капітальними інвестиціями у придбання нового об'єкта основних засобів і списанням заміненого об'єкта». А також, «...що рішення про характер і ознаки здійснюваних підприємством робіт (спрямовані вони на підвищення техніко-економічних можливостей: модернізація, добудова, реконструкція об'єкта, що приведе у майбутньому до збільшення економічних вигод, чи спрямовані на підтримання об'єкта в придатному для використання стані та одержання первісно визначеної суми майбутніх економічних вигод від його використання) приймається керівником підприємства з урахуванням результатів аналізу існуючої ситуації та суттєвості таких витрат» [15].

Як приклад наводиться заміна окремих важливих компонентів (частин) основних засобів (двигунів тощо). У результаті опитування з'ясовано, що так як підприємства у більшій частині не ведуть облік об'єктів за компонентами, то при заміні важливих і «дорогих» частин виникає необхідність віднімати від балансової вартості основного засобу вартість компонента, при цьому додатково потрібно здійснити оцінку такого компонента (як правило вона дорівнює вартості металевого лома). Тобто проведені господарські операції потребують «зайвих» облікових робіт, які у тому числі повинні бути додатково задокументовані як мінімум Протоколом засідання експертної комісії.

У зв'язку з тим, що з 01.01.2015 р. перестало існувати 10% обмеження, і рішення про характер, ознаки ремонтних робіт та поліпшення, модернізацію повністю приймається керівником підприємства з урахуванням аналізу існуючої ситуації на ТОВ «С.К.Т.», потреби та суттєвості цих витрат обліковцю необхідно звернути увагу на організацію обліку ремонтів.

Таблиця 3.2

Відомості про стан об'єкта основних засобів (Холодильник LG) на
 дату передачі рекомендовані для ТОВ «С.К.Т.»*

Друга сторінка форми ОЗ-6

Дата			Фактичний термін експлуатації (років, місяців)	Мінімально допустимий термін корисного використання	Сума нарахування амортизації, грн.	Вартість придбання (договірна вартість), грн.	Залишкова вартість, грн.	Ліквідаційна вартість, грн.
випуску (рік)	ввід в експлуатацію (первісна вартість)	останнього капітального ремонту						
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2022	12.05.22		20 років	4 роки	1425	30000	28575	1500

*Запропоновано автором

Основними організаційними документами на які бухгалтер повинен опиратись при відображенні в обліковій політиці ремонтів є номенклатури. Номенклатури ремонтів повинні складатися на підставі нормативних документів з врахуванням особливостей адресного підприємства, складання номенклатури це робота інженерно – технічних працівників.

Значимість номенклатур в останній час значно зростає враховуючи зміни ПКУ та орієнтування державної політики на норми бухгалтерського обліку. Ситуація ускладнюється тим, що тільки великі підприємства в останній час «підкріпляли» облік ремонтів організаційними документами, на середніх підприємствах ремонти розмежовувались за вимогою податкового законодавства (10% від вартості групи) і відповідно саме організації обліку ремонтів необхідно приділити значну увагу на ТОВ.

Удосконалена форма рекомендована ТОВ «С.К.Т.» має містити усі необхідні реквізити первинного документа, її варто затвердити наказом керівника підприємства (вона також може бути додатком до наказу по організацію обліку на підприємстві), таким чином форму ОЗ-6

«Інвентарна картка обліку основних засобів» на другій сторінці пропонуємо доповнити відомостями, які наведено в табл.3.2. і 3.3.

Таблиця 3.3

Відомості про знос (амортизацію) об'єкта основних засобів

(Холодильник LG) на дату прийняття та експлуатації в

ТОВ «С.К.Т.»*

Первісна вартість на дату прийняття до бухгалтерського обліку, грн..	Термін корисного використання	Метод нарахування амортизації		Норма амортизації основних засобів квартальна (грн.)			
		назва	Норма річна рік/сума (грн)	I квартал	II квартал	III квартал	IV квартал
1	2	3	4				
3000 0	20	Прямолінійний	2016/1425	356,25	356,25	356,25	356,25

*Запропоновано автором

Дослідження даного питання та впровадження компонентного обліку в систему обліку на ТОВ «С.К.Т.» підвищить контроль за використанням об'єктів, зменшить розрахунки, необхідність в яких виникає внаслідок списання окремих частин «складних» об'єктів, упорядкує облік основних засобів. Враховуючи, що обробка облікової інформації на великих та середніх підприємствах все ще залишається трудомісткою, питання підвищення раціональності шляхом застосування більш ефективних методів обліку є важливим та потребує уваги.

Облік основних засобів за компонентами є перспективною темою дослідження, вона потребує ретельного обґрунтування організаційних та методичних прийомів, що можуть бути застосовані на підприємствах різних видів економічної діяльності та для різних об'єктів основних засобів.

Існує 5 методів нарахування амортизації основних засобів, кожен з них має переваги та недоліки. Головним недоліком усіх методів є неможливість врахування економічної ситуації на ринку. Підприємствам

необхідний новий динамічний метод нарахування амортизації основних засобів, який дозволить більш об'єктивно та раціонально розподіляти амортизаційні відрахування. Цей метод повинен базуватись на економічних показниках, які об'єктивно показують фінансово-економічне становище країни в цілому, галузі і конкретного підприємства. Динамічний показник повинен служити індикатором підприємству і допоміжним фактором для визначення періоду застосування того чи іншого методу розрахунку амортизації, тобто використання того чи іншого коефіцієнта.

Розрахунок динамічної системи нарахування амортизаційних відрахувань пропонується розділити на наступні кроки.

Крок 1. Визначення показників для розрахунку динамічного показника.

Для розробки такого показника передбачається проаналізувати: а) макроекономічні показники ВВП, надання послуг з сполучення на душу населення, б) галузеві показники автотранспортних підприємств різного призначення, середня ціна за перевезення вантажів та пасажирів, тощо.

Одним з важливих критеріїв відбору показників для визначення динамічного показника є доступність цих даних у відкритому доступі. Це дозволить розраховувати динамічний показник в режимі реального часу і автоматизувати цей процес.

На даному етапі необхідно використовувати метод спостереження, який допоможе сформувати групи економічних показників та доповнювати ці групи іншими показниками, які конкретизують економіку України, автотранспортної галузі.

Крок 2. Простеження взаємозв'язку між макроекономічними, галузевими та фінансово-економічними показниками.

Крок 3. Визначення впливу кожного показника на суму амортизаційних відрахувань.

Для визначення впливу показників на суму амортизації та співвідношення цих показників необхідний метод вимірювання. Також, важливим на даному етапі є порівняльний метод, який допоможе визначити – співвідношення має позитивний чи негативний характер тих показників, між якими виявлений взаємозв'язок.

Крок 4. Визначення впливу кожного з вищеперерахованих показників на нижню межу ціни товару. На даному етапі, для отримання певного результату необхідний метод аналізу економічної ситуації. Метод аналізу економічної ситуації необхідний для виявлення показників, які потребують коригування в порівнянні з нижньою межею ціни на товар.

Крок 5. Розрахунок динамічного показника. У розрахунку динамічного показника важливим є, перш за все, обробка раніше отриманих даних та можливість уявлення кінцевого результату, що показує необхідність використання логічного методу.

Крок 6. Створення динамічного методу та адаптація методики нарахування амортизації в умовах конкретного підприємства.

Облік в ТОВ «С.К.Т.» автоматизовано програмою 1С:Підприємство, що дозволяє швидко обробляти дані, формувати первинні документи та їх узагальнювати у звітності ТОВ.

Облік амортизації основних засобів в ТОВ ведеться на рахунку 13 «Знос (амортизація) необоротних активів» в розрізі субрахунків другого порядку 131 Знос основних засобів, а також 132 «Знос інших необоротних матеріальних активів». Відповідно до дод.Б1 «Баланс (Звіт про фінансовий стан)» залишок по рахунку 13 станом на кінець 2022 р. становить

1551 тис.грн.

Експлуатація автомобільного парку неможлива без здійснення поточних і капітальних ремонтів, крім того у зв'язку з поганим покриттям доріг,

автомобілі швидко ламаються, тому планування витрат на їх ремонт є вкрай важливою статтею роботи бухгалтерії.

Склад робіт з ремонту й технічного обслуговування транспортних засобів зазначено у Положенні про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту, затвердженому наказом Міністерства транспорту України від 30.03.98 р. №102 [23].

Метою технічного обслуговування і ремонту в ТОВ «С.К.Т.» є:

1) підтримка технічно справного стану й належного зовнішнього вигляду дорожніх транспортних засобів; 2) забезпечення надійності й економічності; 3) забезпечення безпеки руху й екологічної безпеки.

Під технічним обслуговуванням мається на увазі комплекс операцій чи операція щодо підтримання працездатності або справності виробу під час використання за призначенням [23]. Станом справності автотранспорту є стан, що відповідає всім вимогам нормативно-технічної та (або) конструкторської документації.

Системою технічного обслуговування й ремонту автотранспорту передбачено: підготовку до продажу; технічне обслуговування в період обкатування; щоденне обслуговування; перше технічне обслуговування (ТО-1); друге технічне обслуговування (ТО-2); сезонне технічне обслуговування, поточний ремонт; капітальний ремонт; технічне обслуговування під час консервації дорожньо-транспортного засобу; технічне обслуговування та ремонт дорожньо-транспортного засобу на лінії. Підготовка до продажу здійснюється торговою організацією з метою введення дорожньо-транспортного засобу до експлуатації. Ця підготовка виконується на спеціалізованих пунктах або підприємствах, які реалізують продукцію й здійснюють фірмове обслуговування. У випадку відсутності сервісного обслуговування підготовку дорожньо-транспортного засобу до експлуатації здійснює покупець.

Перелік та обсяг робіт з підготовки до продажу та технічного обслуговування в період обкатування встановлюється виробником і зазначається у сервісній документації. Періодичність проведення технічного обслуговування транспортних засобів, яка наведена в дод. Л2, передбачена Положенням про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту, п. 3.9 та п. 3.10 [23].

Щоденне обслуговування проводиться після роботи з метою підготовки транспортного засобу до подальшої експлуатації (перевірка технічного стану; виконання робіт з підтримки належного зовнішнього вигляду; заправлення експлуатаційними рідинами; усунення виявлених несправностей; санітарна обробка; збирально-мийні роботи (за необхідністю, але обов'язково перед технічним обслуговуванням або ремонтом).

Порядок відображення витрат у бухгалтерському обліку регламентується П(с)БО 16 “Витрати” [22]. На ТОВ «С.К.Т.» на основі нормативів складають кошторис витрат виробництва з поділом на квартали. Виходячи з загальної нормативної суми, складаються нормативні калькуляції (нормативна собівартість одиниці продукції). За калькуляційну одиницю собівартості на автомобільному транспорті береться: для вантажних автомобілів, що працюють за тарифами за 1 т. перевезеного вантажу - 10 т/км; для вантажних автомобілів, що працюють за погодинним тарифом - 10 авт/год; для автобусного парку – 1 пас/км; для вантажних і легкових автомобілів-таксі - 10 платних км.

Перше технічне обслуговування проводиться після визначеної кількості кілометрів пробігу, наприклад, 5 тис. км. Друге технічне обслуговування проводиться після першого технічного обслуговування й визначеної кількості кілометрів пробігу, наприклад, 20 тис. км. Сезонне технічне обслуговування здійснюється два рази на рік (весною та восени) одночасно з черговим другим технічним обслуговуванням.

У бухгалтерському обліку витрати на ремонти та інші поліпшення транспортних засобів згідно з П(С)БО 7 «Основні засоби» відносять до збільшення балансової вартості автомобілів у разі, якщо такі витрати призводять до збільшення майбутніх економічних вигід від їх використання. Якщо ж витрати не сприяють збільшенню майбутніх економічних вигід, то їх відносять на витрати періоду, відображення в бухгалтерському обліку витрат на ремонт транспортних засобів наведено у дод. ЛЗ., свідчить про їх відповідність методичним вимогам. Витрати на придбання, будівництво, реконструкцію, модернізацію, ремонт та інші поліпшення основних засобів на ТОВ «С.К.Т.» не включаються до складу валових витрат, а відносяться до збільшення балансової вартості груп основних засобів з метою подальшої амортизації. На ТОВ «С.К.Т.» застосовується журнально-ордерна система обліку, відповідно даних журналів ордерів по рахунках: 10, 13 і 15 інформація узагальнюється у звітності ТОВ, а саме в Балансі (Звіті про фінансовий стан) і Примітках до фінансової звітності (дод. Б1 та Б5).

Перехід на компонентний облік на ТОВ рекомендуємо здійснювати поступово, в першу чергу зробивши ґрунтовний аналіз засобів праці стосовно термінів, умов, інтенсивності їх експлуатації, частоти проведення капітальних ремонтів. З метою покращення якості надання послуг з автоперевезення, дотримання усіх технічних вимог експлуатації основних засобів рекомендуємо ТОВ «С.К.Т.» розробляти план економічного та соціального розвитку підприємства. При його розробці рекомендуємо враховувати показники планового обсягу перевезень вантажів і пасажирів та інших робіт і послуг, роботи рухомого складу, продуктивності праці, фонду її оплати та інших. Розрахунки собівартості перевезень на міжнародному сполученні здійснюються у гривнях згідно з відповідним офіційним курсом Національного банку України.

Розрахунки планової величини собівартості використовуються для визначення прибутку, оцінки економічної ефективності заходів щодо покращення експлуатації транспортних засобів, підвищення технічного рівня транспорту, прогнозування тарифів і цін.

Висновки до розділу 3

Дослідження системи аналізу і аудиту основних засобів автотранспортного підприємства дало змогу зробити такі висновки:

- 1) Досліджено систему економічних показників руху і ефективності використання основних засобів на підприємствах автотранспорту, побудовано інформаційну модель аналізу, визначені завдання аналізу, а також послідовність проведення аналізу основних засобів на підставі чого і проведено аналіз на досліджуваному підприємстві;
- 2) В результаті оцінки складу основних засобів, їх фондovіддачі, фондovіддачі і рентабельності встановлено негативний тренд щодо їх стану і ефективності використання на ТОВ, а транспортні засоби, як активна частина основних засобів досліджуваного підприємства по коефіцієнту придатності зменшились на -5,69 тис.грн. Хоч показники фондovіддачі зростають у 2020 р. 16,42, у 2021р. – 21,57 і у 2022 р. – 35,35;
- 3) Визначено, що основні засоби ТОВ «С.К.Т.» зношені, так у 2020р. знос складав 1085 тис.грн., у 2021 р. зріс 1445 грн., у 2022 р. зріс до 1551 тис.грн., коефіцієнт спрацювання у 2022 р. сягнув 495,53%;
- 4) Розроблені методичні підходи до використання динамічних методів нарахування амортизації дозволить швидко оновити основні засоби підприємства у післявоєнний період.

ВИСНОВКИ

Абсолютна більшість автопарків України приватизована і функціонує у формі приватних підприємств (акціонерних товариств, товариств із обмеженою відповідальністю). На ринку автопруг значна частка належить приватним підприємцям - фізичним особам, які надають паралельно послуги традиційним АТП. Значний обсяг робіт виконують також відомчі АТП підприємств промисловості, сільського господарства, будівництва тощо. Видозмінилася також структура самих АТП. Щоб підвищити доходи і знизити витрати і тим самим утримати позиції в конкурентній боротьбі з новими структурами, багато які АТП стали створювати на своїй базі дочірні підприємства або залучаючи приватних підприємців. Їм передаються в оренду транспорт та інфраструктура парків. Випускна кваліфікаційна робота також написана на матеріалах автотранспортного підприємства ТОВ «С.К.Т.», яка зареєстрована в м. Чернівці.

У результаті наукового пошуку і проведеного дослідження і у відповідності до поставлених завдань нами зроблені такі висновки:

1) досліджено тренд вантажообігу і авто послуг, які надали підприємства України з 2002 р. по 2015 р. свідчить про значне їх зниження при збільшенні середньо ринкових тарифів на перевезення вантажними

автомобілями; найбільшу питому вагу у складі витрат автотранспортних підприємств належить матеріальним витратам до 45,4% , які ідуть на ремонт і оновлення основних засобів підприємства.

З метою ефективності управління автотранспортними підприємствами досліджено методику їх обліково-аналітичного забезпечення, розглянуті підходи до трактування сутності понять і дефініцій «обліково-аналітичне забезпечення управління підприємством», а також «основні засоби» в результаті чого узагальнено елементи системи обліку, аналізу та аудиту основних засобів автотранспортних підприємств, а також їх системність з метою управління ними.

2) проведено моніторинг нормативно-правової бази та спеціальної літератури з обліку, аналізу і аудиту основних засобів підприємства враховуючи галузеву специфіку досліджуваного ТОВ, в результаті дослідження відокремлено відмінності в П(С)БО 7 та МСФЗ 16 «Основні засоби» щодо обліку малоцінних необоротних активів, незавершених капітальних інвестицій, первісної оцінки основних засобів при їх надходженні на підприємство у результаті безоплатної передачі та при обміні на інший об'єкт, визначені відмінності при здійсненні переоцінки основних засобів їх амортизації. Визначено, що дослідженням проблемних питань, які досліджені в роботі займаються багато провідних українських та зарубіжних науковців.

3) розглянуто організаційно-економічну характеристику та основні функції ТОВ «С.К.Т.», відмічено, що скрутна економічна ситуація в країні і розірвання багатьох угод між ТОВ негативно вплинуло на фінансовий стан досліджуваного підприємства. Валюта балансу має тренд до зниження, зростають поточні зобов'язання і забезпечення на ТОВ, підприємство є збитковим за весь досліджуваний період з 2016 по 2018 рр., найбільший негативний вплив на формування валового прибутку припадає на збільшення собівартості реалізованих послуг, а це постійне

збільшення ціни на паливо-мастильні запаси, витрати на ремонт транспортних засобів.

4) досліджено організацію обліку основних засобів на ТОВ, значну увагу приділено вивченню первинних і правових документів для здійснення вантажних перевезень, що дозволило удосконалити форми первинних регістрів групи ОЗ, а саме визначено реквізити, які не використовуються на підприємстві і рекомендовані реквізити, якими необхідно доповнити форму ОЗ-1 “Акт приймання-передачі (внутрішнього переміщення) основних засобів”, ОЗ-3 “Акт на списання основних засобів” та ОЗ-6 “Інвентарна картка обліку основних засобів”. Дослідження відображення господарських операцій пов’язаних з основними засобами на ТОВ в системі рахунків не виявило відхилень, тобто на ТОВ дотримуються методичних рекомендацій.

5) проаналізовано методи нарахування амортизації визначені законодавством, крім того окреслено переваги і недоліки кожного методу, для ТОВ рекомендовано затвердження в Наказі про облікову політику щонайменше 2 методи нарахування амортизації для різних груп основних засобів, так якщо компонент зношується значно швидше ніж всі інші частини (наприклад автошини), то для нарахування амортизаційних відрахувань бажано було б застосування методів при яких найбільша частина відрахувань акумулюється в перші роки експлуатації (зменшення залишкової вартості, прискореного зменшення залишкової вартості, кумулятивний метод). В ТОВ використовують прямолінійний метод нарахування амортизації.

З метою точності визначення витрат на ремонт основних засобів в ТОВ нами розроблена відомість про стан об’єкта основних засобів, яку рекомендуємо включити у форму ОЗ-6 та відомість про знос (амортизацію) об’єкта основних засобів на дату прийняття в експлуатацію.

6) визначено, що облік в ТОВ автоматизовано, використовуються програма «1С:Підприємство», що дозволяє оперативно вести облік руху основних засобів, дослідження обліку вибуття об'єктів основних засобів не виявило відхилень відповідно до вимог законодавства;

7) досліджено історичний аспект розвитку аналізу основних засобів в Україні, сформовано систему показників, інформаційну базу аналізу, а також побудовано алгоритм аналізу основних засобів, який апробовано на матеріалах досліджуваного підприємства;

8) оцінено рух і ефективність використання основних засобів на ТОВ «С.К.Т.», результати дослідження показали, що у 2016 році ТОВ було краще забезпечено основними засобами ніж у 2017 та 2018 рр., негативним є те, що у 2018р. взагалі основні засоби не оновлювались, а тільки вибували з ТОВ, відповідно зріс коефіцієнт спрацювання з 201,67% у 2016р. до 495,53% у 2018 р.; крім того відмічена негативна динаміка в залишковій вартості основних засобів ТОВ з 538 тис.грн. у 2016р. до 313 тис.грн. у 2018р., показники фондоддачі і фондомісткості також погіршуються відповідно і зменшується показник рентабельності основних засобів з 6,087 у 2016 р. до 2,82 у 2018 р., підприємству терміново рекомендується здійснювати пошук ресурсів для оновлення основних засобів.

Враховуючи поточний стан технічного оснащення ТОВ «С.К.Т.», вважаємо за доцільне вжити такі заходи оптимізувати структуру капітальних інвестицій за видами активів і напрямками їх залучення з націленістю на розвиток активної частини основних засобів;

– розширити джерела фінансування інвестиційної діяльності, зокрема за рахунок коштів іноземних інвесторів, кредитів банків; підвищити інвестиційну привабливість підприємств;

– активізувати рух основних засобів у напрямі впровадження основних засобів вищого техніко-технологічного рівня, зокрема за рахунок лізингу і здійснити загалом оптимізацію структури основних засобів.

9) розглянуто методику аудиту основних засобів на автотранспортних підприємствах, окреслено послідовність аудиторських процедур рекомендованих для ТОВ «С.К.Т.», а також визначені шляхи збору аудиторських доказів, адміністрації підприємства рекомендуємо ввести в штат окремого працівника для здійснення внутрішнього аудиту за правильністю ведення обліку основних засобів і з метою запобігання штрафних санкцій.

Пропозиції по удосконаленню обліку, аналізу і аудиту висвітлені у випускній кваліфікаційній роботі дозволять швидше і оперативніше приймати необхідні управлінські рішення керівництву ТОВ «С.К.Т».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бюджетний кодекс України від 21.06. 2000 р. № 2542-III. URL: <http://www.ligazakon.ua/>
2. Державний класифікатор будівель та споруд, лист Міністерства регіонального будівництва від 20.12.10 р. №22-22/3622/0/6-10 URL: <http://www.ligazakon.ua>
3. ДСТУ ISO 19011:2003 "Настанови щодо здійснення аудитів систем управління якістю і (або) екологічного управління» URL: <http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc>
4. Земельний кодекс України: станом від 25.10.2001 р. №27-68-III. URL: <http://www.ligaz.rta>
5. Інструкція про методику проведення інвентаризації №69 затверджена наказом Мінкультури від 03.04.07 р. №69 URL: <http://www.ligazakon.ua/>
6. Інструкція про порядок постачання, зберігання, видачі та обліку всіх видів квитків на проїзд в автобусах і таксомоторах, контролю й обліку виручки від перевезення пасажирів і балансу. Затв. наказом Міністерства автомобільного транспорту України від 2 січня 1984 р. – К., 1984.
7. Класифікація основних фондів: Державний класифікатор України (ДК013-97) наказ Держстандарту від 28.04.2006 р. №415. URL: <http://www.ligazakon.ua/>
8. Положення про технічне обслуговування устаткування підприємств гірничо-металургійного комплексу, затверджене Міністерства промислової політики від 15.06.04 р. №285 URL: <http://www.ligazakon.ua/>
9. Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України: Закон України від 13.09.01. №2681-III.
10. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні: Закон України станом на 16 липня 1999 р. № 996 / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К.: Парлам. вид-во, 1999. – (Офіційне видання Верховної Ради України).
11. Про автомобільний транспорт Закон України в редакції Закону України від 23.02.06 р. № 3492-IV №22 URL: <http://www.ligazakon.ua/>
12. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту. Затв. наказом Міністерства транспорту України від 18 лютого 1997 р. № 176 зі змінами та доповненнями // Все про бухгалтерський облік. –2006. – № 121. – С. 32-43.

13. Про надання роз'яснень щодо застосування квитково-облікових листів на пасажирському транспорті: Лист Державної податкової адміністрації України від 5 липня 1999 р. № 8083/7/ 23-303. – К., 1999.
14. Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті (від 5 лютого 2001 р. № 65) URL: <http://www.ligazakon.ua/>
15. Методичні рекомендації по застосуванню реєстрів бухгалтерського обліку. Затв. наказом Міністерства фінансів України від 29 грудня 2000 р. № 356. – К., 2000.
16. Пояснення до субрахунку 107 Інструкції про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань, господарських операцій підприємств і організацій, затверджена наказом Міністерства фінансів України від 30.11.99 р. №291
17. Правила визначення вартості будівництва ДБН Д. 1.1-1-2000, затверджені наказом Держбуду України від 27.08.2000 р.
18. Про Концепцію амортизаційної політики: Указ Президента України від 7 березня 2001р. № 169 // Орієнтир. – 2001, №13 (28 березня). – С. 7. – Дод. до газ. “Урядовий кур’єр”.
19. Податковий кодекс України: станом від 2.12.2010 р. №2755-VI.URL: <http://www.ligaz.rta>
20. Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту: наказ Міністерства транспорту України від 30.03.1998 р. №102.URL : <http://zakon.rada.gov.ua>
21. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби», затв. наказом Мінфіну України від 27.04.2000 р. №92 URL: <http://zakon.rada.gov.ua>
22. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» URL: <http://zakon.rada.gov.ua>
23. Положення про технічне обслуговування й ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту. Затв. наказом Міністерства транспорту України від 30 березня 1998 р. № 102. – К., 1998.
24. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 4 «Облік амортизації». URL: www.minfin.gov.ua
25. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 16 «Основні засоби»URL: www.minfin.gov.ua
26. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 36 «Зменшення корисності активів» URL: www.minfin.gov.ua
27. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 40 «Інвестиційна нерухомість»URL: www.minfin.gov.ua
28. Міжнародні стандарти аудиту з надання впевненості та етики МСА URL: <http://www.apu.com.ua/msa>
29. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 1 «Подання фінансових звітів» URL: www.minfin.gov.ua

30. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 17 «Оренда» URL: www.minfin.gov.ua

31. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 37 «Забезпечення, неперед-бачені зобов'язання та непередбачені активи» URL: www.minfin.gov.ua

32. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 40 «Інвестиційна нерухомість» URL: www.minfin.gov.ua

33. Інструкція про порядок приймання, транспортування, зберігання, відпуску та обліку нафти та нафтопродуктів на підприємствах і в організаціях країни. Затв. спільним наказом Держнафтогазпрому, Мінекономіки, Мінтрансу, Держстандарту, Держкомстату України від 2 квітня 1998 р. № 81/38/101/235/122. – К., 1998.

34. Ареф'єва О.В. Економічні засади формування потенціалу підприємства / О.В. Ареф'єва, Т.В. Харчук // Актуальні проблеми економіки. – 2018. – № 7. – С. 71-76.

35. Андрейцев В.І. Право екологічної безпеки: навч. та наук.-практ. посіб. / В.І. Андрейцев. – К.: Знання-Прес, 2022. – 332 с.

36. Бачевський Б.Є. Відшкодування зносу основних виробничих фондів : навч. Посібн451, ик / Б.Є. Бачевський, О.О. Решетняк, І.В. Заблодська – К.: Центр учбової літератури, 2017. – 176 с.

37. Безпрозвана Г. Екологічна компонента у фінансовій системі підприємства / Г. Безпрозвана // Наукові праці МАУП. – 2013. – Вип. 7. – С. 30–31.

38. Бондар О. До питання оцінки основних засобів підприємства в бухгалтерському обліку / О. Бондар // Бухгалтерський облік і аудит. – 2022. – № 3. – С. 23–29.

39. Волкова І.А. Фінансовий облік: навч. посіб. / І.А. Волкова – К.: Центр учбової літератури, 2008, – 228 с.

40. Вороновська О.В. Облік екологічної діяльності / О.В. Вороновська // Економіка АПК. – № 7. – 2004. – С. 100–102.

41. Виговська Н.Г. Удосконалення обліку амортизації: стан, проблеми, перспективи (на прикладі підприємств м. Житомира та Житомирської області): автореф. дис.. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец.08.06.04 – Бухгалтерський облік, аналіз та аудит / Н.Г.Виговська. – К., 1999. – 20 с.

42. Волощук Л. О. Обліково-аналітичне забезпечення управління інноваційним розвитком підприємства / Л. О. Волощук // Праці Одеського політехнічного університету: Науковий та науково-виробничий збірник. – Одеса, 2011. – Вип. 2(36). – С.301-307

43. Гарасим В.Ю. Особливості документообігу автотранспортних підприємств/В.Ю.Гарасим.-Вісник студентських наукових праць ЧТЕІ ДТЕУ.-Вип2.-2023.

44. Гура Н. О. Бухгалтерський облік як складна інформаційна система / Н. О. Гура // Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. 2021. – 12-15 с.
45. Гуренко Т. О. Теоретичні основи формування обліково-аналітичного забезпечення управління / Т. О. Гуренко, С. І. Дерев'янка, А. С. Липова // Економічні науки. Сер. : Облік і фінанси. - 2013. - Вип. 10(3). - С. 204-210
46. Городянська Л. Податковий і бухгалтерський облік амортизації на підприємстві / Л. Городянська // Бухгалтерський облік і аудит. – 2023. – № 2.– С. 12–18
47. Гладких Т.В. Фінансовий облік: навч. посіб. / Т.В. Гладких – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 480 с.
48. Грачова Р.Є. Очікуванні витрати щодо виведення основних засобів з експлуатації / Р.Є. Грачова // Дебет-Кредит. – 2022. – № 27. – С. 40–46.
49. Данилюк В.О. Управління технічним розвитком підприємства на стратегічних засадах. автореф. дис.. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец 08.00.04 – Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)
50. Орлова В.К., Зв'язок амортизаційної політики з дивідендною політикою на підприємстві // В.К. Орлова, С.В. Сенчішак /Наукові праці Кіровоградського державного технічного університету. Економічні науки. Бухгалтерський облік, аналіз і аудит. –Кіровоград: КДТУ, 2023. – Ч. 1. – Вип. 4. – С. 357-363.
51. Косова Т.Д. Амортизація як інвестиційний ресурс підприємства // Актуальні проблеми економіки. – 2023. – № 9. – С. 157-166.
52. Козак В.Г. Визнання та оцінка основних засобів / В.Г. Козак // Матеріали Міжнародної наук.-практ. конф., 23-24 квітня 2020 р., м. Тернопіль. – Тернопіль: ТДЕУ, 2010. – С.117–118.
53. Кубраков О. Олександр Кубраков: працюємо над реформами, необхідними для прозорості та ефективної відбудови URL: <https://mtu.gov.ua/news/33863.html>
54. Карєв В. П. Облік, контроль і аналіз основних засобів : дис. ... канд. екон. наук : 08.06.04 / Карєв Валерій Павлович. – К., 2006. – 226 с.
55. Лишиленко О.В. Фінансовий облік: Підручник. / О.В. Лишиленко. – 2-ге – Київ: Вид-во «Центр навчальної літератури», 2008. – 556 с.
56. Ловінська Л.Г. Оцінка в бухгалтерському обліку: монографія / Л.Г. Ловінська. – К.: КНЕУ, 2006. – 256 с.
57. Малюга Н.М. Оцінка в бухгалтерському обліку: розвиток уявлень / Н.М. Малюга // Вісник ЖІТІ. Економічні науки. – 1998. – №7. – С.23–32.
58. Мустаца І.В. Облік і аналіз основних засобів готельного господарства. автореф. дис.. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец 08.06.04 – Бухгалтерський облік, аналіз та аудит / І.В. Мустаца, 2013.- С25

59. Мустеца І.В. Особливості обліку основних засобів на підприємствах вантажного перевезення./ І.В.Мустеца, І.М. Паліброда. Вісник студентських наукових робіт ЧТЕІ КНТЕУ, червень 2018 р. С.59-64.

60. Сопко В.В. Організація бухгалтерського обліку, економічного контролю та аналізу. Підручник. / В.В. Сопко – К.: КНЕУ, 2016. – 260 с.

61. Статистичний щорічних України за 2021 рік. URL: <http://www.twirpx.com/file/2085657/>

62. Сугієнко Н.О. Основні причини виникнення проблеми формування облікової політики та методика її розв'язання/Н.О. Сугієнко //Інноваційна економіка.-2021.-№20.-С.93-97.

63. Стрибуль О.В. Об'єктивна оцінка основних засобів як база для нарахування амортизації / О.В. Стрибуль // Теорії мікро- і макроекономіки. – Академія муніципального управління. – Київ, 2019. – №33. – С.183–188.

64. Самбурська Н.І. Економічна сутність ремонтів основних засобів: взаємозв'язок загальних облікових категорій з особливостями їх відображення підприємствами водопостачання / Н.І. Самбурська // Проблеми реалізації облікової функції управління. – Вісник ДонНУЕТ. – 2011. – №3/2(51). – С.69–75.

65. Островерха Р.Е. Шляхи удосконалення організації обліку основних засобів / Р.Е. Островерха // Науковий вісник Національного університету ДПС України (економіка, право). – 2019. – №4(47). – С.133–140.

66. Писаренко Б.А. Аналіз впливу фондів віддачі на показники прибутку і рентабельності //Б.А. Писаренко, А.Б. Писаренко, Н.Б. Проценко/ Вісник економічних наук України. – Донецьк, 2022. – №1. – С.127–130.

67. Ткаченко Н.М. Бухгалтерський фінансовий облік на підприємствах України: підруч. / Н.М. Ткаченко – К.: А. С. К., 2012. – 784 с.

68. Шпакович М. Переоцінка основних засобів / М. Шпакович // Податки та бухгалтерія. – 2009. – №28. – С.17–24.

69. Як вітчизняний транспорт допоміг вижити українській економіці та її громадянам під час війни URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/yak-vitchiznyaniy-transport-dopomig-vizhiti-ukrajinskiy-ekonomici-ta-jiji-gromadyanam-pid-chas-viyni-12105600.html>