

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ ЛІСОТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ

Інститут екологічної економіки і менеджменту

Кафедра обліку і аудиту

Пояснювальна записка

до кваліфікаційної роботи бакалавра

на тему:

**«Обліково-аналітичне забезпечення управління процесами
перевезення вантажів у ТОВ «Транс-Сервіс-1»»**

Виконала: студентка II курсу, групи ОАСз-21
спеціальності 071 «Облік і оподаткування»

Рущак Даніела Іванівна

Керівник: доцент **Воляник Г.М.**
(прізвище та ініціали)

Рецензент: доцент **Приймак С.В.**
(прізвище та ініціали)

Львів – 2024

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ЛІСОТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ

Інститут _____ екологічної економіки і менеджменту _____
Кафедра _____ обліку і аудиту _____
Освітній ступінь _____ бакалавр _____
Спеціальність _____ 071 «Облік і оподаткування» _____

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри обліку і аудиту

«08» березня 2024 року

ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТЦІ

Рушак Даніелі Іванівні

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи «Обліково-аналітичне забезпечення управління процесами перевезення вантажів у ТОВ «Транс-Сервіс-1»»

керівник роботи Волянник Галина Михайлівна, к.е.н., доцент
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом вищого навчального закладу від «07» березня 2024 року № С-193.

2. Термін подання студентом роботи 14 червня 2024 р.

3. Вихідні дані до роботи Нормативно-довідкова інформація, фінансова звітність ТОВ «Транс-Сервіс-1» за 2021-2023 роки, літературні джерела, матеріали періодичних та спеціалізованих видань.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) Вступ. Розділ 1. Теоретичні аспекти обліково-аналітичного забезпечення управління процесами перевезення вантажів. Розділ 2. Сучасний стан та удосконалення облікового забезпечення у основних засобів для забезпечення для підвищення ефективності управління перевезеннями вантажів. Розділ 3. Аналітичне забезпечення управління процесами перевезення вантажів у ТОВ «Транс-Сервіс-1». Висновки і пропозиції. Список використаних джерел.

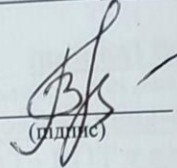
5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень) Основні економічні показники фінансово-господарської діяльності

ТОВ «Транс-Сервіс-1». Показники транспортного обслуговування перевезень. Відображення в обліку перевезень вантажу у ТОВ «Транс-Сервіс-1». Відображення в обліку транспортно-експедиторських послуг ТОВ «Транс-Сервіс-1». Оцінка ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом ТОВ «Транс-Сервіс-1».

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв

7. Дата видачі завдання 08.03.2024 р.

Керівник роботи



(підпис)

Воляник Г.М.
(прізвище та ініціали)

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

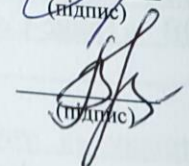
№ з/п	Назва етапів дипломної роботи	Строк виконання етапів роботи	Приміт
1	Написання першого розділу кваліфікаційної роботи	07.03.24 р. – 26.03.24 р.	Виконав
2	Написання другого розділу кваліфікаційної роботи	27.03.24 р. – 28.04.24 р.	Виконав
3	Написання третього розділу кваліфікаційної роботи	29.04.24 р. – 28.05.23 р.	Виконав
4	Написання вступу, висновків і пропозицій бакалавра	29.05.24 р. – 06.06.24 р.	Виконав
5	Оформлення кваліфікаційної роботи	07.06.24 р. – 10.06.24 р.	Виконав

Студент


(підпис)

Рушак Д.І.
(прізвище та ініціали)

Керівник роботи


(підпис)

Воляник Г.М.
(прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

У вступі обґрунтовується актуальність теми дослідження, вказується мета та завдання, визначається предмет та об'єкт дослідження, дається оцінка рівня наукової розробки теми, вказується на використання в роботі методів дослідження та інформаційної бази.

У першому розділі досліджено сутність процесів перевезень вантажів, проаналізовано законодавчо-нормативне регулювання перевезень вантажів автотранспортними підприємствами.

У другому розділі досліджено організаційно-економічну характеристику діяльності ТОВ «Транс-Сервіс-1» за 2021-2023 роки, відображено практичні аспекти облікового забезпечення управління перевезеннями вантажів та запропоновано напрями вдосконалення обліку перевезень вантажів із застосуванням сучасних інформаційних технологій.

У третьому розділі відображено аналітичне забезпечення управління процесами перевезення вантажів у ТОВ «Транс-Сервіс-1».

У висновках дається теоретичне узагальнення обліково-аналітичного забезпечення управління процесами перевезення вантажів.

Ключові слова: обліково-аналітичне забезпечення, управління, перевезення вантажів, логістика.

ABSTRACT

The introduction substantiates the relevance of the research topic, indicates the goal and task, defines the subject and object of the research, gives an assessment of the level of scientific development of the topic, indicates the use of research methods and information base in the work.

In the first chapter, the essence of cargo transportation processes is investigated, the legislative and regulatory regulation of cargo transportation by motor vehicle enterprises is analyzed.

In the second chapter, the organizational and economic characteristics of the activities of LLC Trans-Service-1 for 2021-2023 are studied, the practical aspects of the accounting support for the management of cargo transportation are reflected, and directions for improving the accounting of cargo transportation using modern information technologies are proposed.

The third section reflects the analytical management of cargo transportation processes at LLC Trans-Service-1.

The conclusions provide a theoretical generalization of accounting and analytical support for the management of cargo transportation processes.

Keywords: accounting and analytical support, management, cargo transportation, logistics.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ОБЛІКОВО-АНАЛІТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ.....	8
1.1. Сутність процесів перевезень вантажів.....	8
1.2. Правове регулювання перевезень вантажів автотранспортними підприємствами.....	13
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ОБЛІКОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ВАНТАЖІВ.....	20
2.1. Організаційно-економічна характеристика діяльності ТОВ «Транс-Сервіс-1».....	20
2.2. Практичні аспекти облікового забезпечення управління перевезеннями вантажів.....	31
2.3. Вдосконалення обліку перевезень вантажів із застосуванням сучасних інформаційних технологій.....	43
РОЗДІЛ 3. АНАЛІТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ТОВ «ТРАНС-СЕРВІС-1».....	48
3.1. Методичні прийоми аналізу процесів перевезення вантажів.....	48
3.2. Аналіз логістичної діяльності ТОВ «Транс-Сервіс-1».....	50
3.3. Удосконалення процесу перевезення вантажів.....	58
ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ.....	62
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	66
ДОДАТКИ.....	69

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. В сучасних умовах господарювання підвищується значення обліку як функції управління підприємством. Транспортні підприємства мають свої особливості виробничої діяльності, які впливають на організацію та методику ведення бухгалтерського (фінансового) і податкового обліку. В умовах постійного зростання обсягів перевезень та підвищення вимог до якості послуг, ефективне управління процесами перевезення вантажів стає ключовим чинником конкурентоспроможності компанії. Обліково-аналітичне забезпечення дозволяє своєчасно і точно отримувати інформацію про витрати, доходи, ефективність використання ресурсів та виконання планів перевезень. Завдяки цьому керівництво може приймати обґрунтовані управлінські рішення, які сприяють підвищенню ефективності діяльності компанії.

Крім того, зростання вимог з боку регуляторних органів щодо прозорості фінансової діяльності та дотримання стандартів бухгалтерського обліку підвищує значущість ефективного обліково-аналітичного забезпечення. Впровадження сучасних методів аналізу дозволяє компанії вчасно виявляти проблемні ділянки, прогнозувати можливі ризики та розробляти стратегії їх мінімізації. Таким чином, тема є надзвичайно актуальною як з точки зору забезпечення стабільного функціонування компанії, так і з точки зору підвищення її конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

Отже, обліково-аналітичне забезпечення управління процесами перевезення вантажів є важливою складовою ефективною діяльності компанії та її успішного розвитку в умовах сучасного ринку.

Мета і завдання дослідження. Метою кваліфікаційної роботи бакалавра є вивчення теоретично - прикладних аспектів управління транспортними перевезеннями та обґрунтування рекомендацій щодо вдосконалення обліково-аналітичного забезпечення керування ними у ТОВ «Транс-Сервіс-1» для підвищення ефективності його діяльності.

Завдання, які необхідно розв'язати для задекларованої мети:

1. Дослідити теоретичні основи обліково-аналітичного забезпечення управління процесами перевезення вантажів.
2. Оцінити нормативну базу транспортних перевезень.
3. Здійснити аналіз основних техніко-економічних показників діяльності ТОВ «Транс-Сервіс-1» за 2021-2023 рр.
4. Відобразити практичні аспекти сучасного стану обліково-аналітичної роботи в ТОВ «Транс-Сервіс-1».
5. Визначити ключові напрями вдосконалення облікового забезпечення автотранспортних перевезень на підприємстві. Розробити методику аналізу витрат на перевезення вантажів.
6. Визначити шляхи вдосконалення інформаційного забезпечення управління перевезеннями.
7. Оцінити вплив запропонованих заходів на фінансово-економічні показники діяльності ТОВ «Транс-Сервіс-1».
8. Надати рекомендації щодо впровадження вдосконалених обліково-аналітичних методів у практику діяльності підприємства.

Предметом дослідження є обліково-аналітичне забезпечення управління процесами перевезення вантажів у ТОВ «Транс-Сервіс-1».

Об'єктом дослідження є процеси перевезення вантажів у ТОВ «Транс-Сервіс-1».

Методи дослідження. У кваліфікаційній роботі бакалавра використовувалися різноманітні наукові методи для досягнення поставлених завдань, а саме: аналіз літературних джерел - для вивчення теоретичних аспектів обліково-аналітичного забезпечення і методології управління процесами перевезення вантажів; систематизація та узагальнення - для впорядкування і структурування інформації, отриманої з різних джерел, для формування теоретичної бази дослідження; спостереження - для безпосереднього вивчення діяльності ТОВ «Транс-Сервіс-1», процесів обліку та аналізу даних; опитування та інтерв'ю - для збору первинної інформації про

практики обліку та управління перевезеннями; економічний аналіз - для визначення ефективності використання ресурсів, продуктивності та рентабельності перевезень; метод бухгалтерського обліку - для реєстрації фінансових операцій, пов'язаних з перевезеннями вантажів, створення фінансової звітності. Використання цих методів допомогло здійснити комплексне дослідження, виявити проблеми та розробити рекомендації для вдосконалення обліково-аналітичного забезпечення управління процесами перевезення вантажів у ТОВ «Транс-Сервіс-1».

Інформаційною базою дослідження є нормативно-правові акти України, фактографічна інформація ТОВ «Транс-Сервіс-1», наукові публікації, монографії, статті, а також дані з офіційних сайтів та аналітичних звітів у сфері транспортних послуг.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ОБЛІКОВО-АНАЛІТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

1.2. Сутність процесів перевезень вантажів

Управління процесами перевезень вантажів є складним і багатофункціональним завданням, яке включає планування, організацію, контроль та оптимізацію транспортування вантажів. Воно починається з визначення потреб клієнтів та аналізу вантажопотоків, що дозволяє розробити оптимальний маршрут та вибрати відповідний транспортний засіб. Важливо врахувати особливості вантажу, такі як його розміри, вага, характер та вимоги до умов транспортування.

На етапі планування визначаються терміни доставки, способи перевезення (автомобільний, залізничний, повітряний чи морський транспорт) та необхідні ресурси. Організація перевезень включає підготовку всіх необхідних документів, таких як накладні, митні декларації та страхові поліси. Також важливо забезпечити ефективне завантаження та розвантаження вантажів, зберігаючи їх цілісність і якість.

Контроль за перевезеннями здійснюється на всіх етапах процесу, від завантаження до доставки. Це включає моніторинг руху транспорту, контроль витрат на паливо, обслуговування транспортних засобів та дотримання графіків. Використання сучасних технологій, таких як GPS-трекінг та системи управління транспортом (TMS), дозволяє підвищити точність і ефективність контролю.

Важливим аспектом є оптимізація процесів перевезень, яка дозволяє знизити витрати та підвищити якість обслуговування клієнтів. Це може включати оптимізацію маршрутів, зменшення часу простою, покращення управління складськими запасами та впровадження інноваційних рішень.

Взаємодія з партнерами та постачальниками послуг також грає важливу роль у забезпеченні безперебійності перевезень.

Крім того, управління процесами перевезень вимагає врахування екологічних аспектів та дотримання законодавчих вимог, що регулюють транспортну діяльність. Сучасні тенденції включають перехід на екологічно чистий транспорт та використання відновлюваних джерел енергії.

Забезпечення безпеки перевезень є пріоритетом, включаючи дотримання правил безпеки на дорогах, запобігання аваріям та охорону вантажів від крадіжок. Професійне навчання персоналу, впровадження стандартів якості та регулярний аудит процесів допомагають підтримувати високий рівень обслуговування.

Управління ризиками також є невід'ємною частиною процесу перевезень, дозволяючи мінімізувати вплив непередбачених обставин, таких як погодні умови або технічні несправності. Аналітика даних та прогнозування дозволяють приймати обґрунтовані рішення та підвищувати ефективність управління.

Таким чином, управління процесами перевезень вантажів є комплексним і багатоаспектним завданням, яке вимагає координації різних етапів та залучення сучасних технологій для забезпечення надійної, ефективної та безпечної доставки вантажів.

При формуванні критеріїв якості, що включаються до системи рейтингової оцінки автотранспортної організації, використовуються показники якості транспортного обслуговування:

- надійність часу доставки;
- витрати (тарифи) на пересування;
- загальний час доставки;
- готовність (гнучкість) перевізника до зміни тарифу;
- фінансова стабільність перевізника;
- технічна готовність рухомого складу;
- наявність додаткового устаткування виконання вантажопереробки;

– наявність додаткових послуг з комплектації та доставки (8); – рівень безпеки вантажу

; – можливість експедирування;

кваліфікація персоналу;

– проведення моніторингу;

– готовність (гнучкість) перевізника до зміни сервісу;

– гнучкість маршрутів;

– зручність процедури замовлення;

– якість організації послуг з продажу транспортних послуг;

– наявність спеціального обладнання.

Ступінь задоволеності перевізників обраною системою факторів оцінювалася незалежними експертами за трибальною шкалою:

1 – добре,

2 – задовільно,

3 – погано.

Рейтинг перевізника за кожним фактором встановлюється з урахуванням вагових коефіцієнтів, отриманих з розрахунку загальної кількості факторів, поділених на відповідний ранг.

Сучасний підхід до оцінки економічної ефективності транспортного обслуговування ґрунтується на концепції загальних витрат. Відповідно до цієї концепції такі витрати включають всі витрати, необхідні забезпечення потреб перевізного процесу, а витрати на транспортний сервіс є витрати, пов'язані з наданням споживачеві комплексу послуг, супутніх продажів. У цьому транспортний сервіс орієнтований передусім забезпечення балансу між якістю обслуговування клієнтів і супутніми витратами.

У промислово розвинених країнах сформувалася система показників загальної оцінки ефективності та результативності [19]:

– економія загальних витрат;

– підвищення якості транспортного обслуговування;

– скорочення тривалості транспортного циклу;

– підвищення продуктивності праці.

Для вирішення завдань оптимізації структури чи управління у транспортній системі у складі загальних витрат враховуються втрати прибуток від заморожування (імобілізації) продукції запасам, і навіть збитки від ризиків чи недостатнього рівня якості транспортного сервісу. Ця шкода зазвичай оцінюється як можливе зменшення обсягу продажу, скорочення частки ринку, втрати доходів тощо. Загальноприйняті процедури порівняльної оцінки (бенчмаркінг) підприємств та компаній з якості транспортних послуг на основі аналітичних та експертних методів використовують ці комплексні показники. Більшість корпоративних звітних форм про виконання стратегії вантажоперевезень містять показники витрат, що згруповані за функціональними областями транспортної діяльності.

Класифікацію оціночних показників транспортного обслуговування наведено в таблиці 1.1.

Однією з очевидних сфер застосування цієї системи оціночних показників пов'язані з обґрунтуванням доцільності інвестування конкретних транспортних проектів, вкладених у поліпшення якості логістичного обслуговування. Нерідко у транспортних організаціях та компаніях рішення мають прийматися в умовах, коли є низка альтернативних чи взаємно незалежних транспортних проектів. У цьому випадку необхідно зробити вибір одного або кількох проектів, ґрунтуючись на певних критеріях.

Натомість транспортні організації, як правило, мають обмежені фінансові ресурси для реалізації транспортного проекту. У зв'язку з цим пропонується використовувати покрокову модель ухвалення рішення щодо реалізації такого проекту з урахуванням підвищення якості транспортного обслуговування клієнтів.

Таблиця 1.1

Показники транспортного обслуговування перевезень

Ознака класифікації	Показники	Склад і алгоритм розрахунку
Масштаб	Об'єм роботи	Загальні витрати на транспортне обслуговування всього, у тому числі за функціями
Номенклатура	Склад транспортних послуг за функціями	Час
Тривалість транспортного циклу всього, у тому числі за функціями	Персонал	Чисельність працюючих з розподілом за функціями
Рівень	Витратність	Відношення витрат до вартості постачання всього, у тому числі за функціями
Трудомісткість	Відношення чисельності персоналу з перевезень до загальної чисельності персоналу	Комплексність
Склад послуг, що виконуються по відношенню до стандартної номенклатури послуг	Ефективність (якість)	Рентабельність
Відношення прибутку до витрат на транспортні послуги	Економія ресурсів	Скорочення виробничих запасів
Вивільнення чисельності	Скорочення тривалості виробничого циклу	Інформативність
Здатність системи у будь-який момент часу надавати клієнту інформацію відповідно до його запиту	Достовірність. Відношення числа точних відповідей до загальної кількості запитів	Репутація. Відношення кількості скарг клієнтів до якості обслуговування.

Автомобільний транспорт - це матеріальна основа виробничого процесу, в якому переміщення вантажів є одночасно і виробничим процесом, і продукцією. Продукція автотранспорту вимірюється в тонно-кілометрах або пасажиро-кілометрах

Виробничі процеси автотранспортного і будь-якого іншого підприємства різко відрізняються один від одного.

Автотранспорт не має справи з сировиною; предмет його праці - вантаж - надходить на транспорт ззовні в готовому вигляді, і ніяких нових продуктів при

цьому не створюється. Але, як і будь-яка галузь матеріального виробництва, він створює нові вартості.

Зміна споживчої вартості автотранспортного предмета праці викликається матеріальним зміною його положення в просторі. Нові вартості створюються в результаті додавання до первісної вартості автотранспортуючого предмета вартості його транспортування. Витрати АТП на виконання перевезень вантажів і пасажирів, вантажно-розвантажувальних робіт, транспортно-експедиційних послуг, виражені в грошовій формі, являють собою собівартість перевезень, робіт, послуг.

Собівартість є узагальнюючим показником, що відображає всі сторони виробничої діяльності автотранспортного підприємства (АТП), що характеризує ефективність використання матеріальних, трудових і грошових ресурсів. Вона безпосередньо відбивається на рівні прибутку АТП: чим нижче собівартість, тим більший прибуток [11].

Всі види витрат, які потрібні АТП для виконання перевезень вантажів і пасажирів, відносяться на собівартість.

1.2. Правове регулювання перевезень вантажів автотранспортними підприємствами

Український уряд вживає дієвих заходів щодо покращення правового становища у державі, у зв'язку з чим, з урахуванням досвіду іноземних держав в нашій державі проводяться реформи у всіх галузях. Ці реформи направлені на покращення соціально-економічного, а також правового стану в державі шляхом уніфікації норм та положень різних інститутів права, зокрема таких елементів інституту цивільного права – транспортного та договірного права.

Вивчення питань регулювання договірних правовідносин щодо здійснення перевезень на транспорті, хоч і неодноразово розглядалось і нині є актуальним. Однією з важливих категорій у цивільному законодавстві України

є належне правове регулювання перевезень вантажів, багажу, вантажобагажу пасажирів і пошти, законодавче регулювання порядку укладання та припинення договорів про здійснення перевезень, а також регулювання відповідальність сторін за договором перевезення.

У законодавчих актах України міститься лише загальне визначення договору перевезення вантажу. Перевізні правовідносини врегульовані главою 64 ЦК України, де крім традиційних договорів перевезення вантажу (ст. 909 ЦК України) і пасажирів (ст. 910 ЦК України), згадуються й договори, що опосередковують перевезення: договір чартеру (фрахтування) (ст. 912 ЦК України); угоди між організаціями різних видів транспорту, щодо здійснення перевезень у прямому змішаному сполученні (ст. 913 ЦК України); договір перевезення транспортом загального користування (ст. 915 ЦК України); довгостроковий договір (спрямований на організацію перевезень) (ст. 914 ЦК України) [4]. Згідно положень ст. 909 ЦК України договором перевезення вантажу вважається договір за яким сторони договору мають певні зобов'язання один перед одним, зокрема перевізник набуває зобов'язань щодо своєчасної доставки ввіреного йому вантажу від пункту відправки до пункту призначення, де видати його одержувачу, а відправник має обов'язок сплатити організації – перевізнику певну грошову суму за здійснення та надання послуги перевезення вантажу [4].

Таким чином, виконання договорів перевезень транспортом – це регламентований законодавством порядок і процес вчинення учасниками вказаних договорів послідовних та необхідних дій, які були обумовлені у договорі перевезення або транспортній накладній.

Змістом договору є умови, визначені на розсуд сторін і узгоджені ними, та умови, які є обов'язковими згідно з положеннями нормативно-правових актів цивільного законодавства. Розвиток договірних відносин спрямований на детальну регламентацію прав і обов'язків сторін власне у тексті договору.

Однак існують визначені законом основні права і обов'язки сторін договору перевезення. Для вдосконалення визначення договору перевезення,

зокрема перевезення вантажу транспортними організаціями необхідно дослідити та встановити істотні умови визначені законодавством для укладання договорів перевезення.

Договір про перевезення транспортом є найважливішим серед наявних правових способів врегулювання суспільних правовідносин щодо здійснення перевезень. Договори про перевезення є згодою сторін договору щодо досягнення однієї спільної мети, тобто здійснення перевезення з пункту відправлення до пункту призначення. Договір перевезення, укладений між сторонами договору є першоджерелом волевиявлення вказаними сторонами договору, який направлений на визначення норм та правил виконання умов договору та поведінки сторін договору у договірних відносинах, що регулюється законодавством України. Фізичні та юридичні особи можуть укладати договори, які відповідають їх особистим вимогам і не суперечать закону.

Договори перевезення вантажу укладаються за волевиявленням сторони договору, яка бажає здійснити перевезення (перевезти вантаж або бути пасажиром) і транспортною організацією, яка здійснюватиме перевезення, в разі досягнення сторонами договору згоди відносно додаткових умов договору перевезення вантажу транспортними організаціями, що у подальшому призводить до бажаного взаємного результату – здійснення перевезення.

За цивільним законодавством договір, як одну з центральних категорій цивільного права, можна розглядати в широкому значенні в трьох аспектах: як підставу виникнення правовідносин, як власне правовідносини, що виникли на цій підставі, і як форму, що приймає відповідно правовідносини [7]. В даному випадку договір розглядається як підстава виникнення правовідносин, тобто юридичний факт, що лежить в основі зобов'язання, і є згідно із ст. 11 ЦК України підставою виникнення цивільних прав і обов'язків, як правомірна дія.

Договірні відносини регулюються чинним законодавством України, зокрема, Конституцією України [1], Цивільним і Господарським кодексами України [4], іншими законами та нормативно-правовими актами. Цивільним

законодавством регулюються особисті немайнові та майнові відносини (цивільні відносини), засновані на юридичній рівності, вільному волевиявленні, майновій самостійності їх учасників (ст. 1 ЦК України). Підставою виникнення цивільних прав та обов'язків є дії осіб, передбачені актами цивільного законодавства, а також дії, що не передбачені цими актами, але за аналогією породжують цивільні права та обов'язки. Найпоширенішою підставою виникнення цивільних прав і обов'язків є правочин, який є юридичним фактом та вольовими діями, спрямованими на досягнення певного результату, тобто – це обставини, з настанням яких закон пов'язує виникнення, зміну або припинення цивільних правовідносин.

Залежно від кількості сторін правочину, воля яких є необхідною для його вчинення, закон поділяє правочини на односторонні та двосторонні чи багатосторонні договори. Книга п'ята ЦК України “Зобов'язальне право” регулює правові відносини зобов'язання. Зобов'язанням є правовідношення, в якому одна сторона (боржник) зобов'язана вчинити на користь іншої сторони (кредитора) певну дію (передати майно, виконати роботу, надати послугу, сплатити гроші тощо) або утриматися від певної дії, а кредитор має право вимагати від боржника виконання його обов'язку. Зобов'язання виникають на підставах, визначених ст. 11 ЦК України, тобто на тих же підставах, що й усі інші цивільні правовідносини [11].

Глава 63 ЦК України регулює багато договірних відносин з надання послуг, як передбачені ним (перевезення, збереження, доручення тощо), так і не передбачені (освітні, медичні, консультаційні тощо). Сфера послуг є однією з найважливіших галузей економіки України, що розвивається динамічно і постійно. Окремі аспекти цих правовідносин врегульовані Конституцією України, але центральне місце у правовому регулюванні договірних відносин з надання послуг належить нормам цивільного права.

Вищезгаданою главою ЦК України закріплені основи регулювання зобов'язань із надання послуг, а в інших главах, присвячених окремим видам

договорів з надання послуг (перевезення, транспортна експедиція, збереження, страху вання, доручення тощо).

Окремі питання, пов'язані з наданням послуг споживачам, які замовляють або мають намір замовити послуги для задоволення власних побутових потреб, врегульовані Законом України “Про захист прав споживачів ” [12]. За договором послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням іншої сторони (замовника) надати послугу, яка споживається у процесі вчинення певної дії або певної діяльності, а замовник зобов'язується оплатити надану послугу, якщо інше не встановлено договором. Це формулювання не гарантує можливості отримання матеріального (речового) результату.

За загальним правилом діяльність із надання послуг не породжує речового результату, цим вона і відрізняється від власне виконання робіт. Послуги, де існує результат, невідокремлений від самої дії, і де відсутність результату свідчить про відсутність відповідних дій, регулюються договорами, виконання яких може підпорядковуватись режиму гарантованості результату як на підставі сутності договору (перевезення, доручення), так і власне угодою сторін. Гарантоване досягнення визначеного результату слід вважати можливим, насамперед у тих відносинах з надання послуг, у яких є суб'єкт, професійною діяльністю якого є надання послуг, а також на оплатній основі та в обмеженій кількості.

Ці умови гарантують замовнику належне виконання і результат. Слід зазначити, що суперечності між загальними нормами глави 63 Цивільного кодексу і спеціальними нормами про вказані у ньому види послуг, мають вирішуватися на користь спеціальних норм. Одним із договорів про надання послуг є договір перевезення. Глава 64 ЦК України регулює відносини, що виникають у сфері перевезень. Відносини, що виникають у сфері транспортування вантажу, пасажирів, багажу і пошти врегульовані Цивільним кодексом України та спеціальними нормативними актами, що віддзеркалюють специфіку певних видів транспорту.

Відповідно до ст. 909 ЦК України договором перевезення вантажу визначено такий договір, згідно з яким одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Також у ст. 909 ЦК України міститься вказівка про те, що законом можуть бути передбачені особливості укладення та виконання договору перевезення вантажу. У законі прямо закріплена можливість врахування в договірних відносинах специфіку правового регулювання договору перевезення на кожному з видів транспорту. Правила перевезення вантажів просто дублювали визначення договору перевезення вантажу. Договори про надання послуг перевезення вантажу транспортом є двосторонньо-зобов'язуючим. Сторонами договору перевезення вантажу є вантажовідправник та перевізник. Чинним законодавством України не передбачено будь-яких обмежень щодо суб'єктного складу, тому це можуть бути як фізичні, так і юридичні особи. Незважаючи на це, в цих правовідносинах фігурує і одержувач вантажу. Так, одержувач має прийняти доставлений вантаж без затримки, внести необхідну додаткову плату, а у випадку затримки буде нести відповідальність.

Отже, у договірних відносинах бере участь і одержувач, який користується певними правами і несе зобов'язання, але він не бере участі в укладенні договору, тому не є стороною договору, а є особою, на користь якої виконується даний договір. Договори перевезення вантажу можуть бути як консенсуальними, так і реальними, хоча законодавець прямо не вирішує це питання.

Проте, якщо положення ч. 1 ст. 909 ЦК України в частині, що визначає зобов'язання перевізника доставити “довірений” йому другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення, розуміти як таке, що виникає лише після прийняття вантажу, то можна зробити висновок про встановлення законодавчої презумпції реальності договору перевезення вантажу. Проте

існування такої презумпції, на нашу думку, не перешкоджає сторонам передбачити в договорі залізничного перевезення обов'язок прийняти вантаж для перевезення в майбутньому. У цьому випадку такий договір набуде ознак консенсуальності. Зобов'язання перевізника виникають з моменту передачі йому вантажу вантажовідправником [14]. В такому випадку, як вважається, перевізник відносно своїх витрат щодо належної підготовки транспортного засобу до перевезення, у той час коли вантаж не був переданий вантажовідправником до перевезення, перевізник залишається незахищеним.

Слід звернути увагу на доцільність укладення організаційних договорів про умови укладання договорів транспортних перевезень, в яких передбачити й здійснення оплати за підготовку транспорту до використання для перевезення. Таким чином, враховуючи викладене, після досягнення згоди між сторонами договору перевезення, сам договір про здійснення перевезення буде вважатися укладеним. Отже, організаційні договори є двосторонніми, консенсуальними та оплатними.

Зобов'язання з перевезення не будуть виникати в разі не надання вантажу транспортній організації, тобто перевізнику до перевезення [15]. Саме з моменту надання відправником перевізнику вантажу, та прийняття вантажу до перевезення перевізником від відправника, при складанні та оформленні відповідних перевізних документів (вантажні накладні), договір перевезення вантажу буде вважатися завершеним та реальним. Договір перевезення вантажу є оплатним [16]. Про оплатність договору свідчить тип договору – договір надання послуги. Будь-які договори перевезення вантажу здійснюються за певну оплату, яку зобов'язаний оплатити перевізнику вантажовідправник.

Оплатним договір перевезення є у зв'язку з тим, що за визначенням і своєю суттю оплата перевезення є основним прибутком перевізника і метою його підприємницької діяльності. Виходячи з цих положень про договір перевезення вантажу, можна констатувати, що договір перевезення вантажу є двостороннім, реальним і оплатним.

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНИЙ СТАН ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ОБЛІКОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ВАНТАЖІВ

2.1. Організаційно-економічна характеристика діяльності ТОВ «Транс-Сервіс-1»

ТОВ «Транс-Сервіс-1» – це транспортна компанія, заснована в 2003 році, яка спеціалізується на перевезенні наливних, сипучих і палетованих вантажів за допомогою спеціалізованих автоцистерн, самоскидів і тентових напівпричепів. Компанія здійснює перевезення як по Україні, так і на міжнародному рівні, а також проводить мультимодальні перевезення, використовуючи танк-контейнери.

Історія компанії починається з приватного підприємства «Оліяр», виробника соняшникової олії, який для власних потреб у транспортуванні сировини та продукції придбав кілька автоцистерн. З часом цей додатковий напрямок переріс у самостійну бізнес-лінію, що призвело до створення «Транс-Сервіс-1». Завдяки швидкому розвитку, збільшенню обсягів послуг і розширенню географії перевезень автопарк компанії значно зріс і наразі налічує понад 600 одиниць транспорту, включаючи новітні спеціалізовані автоцистерни, тентові напівпричепи та самоскиди провідних європейських виробників.

Наша компанія, без значних рекламних зусиль, сформувала широку клієнтську базу, оскільки наші автоцистерни марки «LAG» та танк-контейнери «TWS» відповідають світовим стандартам і дозволені для використання на дорогах Європи. Згодом бізнес розширився, включивши перевезення сипучих, збірних (палети) та інших вантажів. В автопарку наявні тягачі від провідних європейських виробників (MAN, DAF), які відповідають екологічним стандартам Євро-5 та Євро-6. Для забезпечення високої якості

обслуговування компанія впровадила систему менеджменту, яка відповідає міжнародним стандартам ISO 9001:2020.

За короткий час ТОВ «Транс-Сервіс-1» стала лідером транспортних перевезень в Україні, а згодом – і на території Європи та СНД. Наші високоякісні послуги, надійність, відповідальність та можливість контролювати місцезнаходження вантажу за допомогою GPS гарантують збереження якості перевезених вантажів.

Автопарк ТОВ «Транс-Сервіс-1» постійно оновлюється сучасними транспортними засобами європейських виробників, такими як MAN еко-стандарту EURO-6 та сучасні напівпричепи. Ми також розвиваємо напрямок експедиторської діяльності, забезпечуючи повний спектр логістичних послуг.

Компанія співпрацює з понад 500 українськими та європейськими транспортними компаніями, забезпечуючи безперебійне перевезення будь-яких вантажів. Всі автомобілі оснащені GPS-навігацією для постійного моніторингу. Ми є членом АсМАП і маємо високий рейтинг перевізника з найбільшою кількістю книжок ЄКМТ.

Для кожного перевезення оформляється страхування відповідальності перевізника (СМР-страхування), що гарантує збереження вашого вантажу протягом усього транспортування. Усі автомобілі проходять передрейсовий технічний огляд та сервісне обслуговування на власній спеціалізованій СТО (18 постів), оснащений сучасним обладнанням. Також є спеціалізована мийка для автоцистерн, де здійснюється миття під високим тиском, випарювання цистерн при температурі пари 160°C та обробка спеціальними антибактеріальними розчинами.

До показників, що характеризують фінансовий стан підприємства, належить фінансова стійкість. Цей показник відображає рівень залежності від кредиторів та інвесторів, а також співвідношення власних і залучених коштів. Економісти-аналітики зазначають, що фінансова стійкість дозволяє оцінити здатність підприємства погашати борги та його фінансову незалежність, а

також чи відповідає стан активів та пасивів підприємства його фінансово-господарським завданням.

Загальна оцінка фінансової стійкості визначається співвідношенням між власним капіталом і зобов'язаннями. У практиці аналітиків розроблена система фінансових коефіцієнтів, які відображають різні аспекти стану підприємства, зокрема: показники структури капіталу, стану оборотних активів та основного капіталу.

Основні засоби становлять основу виробничої діяльності підприємства, отож варто розпочати аналіз економічних показників ТОВ «Транс-Сервіс-1» з аналізу стану та руху основних засобів.

Таблиця 2.1

Показники стану основних засобів ТОВ «Транс-Сервіс-1»

Показники	Роки			Абсолютне відхилення	
	2021	2022	2023	2021/2022	2022/2023
Первісна вартість, тис. грн.	126611	233519	430662	+106908	+197143
Знос, тис. грн.	88097	86033	98256	-2064	+12223
Залишкова вартість, тис. грн.	38514	147486	332406	+108972	+184920
Коефіцієнт зносу, %	0,70	0,37	0,23	-0,33	-0,14
Коефіцієнт придатності, %	0,30	0,63	0,77	+0,33	+0,14

Дані таблиці 2.1 свідчать, що балансова вартість основних засобів у 2022 році зросла на 106908 тис. грн. порівняно з 2021 роком, а в 2023 році - на 197143 тис. грн. порівняно з 2022 роком.

Коефіцієнт зносу – це показник, який відображає частку вартості основних засобів, що була списана на витрати виробництва в попередніх періодах, тоді як коефіцієнт придатності вказує на частку вартості, що ще не перенесена на створюваний продукт. У 2022 році коефіцієнт зносу зменшився на 0,33% порівняно з 2021 роком, а в 2023 році – ще на 0,14 % порівняно з 2022 роком. Водночас, коефіцієнт придатності збільшився у 2022 році на 0,33% порівняно з 2021 роком і ще на 0,14% у 2023 році порівняно з попереднім

роком. Таким чином, ми спостерігаємо позитивну тенденцію у технічному стані основних засобів.

Аналіз показників ефективності використання основних засобів підприємства наведено в таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Показники ефективності використання основних засобів на ТОВ «Транс-Сервіс-1»

Показники	Роки			Абсолютне відхилення	
	2021	2022	2023	2021/2022	2022/2023
Чистий дохід від реалізації послуг, тис. грн.	1140471	2181940	2333464	+1041469	+151524
Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн.	1038561,5	1218626,5	1550717	+180065	+332090,5
Чистий прибуток, тис. грн.	18547	37881	56718	+19334	+18837
Середньооблікова чисельність працюючих, осіб	1279	1386	1266	107	-120
Фондовіддача, грн./грн.	1,09	1,79	1,50	+0,59	-0,29
Фондомісткість, грн./грн.	0,91	0,56	0,66	-0,35	+0,1
Фондоозброєність, тис. грн./особу	812,01	879,24	1224,89	+67,23	+345,65
Фондорентабельність, %	1,79	3,11	3,66	+1,32	+0,55

Згідно з таблицею 2.2, чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) у 2022 році зріс на 1 041 469 тис. грн. порівняно з 2021 роком, а в 2023 році порівняно з попереднім роком — на 151 524 тис. грн. Чистий прибуток також збільшувався: у 2022 році на 19 334 тис. грн., а у 2023 році — на 18 837 тис. грн.

Середньорічна вартість основних засобів протягом аналізованого періоду мала тенденцію до зростання: у 2022 році вона збільшилася на 180 065 тис. грн. порівняно з 2021 роком, а у 2023 році порівняно з 2022 роком — на 332 090,5 тис. грн.

Середньоспискова чисельність працівників у 2022 році збільшилася на 107 осіб порівняно з 2021 роком, але зменшилася на 120 осіб порівняно з 2023 роком.

Фондовіддача протягом аналізованого періоду дещо коливалася: у 2022 році вона збільшилася на 0,59 коп./грн. порівняно з попереднім роком, а у 2023 році зменшилася на 0,29 коп./грн. порівняно з 2022 роком.

Показник фондомісткості також зазнав незначних коливань. У 2021 році він становив 0,91 грн./грн., у 2022 році — 0,56 грн./грн., а у 2023 році — 0,66 грн./грн. Спочатку спостерігалось зменшення показника, що є позитивною динамікою, але потім у наступному році відбулося незначне збільшення.

Фондоозброєність, яка є головним показником рівня науково-технічного прогресу підприємства, мала тенденцію до збільшення: у 2022 році порівняно з 2021 роком вона зросла на 67,23 тис. грн., а у 2023 році порівняно з 2022 роком - на 345,65 тис. грн.

Фондорентабельність зросла як у 2022 році на 1,32 %, так і у 2023 році на 0,55 %.

Ефективність використання оборотних засобів підприємства характеризують показники, наведені в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Показники ефективності використання оборотних активів підприємства ТОВ «Транс-Сервіс-1»

Показники	Роки			Абсолютне відхилення	
	2021	2022	2023	2021/2022	2022/2023
Чистий дохід від реалізації послуг, тис. грн.	1140471	2181940	2333464	+1041469	+151524
Середньорічна вартість оборотних активів, тис. грн.	1038561,5	1218626,5	1550717	+180065	+332090,5
Коефіцієнт оборотності	1,10	1,89	1,50	+0,79	-0,39
Коефіцієнт завантаження	0,09	0,56	0,66	+0,47	+0,10
Число днів в аналізованому періоді (році), дні	365	360	360	-5	0
Тривалість обороту, дні	332	201	238	-131	37

Ефективність використання оборотних активів за період 2021-2023 років має наступну динаміку: у 2022 році порівняно з 2021 роком тривалість обороту значно зменшилась, скоротившись на 131 день, що свідчить про його пришвидшення. Однак у 2023 році швидкість дещо знизилась, збільшившись на 37 днів. Збільшення тривалості обороту вказує на зменшення коефіцієнта оборотності, і навпаки. Зростання коефіцієнта оборотності у 2022 році на 0,79 порівняно з 2021 роком свідчить про пришвидшення обороту оборотних активів, тоді як його зниження у 2023 році на 0,39 порівняно з 2022 роком – про уповільнення обороту. Одним з основних факторів ефективного функціонування та розвитку підприємства є його персонал (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Показники ефективності використання трудових ресурсів на ТОВ «Транс-Сервіс-1»

Показники	Роки			Абсолютне відхилення	
	2021	2022	2023	2021/2022	2022/2023
Чистий дохід від реалізації послуг, тис. грн.	1140471	2181940	2333464	+1041469	+151524
Середньоспиксова чисельність працюючих, осіб	1279	1386	1266	+107	-120
Продуктивність праці, тис. грн.	892	1574	1843	+682	+269
Фонд оплати праці працівників, тис. грн. всього, в.т.ч.	96018	101005	110803	+4987	+9798
Фонд основної заробітної плати, тис. грн.	76814,4	80804	88642,4	+3989,6	+7838,4
Фонд додаткової заробітної плати, тис. грн.	19203,6	20201	22160,6	+997,4	+1959,6
Середньомісячна заробітна плата працівника, грн.	6256,1	6072,9	7293,5	-183,2	+1220,6

З викладених даних впливає кілька важливих висновків про ефективність функціонування підприємства:

1. Зростання продуктивності праці: продуктивність праці зросла кожного року (на +682 тис. грн. у 2022 році та на +269 тис. грн. у 2023 році). Це може свідчити про покращення управління, впровадження нових технологій або підвищення кваліфікації працівників.

2. Збільшення середньомісячної заробітної плати: середньомісячна заробітна плата також зросла, особливо помітно у 2023 році, коли вона значно перевищила показники попередніх років (7293,5 грн. проти 6072,9 грн. у 2022 році). Це може бути результатом підвищення зарплат для підтримки мотивації працівників або впровадження програми стимулювання.

3. Зміна чисельності працівників: хоча чисельність працівників зросла у 2022 році, вона зменшилась у 2023 році. Однак, незважаючи на це, продуктивність праці і фонд оплати праці все ще збільшуються, що може свідчити про ефективне використання ресурсів.

4. Структура витрат: ефективність функціонування підприємства також характеризується оптимальним рівнем структури витрат.

Таблиця 2.5

Показники структури операційних витрат ТОВ «Транс-Сервіс-1»

Елементи операційних витрат	2021 рік		2022 рік		2023 рік		Абсолютне відхилення	
	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	%	2021/2022	2022/2023
Операційні витрати, в т.ч.:	1144216	100	1701018	100	2159041	100	+556802	+458023
Матеріальні затрати	661161	58	1060444	62	1435093	66	+399283	+374649
Витрати на оплату праці	121622	11	137960	8	121693	6	+16338	-16267
Відрахування на соціальні заходи	21892	2	24747	1	24353	1	+2855	-394
Амортизація	94640	8	111812	7	125146	6	+17172	+13334
Інші операційні витрати	244901	21	366055	22	452756	21	+121154	+86701

Із таблиці 2.5 видно, що матеріальні затрати становили значну частину операційних витрат у 2021, 2022 та 2023 роках - відповідно 58 %, 62 % та 66 %.

Це свідчить про те, що ТОВ "Транс-Сервіс-1" має високу витратність на матеріали. Витрати на оплату праці та соціальні відрахування також демонстрували певні тенденції: зростання у 2022 році на 16338 тис. грн. та 2855 тис. грн. відповідно, а потім зменшення у 2023 році на 16267 тис. грн. та 394 тис. грн. відповідно. Щодо загальної суми операційних витрат, вона зростала щороку: на 556802 тис. грн. у 2022 році і на 458023 тис. грн. у 2023 році.

Таблиця 2.6

Формування чистого прибутку ТОВ «Транс-Сервіс-1», тис.грн.

Показники	2021	2022	2023	Відхилення			
				Абсолютне 2021/2022	Відносне 2021/2022	Абсолютне 2022/2023	Відносне 2022/2023
Чистий дохід від послуг	1140471	2181940	2333464	+1041469	+91,3	+151524	+6,9
Собівартість реалізованих послуг	1047039	1542850	2036910	+495811	+47,4	+494060	+32
Валовий: прибуток	93432	639090	296554	+545658	+584	-342536	-53,6
Інші операційні доходи	20851	25063	31267	+4212	+20,2	+6204	+24,8
Адміністративні витрати	87737	144461	147832	+56724	+64,7	+3371	+2,3
Витрати на збут	3514	3537	4662	+23	+0,7	+1125	+32,7
Інші операційні витрати	6862	20800	18727	+13938	+203,1	-2073	-10
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	16170	495355	156600	+479185	+2963,4	-338755	-68,4
Інші доходи	13690	-	15500	-	-	-	-
Фінансові витрати	4723	411557	118476	+406834	+8613,9	-293081	-71,2
Інші витрати	2570	39396	14645	+36326	+1432,9	-24,751	-62,8
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	22838	46590	71025	+23752	+104	+24435	+52,4
Витрати (дохід) з податку на прибуток	4291	8709	14307	+4418	+103	+5598	+64,3
Чистий фінансовий результат: прибуток	18547	37881	56718	+19334	+104,2	+18837	+49,7

З аналізу таблиці 2.7 випливає, що протягом періоду з 2021 по 2023 рік чистий прибуток підприємства систематично зростав, що свідчить про його оптимальну ефективність. У 2022 році чистий прибуток зріс на 19334 тис. грн. у

порівнянні з попереднім роком, а у 2023 році збільшився на 18837 тис. грн. Незважаючи на різке зменшення валового прибутку у 2023 році на 342536 тис. грн. порівняно з 2022 роком та спад фінансового результату на -338755 тис. грн., за рахунок зниження фінансових витрат, можна вважати, що компанія має ефективну стратегію управління витратами.

Таблиця 2.7

Динаміка та структура доходів ТОВ «Транс-Сервіс-1»

Показники	2021		2022		2023		Відхилення	
	Сума, тис. грн.	питома вага, %	Сума, тис. грн.	питома вага, %	Сума, тис. грн.	питома вага, %	абсолютне 2021/2022	абсолютне 2022/2023
Чистий дохід від реалізації	1140471	97,1	2181940	98,9	2333464	98	+1041469	+151524
Інші операційні доходи	20851	1,8	25063	1,1	31267	1,3	+4212	+6204
Інші доходи	13690	1,2	-	-	15500	0,7	-	-
Разом	1175012	100	2207003	100	2380231	100	+1045681	+157728

За таблицею 2.7 можна зазначити, що як чистий дохід від продажу, так і чисті прибутки зросли стабільно, що свідчить про позитивну тенденцію у продуктивності підприємства. Щодо показника інших доходів, неможливо сказати, оскільки у 2022 році він відсутній. Проте, провівши аналіз за 2021 та 2023 роки, помічаємо невелике збільшення цього показника. Найбільшу частку у всіх роках у відсотковому виразі доходів складав чистий прибуток від реалізації продукції, зокрема у 2022 році ця частка становила 98,9 %.

Таблиця 2.8

Динаміка та структура витрат ТОВ «Транс-Сервіс-1»

Показники	2021		2022		2023		Відхилення абсолютне	
	Сума, тис.грн.	%	Сума, тис.грн.	%	Сума, тис.грн.	%	2021/2022	2022/2023
Собівартість реалізованої продукції	1047039	90,5	1542850	71,1	2036910	86,6	+495811	+494060
Адміністративні витрати	87737	7,6	144461	6,7	147832	6,3	+56724	+64,7
Витрати на збут	3514	0,3	3537	0,2	4662	0,2	+23	+1125
Інші операційні витрати	6862	0,6	20800	1	18727	0,8	+13938	-2073

Фінансові витрати	4723	0,4	411557	19	118476	5	+406834	-293081
Інші витрати	2570	0,2	39396	1,8	14645	0,6	+36326	-24,751
Податок на прибуток від звичайної діяльності	4291	0,4	8709	0,4	14307	0,6	+4418	+5598
Разом	1156736	100	2171310	100	2351343	100	+1014074	+205668

За даними таблиці можна вважати, що вартість виготовленої продукції становила найбільшу частину всіх витрат протягом усіх років. Також очевидно, що цей показник зростав позитивно протягом 2021-2023 років. Щодо адміністративних та збутових витрат, вони також зростали протягом зазначених років. Навпаки, інші операційні, фінансові та інші витрати демонстрували коливання. Наприклад, інші операційні витрати збільшилися на 13938 тис. грн. у 2022 році, але зменшилися на 2073 тис. грн. у 2023 році. Фінансові витрати зросли на 406834 тис. грн. у 2022 році, але зменшилися на 293081 тис. грн. у 2023 році. Щодо інших витрат, вони спочатку зросли на 36326 тис. грн. у 2022 році, але зменшилися на 24751 тис. грн. у 2023 році. Таким чином, можна зробити висновок, що 2023 рік був більш вигідним для підприємства, оскільки він характеризується зменшенням більшої частини витрат, а показник абсолютного зміщення став меншим у порівнянні з попередніми роками.

Таблиця 2.9

**Основні економічні показники фінансово-господарської діяльності
ТОВ «Транс-Сервіс-1»**

№	Показники	Од. вим.	Роки			Відхилення (+,-)			
			Абсолютне, грн.		Відносне, %				
			2021	2022	2023	2021/ 2022	2022/ 2023	2021/ 2022	2022/ 2023
1	Чистий дохід від реалізації послуг, тис. грн.	тис. грн.	1140471	2181940	2333464	+1041469	+151524	+91,3	+6,9
2	Собівартість реалізованої продукції	тис. грн.	1047039	1542850	2036910	+495811	+494060	+47,4	+32
3	Матеріальні затрати	тис. грн.	661161	1060444	1435093	+399283	+374649	+60,4	+35,3
4	Середньорічна вартість основних засобів	тис. грн.	1038561,5	1218626,5	1550717	+180065	+332090,5	+17,3	+27,3
5	Середньооблікова	осіб	1279	1386	1266	+107	-120	+8,4	-8,7

	чисельність працюючих								
6	Фонд оплати праці	тис. грн.	96 018	101005	110803	+4987	+9798	+5,2	+9,7
7	Середньомісячна заробітна плата одного працівника	грн.	6256,1	6072,9	7293,5	-183,2	+1220,6	-2,9	+20,1
8	Продуктивність праці	тис. грн.	892	1574	1843	+682	+269	+76,5	+17,1
9	Фондовіддача	грн./ грн.	1,09	1,79	1,50	+0,59	-0,29	+64,2	-16,2
10	Фондомісткість	грн.	0,91	0,56	0,66	-0,35	+0,1	-38,5	+17,9
11	Фондорентабельність	%	1,79	3,11	3,66	+1,32	+0,55	+73,7	+17,7
12	Середньорічна вартість оборотних активів	тис. грн.	1038561, 5	1218626, 5	1550717	+180065	+332090, 5	+17	27,3
13	Коефіцієнт оборотності	-	1,10	1,89	1,50	+0,79	-0,39	-21	-20,6
14	Коефіцієнт завантаження	-	0,09	0,56	0,66	+0,47	+0,10	+522,2	+17,9
15	Тривалість обороту	дні	332	201	238	-131	37	-39,5	+18,4
16	Валовий прибуток	тис. грн.	93432	639090	296554	+545658	-342536	+584	-53,6
17	Податок на прибуток	тис. грн.	4291	8709	14307	+4418	+5598	+103	+64,3
18	Чистий прибуток	тис. грн.	18547	37881	56718	+19334	+18837	+104,2	+49,7
19	Рентабельність реалізованих послуг	%	1,6	1,7	2,4	0,1	0,7	+6,3	+41,2

З аналізу таблиці 2.9 можна зробити висновок, що чистий фінансовий результат підприємства стабільно підвищувався. Збільшення собівартості, в якості негативного явища, можна пов'язати із значним зростанням матеріальних витрат. Аналізуючи відносно відхилення фондівіддачі за вказаний період, помічаємо деяке коливання в межах від +64,2 грн./грн. до -16,2 грн./грн. З фондомісткістю також спостерігається невелике коливання.

Середньооблікова чисельність працівників спочатку зросла на 107 осіб, а потім зменшилась на 120. Щодо цього можна відзначити, що коли у 2023 році чисельність працюючих зменшилась, фонд оплати праці збільшився, а середня заробітна плата зросла.

Щодо коефіцієнта оборотності, відбувається обернена залежність. При скороченні тривалості обороту на 131 день, коефіцієнт оборотності зростає на

0,79, а навпаки, при збільшенні тривалості обороту на 37 днів, коефіцієнт оборотності зменшується на 0,39.

2.2. Практичні аспекти облікового забезпечення управління перевезеннями вантажів

Бухгалтерія ТОВ «Транс-Сервіс-1» організувала облік собівартості автомобільних перевезень так, щоб можна було своєчасно отримати звітні калькуляції, в яких відображаються всі відхилення від нормативних витрат на перевезення. Об'єктами обліку витрат на виробництво є матеріальні, трудові та фінансові ресурси, витрачені на здійснення транспортного процесу, робіт і послуг. Об'єктами калькулювання собівартості автомобільних перевезень, робіт і послуг є продукція, виготовлена в результаті здійснення виробничого процесу. Облік виробничої та господарської діяльності внутрішніх підрозділів АТП базується на оперативно-технічному, статистичному і бухгалтерському обліку. Підставою для обліку виконання фінансових завдань є первинна документація, що оформляється за автоколонам, бригадам і окремим автомобілям. Фактичні витрати підрозділів відносяться безпосередньо на їх рахунки і відображаються в аналітичному обліку витрат на перевезення так, щоб дані бухгалтерського обліку стали безпосередньою основою для оцінки роботи підрозділів.

Основними моментами організації як вантажних, так і пасажирських перевезень є: встановлення ділових (договірних) відносин між транспортними підприємствами і клієнтурою, складання плану перевезень і його виконання, організація лінії та облік роботи. У будь-якому випадку наявність у підприємства свого або орендованого автотранспорту передбачає таку схему формування витрат:

- витрата нафтопродуктів;
- витрати на проведення поточного ремонту автотранспортних засобів;
- витрати на оплату праці та відрахування на соціальні потреби;

- амортизація основних засобів;
- інші витрати.

Облікова політика ТОВ «Транс-Сервіс-1» встановлює такі способи ведення бухгалтерського обліку:

- визначення виручки від реалізації послуг. Як один з варіантів виручка від реалізації послуг може визначатися по мірі відвантаження її покупцю і пред'явлення йому розрахункових документів;

- порядок нарахування амортизації по основних засобах і нематеріальних активів. Первісна вартість основних засобів (з урахуванням витрат з доставки та встановлення), що належать підприємству, погашається шляхом нарахування амортизації за нормами, встановленими законодавством. Підприємство на підставі зведеної відомості амортизаційних відрахувань відображає в бухгалтерському обліку щомісяця нараховується амортизація за видами основних засобів;

- знос нематеріальних активів відноситься на собівартість послуг щомісяця за нормами, розрахованими виходячи з первісної вартості та строку їх корисного використання. За нематеріальних активів, за якими неможливо визначити термін корисного використання, норми зносу встановлюються у розрахунку - 10 років;

- оцінка виробничих запасів. Визначення собівартості матеріальних ресурсів (за винятком нафтопродуктів), списуються у виробництво, здійснюється за обліковою вартістю (на підставі матеріальних звітів);

- плюс (мінус) відхилення від фактичної вартості надійшли матеріальних ресурсів. Собівартість нафтопродуктів, що списуються у виробництво, визначається за розрахунком: залишок нафтопродуктів за фактичною вартістю на початок місяця плюс прихід їх за фактичною вартістю мінус залишок (згідно матеріальним звітам) на початок наступного місяця;

- витрати майбутніх періодів. Витрати, вироблені в звітному періоді, але відносяться до наступних звітних періодів, відображаються у звітності як

витрати майбутніх періодів, підлягають включенню до собівартості продукції (робіт, послуг) або списуються за рахунок інших джерел протягом терміну, до якого вони належать;

– резерви майбутніх витрат і платежів;

– угруповання і списання витрат на виробництво здійснюється відповідно до чинного плану рахунків.

Відповідно до законодавства товарно-транспортна накладна є обов'язковою, вантаж перевозять автомобільним транспортом незалежно від умов оплати за роботу автомобіля, умов перевезення вантажів (як на комерційній основі, так і для власних потреб), а також видів перевезень.

Товарно-транспортна накладна додається до дорожнього листа автомобіля. Товарно-транспортна накладна типової форми (№ 1-ТН). Товарно-транспортну накладну (далі ТН) оформлює вантажовідправник на кожну поїздку автомобіля і для кожного вантажоодержувача окремо. Експедитор (вантажовідправник), який надає перевізникові вантаж для його відправки у визначене договором місце, виписує ТН у чотирьох примірниках. Перший залишається у вантажовідправника і є підставою для списання товарно-матеріальних цінностей, а другий передається вантажоодержувачеві і є підставою для оприбуткування ТМЦ. Третій і четвертий примірники водій завіряє у вантажоодержувача (останній повинен поставити підпис і печатку) і повертає їх перевізникові.

Перевізник, у свою чергу, для виконання розрахунків із замовником автотранспорту (за найняті автомобілі) надсилає останньому третій примірник. Четвертий залишається у перевізника і є підставою для обліку транспортної роботи і нарахування заробітної плати водієві. Якщо перевозять вантажі нетоварного характеру, за якими не ведеться складський облік, але здійснюється облік шляхом виміру, зважування і т.п., вантажовідправник виписує три примірники ТН: перший з них залишається у вантажовідправника; другий і третій передаються перевізникові, який, у свою чергу, другий відсилає замовникові автотранспорту, а третій прикладає до

дорожнього листа. Перший слугує для обліку виконаних перевезень у вантажовідправника, другий - для здійснення розрахунків за використаний у перевезеннях автотранспорт, третій для обліку транспортної роботи і нарахування заробітної плати водієві. Товарно-транспортна накладна форми № 1-ТН заповнюється в п'ять етапів такими особами:

- вантажовідправником до прибуття для вантаження автомобіля;
- вантажовідправником після прибуття автомобіля і завантаження товарно-матеріальних цінностей;
- на маршруті прямування (відповідальною особою перевізника);
- вантажоодержувачем після прибуття вантажу;
- перевізником після розвантаження.

Таблиця 2.10

Відображення в обліку перевезень вантажу у ТОВ «Транс-Сервіс-1»

№ з/п	Зміст господарської операції	Кореспонденція рахунків		
		Дебет	Кредит	Сума, грн.
1	Відображено договірну вартість наданих послуг перевезень вантажу	36	703	25200
2	Нараховано ПДВ	703	641	4200
3	Відображено чистий дохід від наданих послуг	703	791	21000
4	Списано фактичні витрати на експлуатацію автотранспорту	903	23	20000
5	Відображено фінансовий результат	791	903	20000
6	Визначено прибуток	791	44	700
7	Отримано грошові кошти за надані послуги	31	36	25200

Незалежно від форми транспортно-експедиційних послуг (внутрішні, транзитні, імпорнтні, експортні, змішані), специфіка обліку доходів та витрат залежить лише від характеру договору на надання таких послуг. Експедитору треба чітко відокремлювати власні доходи та витрати на залучення до виконання транспортно-експедиторських послуг третіх осіб. У разі коли експедитор діє за дорученням клієнта або на умовах комісії, витрати експедитора на залучення третіх сторін за договором комісії (доручення) не визнаються власними витратами, а суми, отримані експедитором як відшкодування таких витрат, не визнаються доходами.

Вартість таких послуг, безумовно, має бути відшкодована експедиторові.

Вони відображаються транзитом в обліку експедитора шляхом зарахування взаємної заборгованості на субрахунках 371 і 681 (у разі проведення авансових проплат) або субрахунках 377 і 685 (у разі післяплати).

За фактом надання транспортно-експедиторських послуг на суму понесених витрат, що відшкодовуються клієнтом, експедитор проводить зарахування заборгованості за Дебет 685 Кредит 377 (включаючи і ПДВ).

При цьому враховує дохід лише від надання послуг експедирування та посередницьких послуг (винагороду), якщо вони додатково надавалися. До витрат включається собівартість послуг - ті витрати, як були понесені в межах виконання договору (не плутати з понесеними витратами для залучення третіх осіб — вони не є складовою собівартості винагороди експедитора).

Витрати експедирування обліковують на тих самих рахунках, що й інші підприємства - 23, 90, 92, 94.

Якщо йдеться про договори, за якими надається пакет послуг, можна на різні послуги виділити окремі субрахунки, наприклад субрах. 231 «Собівартість власних послуг», 232 «Собівартість придбаних (залучених) послуг». Те саме і щодо рахунка 90 і субрахунка 9031 «Собівартість реалізації власних послуг» і 9032 «Собівартість реалізації придбаних послуг». По суті, на рахунках 23 і 90 формуються загальні суми понесених витрат.

Рахунки 91 та 93 в цьому разі використовувати недоцільно. Як ми пам'ятаємо, рахунок 91 «Загальновиробничі витрати» передбачає наявність виробництва, що не є характерним для експедиторської діяльності, а от у транспортних підприємствах, виходячи зі специфіки формування витрат, він, як правило, застосовується.

Рахунок 93 «Витрати на збут» більше притаманний виробничим і торговельним підприємствам, ніж надавачам послуг.

Свій дохід експедитор має відобразити проведенням Дебет 361 (362) Кредит 703 на суму лише власних доходів від експедирування та посередницьких послуг.

Якщо йдеться про комплекс послуг, то можна окремо виділити рахунки четвертого порядку, наприклад 7031 «Доходи від надання транспортно-експедиторських послуг», 7032 «Доходи від надання транспортних послуг» тощо. По суті, сума на субрахунку 703 показуватиме загальну вартість комплексної послуги підприємства. За загальним правилом за підсумками звітного періоду суми доходів та витрат списують на рахунку 79 «Фінансові результати» і визначають прибуток чи збиток від такого роду діяльності. Не забувайте, що у разі отримання від клієнта вантажу на транспортну експедицію таку операцію доцільно оформити як матеріальні цінності на відповідальному зберіганні на позабалансовому рахунку 023 «Матеріальні цінності на відповідальному зберіганні» (сума з ПДВ). Підставою для такого проведення будуть акт приймання-передачі вантажу на відповідальне зберігання або накладні. Видачу вантажу з відповідального зберігання супроводжуватиме в обліку запис в Кредит 023.

ТОВ «Транс-Сервіс-1» виконує транспортно-експедиторські послуги на суму 120 тис. грн. для замовника-резидента із залученням третьої сторони - перевізника, що є платником ПДВ. Вартість перевезення, яку експедитор сплачує перевізнику, становить 48 тис. грн. Сума вхідного ПК з ПДВ зі суми перевезення становить 8 тис. грн. Експедиторська винагорода - 3600 грн., у т. ч. ПДВ. Замовник платить експедитору також за послуги розвантаження у сумі 72 тис. грн., у т. ч. ПДВ - 12 тис. грн. Бухгалтерський та податковий облік у табл. 2.11.

Які б послуги не надавали експедитори за формою (внутрішні, транзитні, імпорتنі, експортні, змішані), специфіка обліку доходів та витрат залежить лише від характеру договору на надання ТЕ-послуг.

Ведеться облік транзитних коштів та документів (послуги третій особі) окремо від коштів на сплату ТЕ-послуг. Це зумовлено різною природою таких операцій. Залежно від умов договорів облік доходів та витрат у експедитора може здійснюватися у двох варіантах:

- 1) власне за ТЕ-договором;

2) за договором підряду.

Таблиця 2.11

Відображення в обліку транспортно-експедиторських послуг ТОВ «Транс-Сервіс-1»

Зміст господарської операції	Кореспонденція рахунку		Сума, грн.
	Дебет	Кредит	
Отримано передоплату від замовника за послуги перевезення розвантажувальні роботи	311	685	48000
Відображено в обліку ПЗ з ПДВ: - у вартості послуги з перевезення, - у вартості розвантажувальних робіт	643	641	8000
Перераховано передоплату перевізнику	377	311	48000
Перераховано передоплату за розвантажувальні роботи	377	311	72000
Відображено суму вхідного ПК у складі перевезення	641	644	8000
Відображено суму вхідного ПК у складі розвантажувальних робіт	641	644	12000
Взаємозалік заборгованостей	685	377	120000
Нараховано дохід експедитора	361	703	3600
Нараховано ПЗ із доходу експедитора	703	641	600
Списано собівартість експедиторських послуг (сума умовна)	23	903	900
Отримано оплату транспортно-експедиторських послуг	311	361	3600

Тут важливими є два аспекти: облік власних послуг, а при залученні третіх осіб - облік придбаних послуг.

У першому варіанті при наданні ТЕ-послуг експедитор діє за дорученням клієнта або на умовах комісії. Особливістю обліку є те, що витрати експедитора на залучення третіх сторін за договором комісії (доручення) не визнаються власними витратами (п. 9.1 П(С)БО 16), а суми, отримані експедитором як відшкодування таких витрат, не визнаються доходами (п. 6.2 П(С)БО 15). Вартість таких послуг, безумовно, відшкодовується експедиторові. Вони відображаються транзитом в обліку експедитора шляхом зарахування взаємної заборгованості проведеннями, наприклад, на субрахунках 371 і 681 (у разі проведення авансових проплат) або субрахунках 377 і 685 (у разі післяплати).

Після виконання угоди на суму понесених витрат, що відшкодовуються клієнтом, експедитор проводить зарахування заборгованості за дебетом 685 (клієнт) і кредитом 377 (виконавець послуг). Зазначені суми включають і суму

ПДВ. При цьому експедитор враховує дохід лише від надання послуг експедирування та посередницьких послуг (винагороду). До витрат включається собівартість послуг та інші витрати на ці послуги.

Витрати експедирування враховують на тих самих рахунках, як і на інших підприємствах - 23, 90, 92, 94. За умов виконання комплексних договорів для забезпечення аналітичності інформації стосовно ТЕ-послуг можливим є виділення окремих субрахунків на рахунках 23, 90, наприклад 231 «Собівартість власних послуг», 232 «Собівартість придбаних (залучених) послуг». Аналогічно на рахунку 90 - субрахунки 9031 «Собівартість реалізації власних послуг» і 9032 «Собівартість реалізації придбаних послуг». Таким чином, на рахунках 23 і 90 формуються загальні суми понесених витрат генпідрядника.

Рахунки 91 і 93 в експедиторських фірмах, як правило, не застосовують. Чому? Рахунок 91 «Загальновиробничі витрати» передбачає наявність виробництва, що не є характерним для експедиційної діяльності. Натомість у транспортних підприємствах, виходячи зі специфіки формування витрат, він, як правило, застосовується.

Рахунок 93 «Витрати на збут» більше притаманний виробничим і торговельним підприємствам, ніж надавачам послуг.

Доходи експедирування обліковують за дебетом субрахунка 361 (362) та кредитом субрахунка 703 також незалежно від умов договорів. При першому варіанті до них входять лише власні доходи від експедирування та посередницьких послуг. При другому - вся виручка від транспортування й інших послуг на користь клієнта. На підприємствах, що надають комплекс послуг, можливим є виділення рахунків четвертого порядку, наприклад 7031 «Доходи від реалізації ТЕП», 7032 «Доходи від реалізації транспортних послуг» тощо. Загалом дані субрахунка 703 свідчитимуть про загальну вартість комплексної послуги підприємства. До речі, вибір варіанта обліку доходів та витрат фіксується у наказі про облікову політику підприємства.

Після закінчення звітного місяця суми доходів та витрат списують відповідно на кредит та дебет рахунка 79 «Фінансові результати» і визначають прибуток чи збиток від такого роду діяльності.

Крім того, у разі отримання від клієнта вантажу під охорону доцільно оформити його як матеріальні цінності на відповідальному зберіганні. Для цього потрібно вести позабалансовий облік товарів на рахунку 023 «Матеріальні цінності на відповідальному зберіганні». На ньому враховується договірна вартість (з ПДВ) таких товарів. Підставою записів за дебетом субрахунка 023 є акт приймання-передачі вантажу на відповідальне зберігання або накладні. Аналогічними документами оформлюють видачу вантажів з відповідального зберігання - кредит субрахунка 023.

Отримані ТЕ-послуги клієнт (замовник) відносить до витрат діяльності. Номер дебетованого рахунка залежить від того, з якою метою придбано ці послуги:

Дебет 20, 28 Кредит 631 - у разі заготівлі запасів ТМЦ і товарів;

Дебет 15 Кредит 631 - у разі здійснення капітальних вкладень;

Дебет 23 Кредит 631 - у разі придбання послуг виробничого призначення;

Дебет 91 Кредит 631 - у разі придбання послуг загальновиробничого призначення;

Дебет 92 Кредит 631 - у разі придбання послуг для адміністративних потреб.

Податковий облік експедиторських послуг у постачальника таких послуг, як і бухгалтерський (фінансовий), залежить від того, які послуги обліковуються: власні чи придбані. В умовах дії норм ПКУ розглянемо випадки оподаткування. Враховуючи той факт, що податковий облік доходів та витрат багато в чому ґрунтується на бухгалтерському, розглянемо їх у комплексі.

Таблиця 2.12

**Відображення в обліку у експедитора за договором експедирування
ТОВ «Транс-Сервіс-1»**

№ з/п	Зміст господарської операції	Кореспонденція рахунків		Сума, грн.
		Дебет	Кредит	
1.	Від клієнта надійшла передоплата (аванс 50 % від договірної суми)	311	681	10200
2.	Нарахована сума ПЗ з ПДВ на передоплату за першою подією: - за ТЕ-послугами і посередн. (50%) 500 + 200 - за перевез. (50%) 1000	643 643	641/ПДВ 641/ПДВ	700 1000
3.	Сплачено транспортні послуги АТП	371	311	12000
4.	Відображено суму ПК на вартість транспортних послуг	641/ПДВ	644	2000
5.	Визначено суму доходу експедитора, складено акт виконаних робіт	361 7031	7031 643	8400 1400
6.	Проведено зарахування заборгованості	681	371	12000
7.	Відображено суму ПЗ на вартість транспортних послуг	644	641/ПДВ	2000
8.	Донараховано суму ПЗ з ПДВ на власні послуги	643	641/ПДВ	700
9.	Від клієнта надійшла решта коштів (50% від договірної суми)	311	681	10200
10.	Проведено зарахування заборгованості за отриманими авансами від клієнта	681	361	8400
11.	Списано витрати діяльності експедитора на фінансовий результат за датою підписання акта (5000 + 1000)	791	9031, 92	6000
12.	Списано доходи на фінансовий результат	7031	791	7000

У бухгалтерському та податковому обліку вартість послуг (включаючи вартість перевезення, яке фактично буде здійснюватися третьою особою - перевізником (АТП)) і вартість посередницьких послуг експедитора є доходом цього підприємства-експедитора. Схема відображення таких операцій у бухгалтерському та податковому обліку відрізняється від розглянутого у таблиці 1 тим, що до доходів і витрат додаються залучені послуги (табл. 2.13).

Таблиця 2.13

Відображення господарських операцій в обліку експедитора за договором про комплексне обслуговування ТОВ «Транс-Сервіс-1»

№ з/п	Зміст господарської операції	Кореспонденція рахунків		Сума, грн.
		Дебет	Кредит	
1.	Визначено суму доходу згідно з актом виконаних послуг	361	7031	24000
2.	Нараховано суму податкових зобов'язань з ПДВ	7031	641/ПДВ	4000
3.	Придбані послуги з транспортування віднесено на витрати експедитора	232	631	8000
4.	Відображено податковий кредит з суми транспортних послуг	641/ПДВ	631	1600
5.	Транспортні послуги віднесено на собівартість реалізації	9032	232	8000
6.	Сплачено на рахунок АТП придбану послугу з транспортування вантажу	631	311	9600
7.	Відображено витрати експедитора, що становлять собівартість власних послуг (без транспортних послуг)	231	66, 65, 203, 131, 372	9000
8.	Списано собівартість реалізації власних послуг	9031	231	9000
9.	Адміністративні витрати	92	631, 20	1000
10.	Списано доходи на фінансовий результат датою підписання акта	7031	791	20000
11.	Списано витрати на фінансовий результат	791	903, 92	18000
12.	Надійшли кошти від клієнта	311	361	24000

ТОВ «Транс-Сервіс-1» надає послуги для нерезидента. Якщо оплата послуг клієнтом здійснюється в іновалюті, то у бухгалтерському обліку використовують відповідні субрахунки:

312 «Поточні рахунки в іноземній валюті» - на суму отриманих коштів;

362 «Розрахунки з іноземними покупцями» - на суму дебіторської заборгованості клієнта;

714 «Доходи від операційної курсової різниці» (позитивної);

942 «Собівартість реалізованої іноземної валюти»;

945 «Втрати від операційної курсової різниці».

Таблиця 2.14

Відображення в обліку ПДВ у разі імпорту послуг від нерезидента

Дата	Зміст господарської операції	Кореспонденція рахунків		Сума, грн.
		Дебет	Кредит	
20.07.	Отримано послугу від нерезидента	23	632	32000,00
20.07.	Відображено ПЗ (32000 x 0,2)	644	641/ПДВ	6400,00
14.08.	Сплачено кошти нерезиденту	632	311	32000,00
16.08.	Сплачено ПЗ до бюджету (визначені у декларації за липень)	641/ПДВ	311	6400,00
17.08.	Відображено ПК	641/ПДВ	644	6400,00
	Списано витрати на собівартість реалізації (у разі отримання доходу у звітному періоді)	903	23	32000,00

У випадку отримання авансу (передоплати) в іноземній валюті, отриману суму включають до складу доходу звітного періоду із застосуванням валютного курсу на дату отримання авансу. У свою чергу, суму транспортно-експедиторської винагороди, що раніше не була сплачена авансом, включають до складу доходу із застосуванням валютного курсу на дату здійснення операції (тобто на дату оформлення акта наданих послуг). Якщо передоплата та надання послуг відбуваються частинами, то дохід від реалізації визначають за сумою авансових платежів із застосуванням валютних курсів, виходячи з послідовності отримання авансових платежів [11].

ТОВ «Транс-Сервіс-1» виконувало транспортно-експедиторські послуги на суму 120 тис. грн. для замовника-резидента із залученням третьої сторони - перевізника, що є платником ПДВ. Вартість перевезення, яку експедитор сплачує перевізнику, становила 48 тис. грн. Сума вхідного ПК з ПДВ зі суми перевезення становила 8 тис. грн. Експедиторська винагорода - 3600 грн, у т. ч. ПДВ. Замовник платить експедитору також за послуги розвантаження у сумі 72 тис. грн., у т. ч. ПДВ - 12 тис. грн. (табл. 2.15).

Таблиця 2.15

Відображення в обліку транспортно-експедиторських послуг

Зміст господарської операції	Кореспонденція рахунків		Сума, грн.
	Дебет	Кредит	
Отримано передоплату від замовника за послуги перевезення	311	685	48000
розвантажувальні роботи	311	685	72000
Відображено в обліку ПЗ з ПДВ:			
- у вартості послуги з перевезення,	643	641	8000
- у вартості розвантажувальних робіт	643	641	12000
Перераховано передоплату перевізнику	377	311	48000
Перераховано передоплату за розвантажувальні роботи	377	311	72000
Відображено суму вхідного ПК у складі перевезення	641	644	8000
Відображено суму вхідного ПК у складі розвантажувальних робіт	641	644	12000
Взаємозалік заборгованостей	685	377	120000
Нараховано дохід експедитора	361	703	3600
Нараховано ПЗ із доходу експедитора	703	641	600
Списано собівартість експедиторських послуг (сума умовна)	23	903	900
Отримано оплату транспортно-експедиторських послуг	311	361	3600

Відповідно до ст. 197 ПКУ та п. 9 Порядку № 969 при одночасному постачанні як оподатковуваних, так і звільнених операцій складають окремі податкові накладні. Реєструють податкові накладні та інші документи у Реєстрі отриманих та виданих податкових накладних, а також в Єдиному реєстрі ПН у загальновстановленому порядку.

2.3. Вдосконалення обліку перевезень вантажів із застосуванням сучасних інформаційних технологій

Важливою умовою раціонального використання автомобільного транспорту є ефективно налагоджена система бухгалтерського обліку, що має забезпечувати:

- правильне документальне оформлення господарських і фінансових господарських операцій, своєчасний і точний облік матеріальних цінностей і

грошових коштів, виконаних робіт та наданих послуг, контроль за використанням паливно-мастильних матеріалів;

- правильне визначення результатів господарської діяльності - собівартості автоперевезень і послуг, прибутку та рентабельності;

- виявлення та аналіз фактів, зумовлюючих результати діяльності підприємства, невикористаних резервів.

Дослідження практики діяльності транспортно-експедиторських підприємств, зокрема, практики ведення бухгалтерського обліку їх витрат, підтверджує, що надання інформації для прийняття управлінських рішень щодо рівня витрат здійснюється не оперативно, що знижує достовірність та повноту відображення результатів формування собівартості транспортно-експедиторських послуг.

Серед причин такого стану бухгалтерського обліку витрат транспортно-експедиторських підприємств можна вказати:

1) недосконалість організації бухгалтерського обліку витрат на транспортно-експедиторських підприємствах;

2) недосконалість процесу калькулювання собівартості транспортно-експедиторських послуг.

Таблиця 2.16

Специфічні завдання обліку транспортно-експедиторського підприємства

№ з/п	Завдання обліку	Завдання обліку на транспортно-експедиторському підприємстві
1	Збереження майна власника	-підвищення економічної ефективності використання матеріально-технічної бази транспортно-експедиторського підприємства; -поліпшення структури автотранспортного парку підприємства
2	Визначення (квантифікація) фінансового результату	-забезпечення формування собівартості транспортно-експедиторських послуг та її врахування при визначенні (квантифікації) фінансового результату
3	Передача інформації про фінансовий стан та результативність діяльності підприємства	- формування інформаційної бази управління транспортно-експедиторським підприємством як суб'єктом господарювання сфери послуг та автомобільним транспортом як галуззю економіки

Ведення бухгалтерського обліку на транспортно-експедиторських підприємствах здійснюється згідно облікової політики, сформованої відповідно до діючого законодавства.

В обліковій політиці транспортно-експедиторських підприємств слід встановити дотримання основних положень з обліку як оборотних так і необоротних активів, а саме: правильне та своєчасне документальне відображення операцій надходження, використання та списання транспортних засобів та паливно-мастильних матеріалів. Дотримання даних вимог у процесі формування облікової політики забезпечують раціональне здійснення організації та методики бухгалтерського обліку операцій на транспортно-експедиторських підприємствах.

Розроблені положення облікової політики підприємства в частині організації і методики бухгалтерського обліку на транспортно-експедиторських підприємствах сприяють забезпеченню єдності облікових процедур та раціональну організацію бухгалтерського обліку, а також дозволять підвищити ефективність управління активами на підприємстві.

«BAS Управління автотранспортом. Стандарт» автоматизує облік транспорту (як управлінський, так і оперативний) та включає такі підсистеми:

- Управління автопарком;
- Управління замовленнями і диспетчеризація;
- Облік подорожніх листів;
- Облік паливно-мастильних матеріалів (ПММ) і технічних рідин;
- Облік ремонтів і агрегатів;
- Облік ДТП і штрафів;
- Складський облік запчастин і витратних матеріалів;
- Облік роботи водіїв;
- Взаєморозрахунки з контрагентами;
- Облік доходів і витрат.

«BAS Управління автотранспортом. Стандарт» – це ідеальне рішення для автоматизації всіх логістичних операцій будь-яких компаній, що мають автотранспорт. Не має різниці наскільки великий автопарк підприємства. Для зручності користувачів все продумано до дрібниць, що дозволяє навіть АТП великого розміру працювати максимально ефективно.

Відмінною особливістю програми є продуманий довідник тарифів, який дозволяє гнучко налаштовувати дію складних тарифів для контрагентів, маршрутів, моделей транспортних засобів, тощо. Особливу увагу в рішенні приділено управлінню замовленнями та диспетчеризації.

«BAS Управління автотранспортом. Стандарт» дозволяє вести облік замовлень, враховуючи:

- адреси доставки вантажів та їх часові вікна;
- параметри та характеристики вантажу;
- додаткові послуги в рамках перевезення вантажу;
- вимоги до транспорту;
- режим роботи транспортного засобу і графік роботи водіїв.

Рішення дозволяє у зручному форматі працювати з Маршрутними та Подорожніми листами. Подорожні листи можуть бути виписані вручну, так і автоматичною пакетною випискою (що є дуже зручно для АТП з великим автопарком). Під час обробки подорожнього листа програма розраховує параметри виробітку транспортних засобів і водіїв за рейсом, нормативні та фактичні витрати ПММ і технічних рідин автомобілів.

Аналітичні звіти – окрема перевага «BAS Управління автотранспортом. Стандарт», їх в програмі дуже багато. Серед них:

- напрацювання обладнання (мотогодини);
- картка роботи транспортних засобів;
- пробіг транспортних засобів;
- виробіток транспортних засобів;
- діаграма стану транспортних засобів (діаграма Ганта);
- планування технічного обслуговування;

- графік технічного обслуговування;
- аналіз використаних запчастин та матеріалів при ремонтах та багато інших.

Звіти за витратами можна отримувати в різних розрізах аналітики (в розрізі замовлень на транспортні засоби, автомобілів, підрозділів, або в розрізі замовників).

РОЗДІЛ 3

АНАЛІТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ТОВ «ТРАНС-СЕРВІС-1

3.1. Методичні прийоми аналізу процесів перевезення вантажів

Метою дослідження є аналіз та розробка аналітичних методів і інструментів для забезпечення ефективного управління процесами перевезення вантажів. Це включає вивчення існуючих систем і підходів, виявлення проблем і вузьких місць, а також розробку рекомендацій для покращення логістичних процесів.

Завдання дослідження:

1. Аналіз існуючих систем управління перевезеннями вантажів:
2. Вивчення теоретичних основ управління логістичними процесами.
3. Розробка методичних підходів до аналітичного забезпечення.
4. Практичне впровадження аналітичних інструментів.

У результаті глобалізації, діджиталізації та розвитку, як міжнародної так і національної торгівлі попит на транспортні послуги значно зріс. На протязі останньої декади перемістився в основному на автомобільний транспорт через його переваги, такі як легка доступність, гнучкість операцій і надійність. Таким чином, автомобільна логістика вважається одним із найвпливовіших факторів економічного розвитку країни.

Автомобільний транспорт найефективніше використовувати для перевезення невеликих вантажів на короткі відстані. Крім того, це важливий вид транспорту на початку та в кінці мультимодального транспортного ланцюга [5]. На відміну від внутрішнього автомобільного перевезення, міжнародне транспортування вантажів має довші терміни доставки та вимагає додаткової підготовки документів перед початком транспортування товарів. У разі міжнародних автомобільних перевезень найпоширенішим транспортним засобом для переміщення вантажів є вантажний автомобіль.

Міжнародні перевезення, як і будь-які інші транспортно-експедиційні послуги, базуються на низці кроків, яких необхідно дотримуватися, щоб гарантувати час завантаження та доставки.

Загалом можна виділити кілька основних етапів міжнародних перевезень, що здійснюються автомобільним транспортом за допомогою логістичної компанії:

1. Підготовка товару для транспортування та укладання договору страхування. Після отримання вантажу на території клієнта перевізник готує вантаж до його правильного транспортування. Цей процес полягає у виборі відповідної упаковки згідно типу товару та його правильне розміщення. Це дозволяє мінімізувати можливі збитки під час транспортування. Залежно від ризиків, що покриваються, на страховому ринку розрізняють три основні види страхування вантажів: ICC-A, ICC-B та ICC-C

2. Експортне митне оформлення та CMR. Товар повинен бути розміщений для митного оформлення перед виїздом з країни, як для перевірки вантажу так і необхідних документів, щоб отримати дозвіл на виїзд.

3. Фаза транспортування. Після підготовки товару та проведення експортного очищення відбувається безпосереднє транспортування товару. Для уникнення перевірок вантажу на кордонах проміжних країн між країнами відправлення і призначення необхідно оформити Carnet TIR (книжку МДП), що мінімізує паперову роботу на кордонах та скорочує час доставки.

4. Прибуття вантажу в країну призначення. Після перетину кордону країни призначення товари повинні бути розміщені на митниці для імпортного очищення, щоб перевірити документацію та за необхідності фізичної перевірки товару. Важливо також враховувати правила кожної країни чи економічної зони, щоб не порушити їхнього законодавства. Якщо необхідна документація товару що транспортується недоступна для оформлення товари будуть утримуватися на митниці. Після завершення імпортного очищення товар транспортується до місця призначення.

5. Доставка товару в пункт призначення. Після того, як вантаж прибуде в узгоджене місце перевізник доставляє товар імпортеру або компанії, яка буде відповідати за його розвантаження [8].

Важливим аспектом під час здійснення міжнародного транспортування є правильність обрання та використання термінів Incoterms® саме з погляду визначення витрат та ризиків, що виникають в рамках операцій купівлі-продажу.

Incoterms® фокусується на розподілі:

- 1) обов'язків імпортера та експортера (організація перевезення, страхування товарів, підготовка товаросупровідних документів та ліцензій);
- 2) витрат на доставку між покупцем і продавцем;
- 3) переходу ризиків від продавця до покупця у відповідності до кожного з термінів Incoterms®[10].

Обрання термінів Incoterms® залежить від багатьох факторів, зокрема від особливостей продукту, обраного маршруту та виду транспорту для перевезення. Автомобільний транспорт часто використовують під час мультимодальних перевезень тому найбільш популярним термінами Incoterms® є ті, які використовуються для будь-якого виду транспорту (EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP).

Ці елементи допоможуть створити комплексний та ефективний підхід до аналітичного забезпечення управління процесами перевезення вантажів, враховуючи сучасні тенденції та технологічні можливості.

3.2. Аналіз логістичної діяльності ТОВ «Транс-Сервіс-1»

Логістична діяльність підприємства – це діяльність, що здійснюється в процесі переміщення товарно-матеріальних цінностей від місця їх виготовлення до місця її споживання.. Вона відіграє ключову роль у співвідношення ланцюгів

постачань та їх ланок, розширюючи межі як всередині його так і між усіма учасниками цих ланцюгів.

Таблиця 3.1

Оцінка ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом ТОВ «Транс-Сервіс-1», тис. грн.

Показники	Роки			Абсолютне відхилення, +,-	
	2021	2022	2023	2022/2021	2023/2022
Затрати міжнародних перевезень автотранспортом	7950	8520	7236	+570	-1284
Капітальні вкладення в основні оборотні засоби при здійсненні міжнародних перевезень автотранспортом	334,5	192,8	142,3	-141,7	-50,5
Доходи, отримані за міжнародні перевезення по території України	17204,1	17305,4	32412,7	+101,3	+15107,3
Доходи в національній валюті, отримані за міжнародні перевезення вантажів за межами України	31547,8	32558,5	40227,8	+1010,7	+7669,3
Ефективність міжнародних перевезень автомобільним транспортом	6,1	5,9	10,0	-0,2	4,1
Ефект міжнародних перевезень автомобільним транспортом	40801,9	41343,9	65404,5	+542	+24060,6

Затрати міжнародних перевезень автотранспортом у 2022 році збільшилися на 570 тис. грн., однак у 2023 році вони зменшилися на 1284 тис. грн.. Це може свідчити про те, що у 2023 році відбулася оптимізація витрат або зменшення обсягів перевезень. Спостерігається суттєве зниження капітальних вкладень, що може вказувати на скорочення інвестицій в розвиток матеріально-технічної бази міжнародних перевезень автотранспортом. Доходи, отримані за міжнародні перевезення по території України у 2022 році незначно збільшились на 101,3 тис. грн., проте в 2023 році відбулося різке зростання на 15107,3 тис. грн., що може свідчити про значне зростання обсягів перевезень або

підвищення тарифів. Доходи в національній валюті, отримані за міжнародні перевезення вантажів за межами України стабільно зростали, зокрема в 2023 році спостерігається значне збільшення на 7669,3 тис. грн.. Це може вказувати на збільшення міжнародних перевезень або зростання вартості перевезень.

Ефективність міжнародних перевезень автомобільним транспортом у 2022 році трохи знизилася на 0,2, проте в 2023 році спостерігається значне зростання на 4,1. Це може свідчити про підвищення продуктивності або зменшення витрат на одиницю перевезення. Загальний ефект від міжнародних перевезень зростав кожного року, зокрема у 2023 році на 24060,6 одиниць. Це свідчить про підвищення загальної прибутковості діяльності у сфері міжнародних перевезень.

Отже, витрати на міжнародні перевезення зменшилися у 2023 році після зростання у 2022. Капітальні вкладення значно зменшилися за два роки поспіль. Доходи від міжнародних перевезень як по території України, так і за її межами суттєво зросли в 2023 році. Ефективність та загальний ефект від міжнародних перевезень зросли, що вказує на покращення фінансових показників та продуктивності діяльності у 2023 році. Це може вказувати на загальне покращення економічної ситуації та зростання попиту на міжнародні перевезення у 2023 році.

Таблиця 3.2

Оцінка параметрів якості транспортно-логістичного обслуговування ТОВ «Транс-Сервіс-1» (за п'ятибальною шкалою)

Критерій	Сутність критерію	Ранг (коефіцієнт вагомості)	Оцінка
Своєчасність здійснення перевезення	Транспортування повинно бути розпочатим без затримок і виконаним в установленій термін	0,5	5
Повнота перевезень	Транспортування має бути здійснено для всього обсягу вантажу	0,2	5
Економічність транспортування	Процес транспортування не повинен призвести до втрат та зниження якості вантажу	0,1	5
Збереження вантажу	Забезпечення замовнику мінімізації витрат на транспортування вантажів	0,2	4
Всього		1,0	6,69

Важливим критерієм, що дозволяє адекватно оцінити систему транспортно-логістичного обслуговування є рівень логістичного сервісу, який розраховується на основі даних про кількість замовлень.

Таблиця 3.3

Динаміка виконання замовлень перевезень вантажів ТОВ «Транс-Сервіс-1»

Замовлення	Кількість по роках, од.		
	2021	2022	2023
Фактично виконані замовлення	260	278	256
Теоретично можливий обсяг виконання	310	310	310
Рівень виконання логістичного сервісу	84 %	89 %	83 %

Даний показник свідчить про те, що для підприємства існують можливості для ще більшої активізації послуг.

Визначення показника транспортного потенціалу (ТП) дає можливість визначити обсяг транспортної активності, що може бути здійснений підприємством (транспортним підрозділом підприємства) при нормативному використанні транспортних активів за певний період.

Приймаємо за нормативну продуктивність транспортного засобу місячну норму. Для цього нам необхідно скористатися даними про транспортні активи підприємства ТОВ «Транс-Сервіс-1», що були наведені вище, а також даними про нормативну продуктивність транспортних засобів. Норма продуктивності для транспортних засобів різного типу, що знаходяться в розпорядженні підприємства представлені в табл. 3.10.

Отже, для ТОВ «Транс-Сервіс-1» транспортний потенціал буде становити:

$$\text{ТП} = (12 \cdot 1,8) + (33 \cdot 1,9) + (21 \cdot 1,6) + (9 \cdot 1,3) + (10 \cdot 1,9) + (10 \cdot 1,5) + (17 \cdot 1,4) + (9 \cdot 1,1) = 197,3$$

– місячний транспортний потенціал автопарку підприємства.

Якщо нормативи продуктивності і автопарк залишаються незмінними, то на основі місячного потенціалу можемо виявити річний ТП:

$$\text{ТП (річний)} = 197,3 \cdot 12 = 2367,6$$

– річний обсяг транспортної активності.

Таблиця 3.10

Норматив продуктивність транспортних засобів ТОВ «Транс-Сервіс-1»

Вид транспортного засобу	Кількість одиниць транспорту	Норма продуктивності, %
Напівпричепи типу «юмбо» «МЕГА» з вантажною висотою від 0,80 м до 1 м;	13	1,8
Сідельні тягачі Євро-3, Євро-5	33	1,9
Напівпричепи типу «Скоба» з вантажною висотою 0,45 м - 0,55 м	21	1,6
Відкриті телескопу (розсувні) майданчики для перевезення вантажів довжиною до 40 м. і вагою до 110 тонн;	9	1,3
Автопоїзд вантажопідйомністю до 100 тонн	10	1,9
Автопоїзд вантажопідйомністю від до 180-ти тонн	10	1,5
Прицеп, що витягується на 50 м у довжину і має висоту 3,7 метри	17	1,4
Внутрішні автомобілі	9	1,1

Результати розрахунків показали, що можливий обсяг транспортної активності за досліджуваній період (рік) може складати приблизно 2367,6 актів експлуатації транспортних активів, за умови їх нормативного використання.

Якщо порівняти показник транспортного потенціалу із реально здійснюваним обсягом транспортної експлуатації для виконання замовлень (в середньому 100 замовлень на місяць), то реально можливий ріст активності підприємства складає приблизно 30% на місяць. Але при збільшенні кількості виконаних замовлень слід підтримувати якість на належному рівні.

Крім того, якщо підприємство спеціалізується на міжнародних перевезеннях в європейському напрямку, то для нарощування вантажообороту підприємству необхідно враховувати конкуренцію, що представляють європейські компанії. Для цього менеджменту підприємства необхідно буде 56 визначити сильні та слабкі місця в їх транспортно-логістичному сервісі, усунути недоліки, якщо такі є, та розвинути переваги для підвищення ефективності послуг.

Для оцінки якості транспортно-експедиторського сервісу можна використати універсальний методичний підхід, що оснований на використанні

GAP-моделі Зейтгамла або «моделі розходжень». Суть даної моделі полягає у визначенні стратегій і процесів, які фірма може використати для досягнення переваг у обслуговуванні клієнтів. Центральним елементом моделі є «споживче розходження», що полягає у неспівпадінні споживчих очікувань і сприйняття послуги.

Таким чином, за допомогою цієї моделі менеджмент компанії може визначити причини незадоволеності клієнтів якістю логістичного сервісу і прийняти відповідні заходи щодо усунення такого невдоволення.

Розглянемо можливі розриви між відповідними процесами транспортно-логістичної системи. Таким чином, виділяємо п'ять «розходжень»:

1. Gap 1 – розходження (розрив) між очікуваннями якості транспортно-логістичного сервісу у споживача і сприйняттям цих очікувань логістичним менеджментом компанії;

2. Gap 2 – розходження між сприйняттям очікувань клієнтів логістичним менеджментом компанії і специфікаціями, що визначають якість транспортно-логістичного сервісу;

3. Gap 3 – розходження між стандартами специфікації якості обслуговування та фактичною «доставкою» логістичних послуг;

4. Gap 4 – розрив між якістю наданих послуг та зовнішньою інформацією про цю якість, зазвичай через маркетингові комунікації;

5. Gap 5 – розрив між сформованими очікуваннями споживачів відносно якості сервісу та фактично отриманим сервісом і відповідно його сприйняттям.

Практично застосування даної моделі проводиться наступним чином.

Для визначення розриву в якості послуг проводиться опитування клієнтів і менеджерів логістичного відділу підприємства. В розробленій анкеті було 57 вибрано такі критерії оцінки якості транспортно-логістичних послуг:

1. Сучасність – сучасні проектні рішення споруд, будівель та транспорту, інфраструктури, підйомно-транспортного і технологічного обладнання і т.д.

2. Доступність – зручність роботи клієнта з логістичними менеджерами ТОВ «Транс-Сервіс-1».

3. Надійність - здатність менеджменту фірми доставляти обіцяне обслуговування вчасно, акуратно, в установлені строки; зберігати цілісними вантажі під час зберігання і вантажопереробки.

4. Комплексність - наявність широкого спектру супутніх послуг, що дозволить забезпечувати комплексу логістичну підтримку усіх параметрів і стадій вантажних перевезень.

5. Комунікабельність - бажання працювати з клієнтом у зручний для нього час, враховуючи його специфічні потреби.

6. Інформативність - надання клієнту всієї необхідної інформації для оцінки якості послуг.

Таблиця 3.11

Динаміка показників ефективності експорту та імпорту транспортних послуг ТОВ «Транс-Сервіс-1»

Показники	Роки			Абсолютне відхилення, +,-	
	2021	2022	2023	2022/2021	2023/2022
1.Транспортні послуги щодо експорту, тис. грн.	46933,6	49163,9	75743,9	2230,3	26580
2. Сукупний дохід (виручка) від реалізації послуг, тис. грн.	66352	68300,4	101045	1948,4	32744,6
3. Питома вага експорту транспортних послуг в сумі доходу (виручки) від реалізації послуг,%	70,73	71,98	74,96	1,25	2,98
4. Транспортні послуги щодо імпорту, тис грн.	19418,4	19136,5	25300,6	281,9	6164,1
5. Собівартість реалізованих послуг, тис. грн.	26325,8	27325,6	45325,6	999,8	18000
6. Питома вага імпорту транспортних послуг в структурі собівартості реалізованих послуг, %	29,27	28,02	25,04	-1,25	-2,98
7. Ефект експорту транспортних послуг	25429	33282,5	42579,1	7853,5	9296,6
8. Ефект імпорту транспортних послуг	6907,4	8189,1	20025	1281,7	11835,9
9. Ефективність експорту транспортних послуг	1,78 -	1,80	1,67	0,02	0,13
10.Ефективність імпорту транспортних послуг	0,74	0,70	0,56	-0,04	-0,14

Аналізуючи дані таблиці 3.11, перш за все слід зазначити, що на підприємстві протягом останніх трьох років спостерігається активне зовнішньоторговельне сальдо, тобто експорт транспортних послуг перевищує імпорт транспортних послуг. Проаналізуємо, як цей факт відбивається на ефективності діяльності всього підприємства, питома вага експорту транспортних послуг в сумі доходу (виручки) від реалізації послуг становить в середньому за три роки 72,6 %. Більше того, вона збільшується, хоча і повільними темпами. Це свідчить про тенденцію збільшення обсягів продажу транспортних послуг за кордон в порівнянні з обсягами продажу транспортних послуг в Україні, що в свою чергу сигналізує про більшу привабливість закордонних ринків і намагання підприємства залучити більше валютних ресурсів. Згідно даних таблиці 3.11, питома вага імпорту транспортних послуг в структурі собівартості реалізованих послуг в середньому за три роки склала 27,4 %. Цей показник свідчить про зростаючу тенденцію в орієнтації підприємства на імпорт транспортних послуг. Така політика дозволяє товариству розширити обсяги надання послуг, покращити асортимент послуг, знизити витрати.

Ефект експорту транспортних послуг протягом досліджуваного періоду зростає та становить на кінець 2023 р. 42579,1 тис. грн., що на 9296, 6 тис. грн. більше за показник 2022 р.

Ефект імпорту транспортних послуг також протягом досліджуваного періоду зростає. Так, в 2022 р. він становив 8189,1 тис. грн., а в 2023 р. він збільшився на 11835,9 тис. грн. і становив 20025 тис. грн. Як видно з розрахунків, ефективність експорту транспортних послуг протягом досліджуваного періоду була більша за 1, що говорить про те, що реалізація послуг на зовнішньому ринку є вигіднішою порівняно з реалізацією всередині країни.

3.3. Удосконалення процесу перевезення вантажів

Основними напрямками удосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями у ТОВ «Транс-Сервіс-1» є зниження собівартості послуг підприємства за рахунок впровадження інноваційних технологій.

ситуація на ринку міжнародних транспортних перевезень є дуже сприйнятливою для ТОВ «Транс-Сервіс-1». Великий потенціал щодо збільшення реалізації послуг, висока якість та помірна ціна розкривають додаткові можливості пошуку споживачів на міжнародному ринку транспортних перевезень. З урахуванням активного зростання цін, для багатьох власників бізнесу зменшення витрат палива стає все більш актуальним питанням, тому пропонується для зменшення витрат та собівартості послуг з міжнародних транспортних перевезень, а також для підвищення їх рівня конкурентоспроможності, здійснити впровадження у ТОВ «Транс-Сервіс-1» високотехнологічних рішень, спрямованих на зменшення фінансових витрат підприємства.

Система контролю витрат палива - один з найпростіших способів почати контролювати фактичне використання палива. Залежно від потужності двигуна, типу паливної системи (ТНВД, Common Rail), і схеми установки контролю палива (пряма або диференційна) обираються необхідні витратоміри.

Можливі варіанти здійснення контролю витрат палива:

1. Встановлення датчика витрат палива в паливну систему.
2. Встановлення системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами.
3. Встановлення системи GPS моніторингу з використанням датчика рівня палива.
4. Встановлення системи GPS моніторингу з використанням датчика рівня палива і датчика витрат палива одночасно.
5. Встановлення системи GPS контролю з підключенням CAN шини.

1. Контроль палива за допомогою датчиків витрат палива (ДВП). Пряма схема. Точність вимірювань близько 98-99 %, дешевша вартість впровадження, потребує зміни схеми скидання зворотки системи. Найліпший варіант для паливних систем з ТНДВ. Вартість комплексу обладнання та встановлення на один транспортний засіб (наприклад, трактор Т-150, МТЗ-80) від 3850,00 грн.

Переваги та недоліки: Невелика вартість впровадження для фактичного контролю витрат палива. Висока точність вимірювання витрат палива. Потребує регулярного сервісного обслуговування по заміні фільтра та очищенню витратоміра. Диференційна схема. Не вимагає додаткового втручання в паливну систему, ліпше встановлювати на Common Rail, дорожча вартість впровадження за рахунок контролю подачі і зворотки палива. Точність вимірювань близько 96-98%. Дана схема може встановлюватися тільки з системою GPS моніторингу. Вартість комплексу обладнання з установкою від 8530 грн. Переваги та недоліки. Не потребує зміни схеми паливної системи для фактичного контролю витрат палива. Конструкція системи не дозволяє домогтися точності вище 97-98%. Можливі випадки підключення «трійників», продування повітрям витратоміра та інше. Потребує більш ретельного контролю стану фільтрів, регулярної заміни та чищення витратомірів.

2. Встановлення системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами. Найліпший варіант контролю витрат палива вантажних автомобілів, бортових, самоскидних і магістральних тягачів. Даний варіант у своїй більшості використовується на автомобілях з бензиновими двигунами, тому що встановлення датчика рівня палива або недоцільно дорого, або технічно неможлива. GPS трекер з високою точністю вимірює пробіг автомобіля, система GPS стеження контролює за заданою нормою. У разі необхідності GPS система дозволяє застосовувати більш складну форму розрахунку норми з використанням ваги вантажу, наявності та ваги причепа, відсоткової надбавки.

3. Встановлення системи GPS моніторингу з використанням датчика рівня палива. Система контролю витрат палива передбачає установку

автомобільного GPS / GSM терміналу, датчика рівня палива в бак, якщо баків кілька, то в кожен окремо. Датчик вимірює рівень палива в баку, передає значення в GPS термінал, термінал «запам'ятовує» своє місце розташування і передає на сервер інформацію за рівнем палива в баку і розташуванню. Сервер зберігає всю прийняту інформацію в базі даних і дозволяє відобразити на комп'ютері витрати палива на 100 км, за 1 годину, за вказаний проміжок часу або в будь-якій точці і будь-який час.

Переваги та недоліки. Не залежить від типу паливної системи, не потребує додаткового обслуговування, дозволяє контролювати заправки та зливи з бака. Контроль поточного залишку палива в баку. Невелика похибка від 1-4% (залежить від виробника датчика). Дозволяє підключати додаткові датчики. Не рекомендується встановлювати на баки, які не мають вільного місця в центрі.

4. Встановлення системи GPS моніторингу з використанням датчика рівня палива і датчиками витрат палива одночасно. Найкращий варіант з контролю витрат палива. Він дозволяє звести похибку до мінімуму і контролювати паливо в двох точках - на виході з бака і на вході в паливну систему. Цей варіант дозволяє легко виявляти крадіжки солярки навіть, коли відбувається врізка в паливну систему. Система моніторингу складається з GPS терміналу, датчика рівня палива і датчика витрати палива. Переваги та недоліки. Висока точність вимірів. Висока вартість впровадження системи.

5. Встановлення системи GPS контролю з підключенням CAN шини. Додатково можна підключати і інші датчики, які дозволяють підвищити контроль і дисципліну на підприємстві (система ідентифікації водія / причепа, тривожна кнопка, контроль відкриття люків / дверей, тиску масла, температура двигуна та інших параметрів залежно від потреби Замовника).

Отже, для вдосконалення системи управління транспортно-експедиторськими операціями підприємству, пропонується запровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T (виробництво ТОВ "Омнікомм Технології"), що є ефективним засобом

зниження собівартості послуг, а отже і зниження цін на послуги підприємств. Даний варіант обладнання у своїй більшості використовується на автомобілях з бензиновими двигунами, тому що встановлення датчика рівня палива або недоцільно дорого, або технічно неможлива.

GPS трекер з високою точністю вимірює пробіг автомобіля, система GPS стеження контролює за заданою нормою. У разі необхідності GPS система дозволяє застосовувати більш складну форму розрахунку норми з використанням ваги вантажу, наявності та ваги причепа, відсоткової надбавки.

ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ

Транспорт становить значну частку світового економічного виробництва і споживає більшу частину світових енергетичних і природних ресурсів. Як і сама глобальна економіка, транспорт перетворився в дуже складну, взаємозалежну, орієнтовану на передові технології галузь. Транспортна інфраструктура є структуроформуєчим фактором функціонування та розвитку регіональної економічної системи. Транспортні підприємства належать до стратегічно важливої галузі економіки регіону, без ефективної роботи якої неможливе подальше підвищення темпів розвитку.

Основним завданням транспорту є своєчасне, якісне та цілковите задоволення запитів галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності розвитку та формування стійких зв'язків між структурними, територіальними елементами економічної системи.

Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється під час інтеграції в європейську та світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного розвитку регіонів в умовах входження України у світове співтовариство та зайняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Прибутковість цієї сфери здебільшого залежить від вартості енергоресурсів, валютних коливань та обсягів квот та міжнародні перевезення з боку інших країн. Запровадивши заходи з підвищення рівня економічної безпеки та зростання державної підтримки, можна досягти значної ефективності функціонування транспортної галузі.

Варто підкреслити, що процес відновлення логістики буде довгим, однак вже зараз відбувається позитивні зміни, що полягають у зменшенні надання дозвільних документів при перевезенні товарів, відкриття додаткових пунктів пропуску, створення електронних черг для водіїв, сприяння держави у полегшенні вантажоперевезень, відміна жорстких графіків постачання. Україна

має великий потенціал для відбудови та диверсифікації логістичної системи та інфраструктури за умов активізування євроінтеграції.

У процесі дослідження встановлено, що основним первинним документом, яким оформлюють перевезення вантажів автотранспортом, є товарно-транспортна накладна. Облік і калькулювання собівартості вантажних перевезень у ТОВ «Транс-Сервіс-1» здійснюється на основі Методичних рекомендацій по формуванню собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті та НП(С)БО 16 «Витрати».

У ТОВ «Транс-Сервіс-1» для обліку автотранспортних послуг по перевезенню вантажів використовують другий варіант і відповідно рахунок 23 у розрізі аналітичних рахунків за видами транспорту та видами послуг.

Для забезпечення безперебійного та ефективного функціонування суб'єктів господарювання, що надають послуги з перевезення необхідно ретельно моніторити рівень та величину окремих статей витрат, які включаються в собівартість послуг з метою забезпечення конкурентоспроможності послуг з перевезення.

Зниження собівартості перевезень досягається як шляхом зменшення витрат на паливо, шини, ремонт, так і за рахунок підвищення продуктивності рухомого складу. Таким чином калькулювання собівартості послуг з перевезення залежить від багатьох індивідуальних характеристик як надаваної послуги, так і підприємства, яке надає її.

Масиви інформації (результати облікових реєстрацій і аналітичних інтерпретацій), згенеровані підсистемою обліково-аналітичного забезпечення логістики, є основою для ухвалення більшої частини рішень у системі управління перевезеннями. Ці дані, які згруповані та деталізовані за відповідними ознаками, дають можливість: провести полівекторне дослідження слабких сигналів у середовищі функціонування логістичної системи; зробити висновок про ефективність логістичних операцій; з'ясувати перспективи розвитку мікрологістичної системи; оцінити фінансові ризики; сформулювати антисипативний сценарій (створити інформаційну базу для формування

випереджувальних управлінських рішень превентивного спрямування щодо використання ідентифікованих за слабкими сигналами можливостей чи усунення загроз умов функціонування), що розкриває низку можливих траєкторій розвитку слабого сигналу до відповідних потенційних явищ та перелік адекватних їм заходів із використання встановлених можливостей чи уникнення загроз умов функціонування логістичної системи.

Головне завдання системи управління транспортними операціями підприємства є підвищення ефективності її функціонування за рахунок подальшої оптимізації її структури, широкого застосування сучасних організаційних форм і технологій, удосконалення правових норм і підвищення ролі керівних органів системи, які повніше відповідатимуть вимогам ринку послуг.

Під системою управління транспортними операціями слід розуміти систему, вплив якої направлено на об'єкт управління з одночасною його трансформацією в бажаний стан відповідно до певних кількісних та якісних параметрів, та складається з елементів, які об'єднані загальною ціллю функціонування.

Існує велика кількість математичних і логічних методів оцінки рівня якості надання транспортно-експедиторських послуг, що допомагають менеджменту логістичних підприємств і клієнтам оптимально оцінити ступінь ефективності послуг, рівень задоволення потреб клієнтів, визначити слабкі і сильні місця в рамках даної діяльності, і скорегувати відповідно до цього систему менеджменту і впровадити інновації.

Провівши аналіз, можна зробити висновки, що є ряд факторів, які гостро впливають на транспортну діяльність ТОВ «Транс-Сервіс-1». До них в основному належать нестабільна політична та економічна ситуація в країні. Основними ризиками діяльності ТОВ «Транс-Сервіс-1» є економічні (інфляція, зокрема, зростання курсу долара), політичні (зростання невпевненості в умовах ведення бізнесу).

Фактори, які позитивно впливають на діяльність ТОВ «Транс-Сервіс-1», це, в основному, залучення нових технологій, розширення асортименту послуг, мотивація трудової діяльності в товаристві.

Основними напрямками удосконалення системи управління транспортними операціями на підприємстві є зниження собівартості послуг підприємства за рахунок впровадження інноваційних технологій.

З урахуванням активного зростання цін, для багатьох власників бізнесу зменшення витрат палива стає все більш актуальним питанням, тому ми пропонуємо для зменшення витрат та собівартості послуг з міжнародних транспортних перевезень, а також для підвищення їх рівня конкурентоспроможності, здійснити впровадження на підприємстві високотехнологічних рішень, спрямованих на зменшення фінансових витрат підприємства.

Отже, для вдосконалення обліково-аналітичної системи управління транспортними операціями керівництву ТОВ «Транс-Сервіс-1» пропонується впровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T, що надасть можливість контролювати водіїв, економити грошові кошти, можливість підвищити ефективність використання транспортних засобів завдяки поліпшенню логістики, підвищення безпеки транспортного засобу, водія та вантажу.

ТОВ «Транс-Сервіс-1» активно впроваджує сучасні інформаційні системи, що дозволяють автоматизувати процеси обліку та аналізу даних. Це сприяє зниженню ризиків, пов'язаних з людським фактором, і підвищенню точності та оперативності отримання інформації. В умовах високої конкуренції на ринку транспортних послуг, обліково-аналітичне забезпечення стає важливим інструментом для оптимізації логістичних процесів, зниження витрат та підвищення якості обслуговування клієнтів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України: станом на 1 верес. 2022 р.: відповідає офіц. тексту. Харків: Право, 2022. 82 с.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року із змінами внесеними Законом від 21.12.2000 р. // Відомості Верховної Ради, – 2001, № 9, Ст. 68.
3. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 року // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40.
4. Господарський кодекс України: Закон України від 12.Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар/ За ред. Є.О. Харитонова. Х.: Одіссей. 2010.
5. Про захист прав споживачів: Закон України від 12.05.1991 № 1023-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. 1991. № 30.
6. Правове регулювання перевезень в Україні: Навчальний посібник/ За ред. Є.О. Харитонова. – Х.: Одіссей. 2022. С. 75.
7. Загорянський В. Г., Мороз М. М., Гайкова Т. В. Якість та контроль транспортного процесу (вантажні та пасажирські автомобільні перевезення): навч. посібник. Кременчук: Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського, 2023. 138 с.
8. Білоус А. Б., Півторак Г. В., Жук М. М. Організація міжнародних автомобільних перевезень: конспект лекцій: навч. посіб. Львів: Вид-во Львів. політехніки, 2014. 131 с.
9. Бондарєв С. І. Організація міжнародних автомобільних перевезень: навч. посіб. Київ: Компринт, 2023. 428 с.
10. Бороzeneць М. І. Методичні положення щодо визначення якості послуг міського громадського транспорту. Держава та регіони. Серія: Державне управління. 2020. № 1. С. 116–123.
11. Босняк М. Г. Вантажні автомобільні перевезення: навч. посіб. Київ: Видавничий Дім «Слово», 2020. 408 с.

12. Босняк М. Г. Пасажирські автомобільні перевезення: навч. посіб. Київ: Видавничий Дім «Слово», 2019. 272 с
13. Вантажні автомобільні перевезення: підручник / В. М. Коваленко та ін. Київ: Літера ЛТД, 2006. 304 с.
14. Вантажознавство: навч. посіб. / О. О. Северин та ін. Харків: ХНАДУ, 2020. 308 с.
15. Григорак М. Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепції, методологія, компетентність: монографія. Київ: СІК ГРУП Україна, 2023. 513 с.
16. Григорак М. Ю., Костюченко Л. В., Соколова О. Є. Логістична інфраструктура: навч. посіб. Київ: Логос, 2023. 398 с.
17. Григорова Т. М. Питання логістичного управління процесом перевезення пасажирів у приміському сполученні. Праці Одеського політехнічного ун-ту. 2019. Вип. 2. С. 59–63.
18. Доля К. В. Мережне моделювання та аналіз транспортних процесів: монографія. Харків: Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова, 2018. 212 с.
19. Коляда О. П., Докуніхін В. З. Логістичні системи доставки специфічних вантажів: навч. посіб. для ЗВО. Київ: Ун-т «Україна», 2021. 530 с.
20. Критерії ефективності в проектах щодо надання транспортних послуг / Ігнатенко Д. О. та ін. Вісник Національного транспортного університету. Вип. 13., Ч. II. Київ: НТУ, 2015. С. 72–78.
21. Ігнатенко О. С., Ігнатенко Д. О. До якості транспортних послуг через адаптацію законодавства. Автостроїтель України. 2015. Окрем. вип. С. 12–17.
22. ДЕМЧЕНКО, Є. Б., ДОРОШ, А. С., & СКОВРОН, І. Я. (2022). СУЧАСНІ ІНФОРМАЦІЙНІ СИСТЕМИ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ. *Транспортні системи та технології перевезень*, (23), 79. <https://doi.org/10.15802/tstt2022/261660>
23. Дуна Н., Матвієнко А. Перспективи розвитку українського ринку автомобільних вантажоперевезень: євроінтеграційний аспект. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2022. Випуск 44. С. 21–29.

24. Стасюк О., Чмирьова Л., Федяй Н. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. Ефективна економіка. 2020. № 9. С. 1–19. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2020/56.pdf
25. Швець В., Бойченко М. Аутсорсинг в логістиці автомобільних вантажоперевезень в Україні: стан, проблеми та перспективи. Економічний вісник Донбасу. 2019. № 3 (57). С. 103–109.
26. Волинець Л. Лібералізація міжнародних автомобільних перевезень – новий імпульс розвитку транспортної галузі. Економіка транспортного комплексу. 2021. Вип. 37. С. 161–176.

