

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кафедра бухгалтерського обліку, аналізу та аудиту
(найменування кафедри)

Допущено до захисту
Завідувач кафедри

(підпис)
“ ” _____ 20 ____ р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
на здобуття освітнього ступеня магістра
зі спеціальності 071 «Облік і оподаткування»
(шифр та найменування спеціальності)
за освітньою програмою професійного/наукового спрямування
Облік, аудит і оподаткування підприємницької діяльності
(назва освітньої програми)

на тему: «Особливості обліку та контролю на підприємствах транспортно-експедиторської діяльності (на прикладі ТОВ «Альфакоста Юкрейн»))»

Виконавець:

студентка <u>2 курсу</u> факультету	<u>ФМОІТ</u>
<u>Ільницька Маргарита Валеріївна</u>	_____
(прізвище, ім'я, по батькові)	/підпис/

Науковий керівник:

кандидат економічних наук, доцент	
<u>Сиротенко Наталія Анатоліївна</u>	
(прізвище, ім'я, по батькові)	/підпис/

АНОТАЦІЯ

Ільницька М. В. «Особливості обліку і контролю на підприємствах транспортно-експедиторської діяльності (на прикладі ТОВ «Альфакоста Юкрейн»)».

Кваліфікаційна на здобуття освітнього ступеня магістра зі спеціальності 071 «Облік і оподаткування» за освітньою програмою «Облік аудит і оподаткування підприємницької діяльності». – Одеський національний економічний університет. – Одеса, 2024.

У роботі розглянуто основні аспекти обліку та контролю на підприємствах транспортно-експедиторської діяльності.

Проаналізовано законодавчо-встановлені вимоги щодо обліку та контролю на підприємствах транспортно-експедиторської діяльності, наукові роботи різних авторів щодо особливостей обліку у даній сфері діяльності та проблемних аспектів його контролю, крім цього вивчено практичний досвід ТОВ «Альфакоста Юкрейн» у сфері обліку та контролю.

Запропоновано рекомендації щодо вдосконалення обліку, контролю та аналізу результатів діяльності підприємства.

Ключові слова: транспортно-експедиторська діяльність, облік, контроль, аналіз, вантажі, витрати.

ANNOTATION

Ilnytska M. «Features of accounting and control at enterprises of transport and forwarding activities (based on the example of Alphacosta Ukraine LLC)».

Qualifying for a master's degree in specialty 071 «Accounting and Taxation» under the educational program «Accounting, Auditing and Taxation of Business Activities». – Odesa National Economic University. – Odesa, 2024.

The work considers the main aspects of accounting and control at the enterprises of freight forwarding activity.

The legislative requirements for accounting and control at freight forwarding enterprises, scientific works of various authors on the peculiarities of accounting in this field of activity and problematic aspects of its control, and also studies the practical experience of Alphacosta Ukraine LLC in the field of accounting and control was analyzed.

Recommendations for improving the accounting, control and analysis of the company's performance are proposed.

Keywords: freight forwarding activity, accounting, control, analysis, cargo, costs.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ПИТАННЯ ОБЛІКУ ТА КОНТРОЛЮ НА ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВАХ.....	7
1.1. Сутність транспортно-експедиторської діяльності.....	7
1.2. Нормативно-правове регулювання транспортно-експедиторської діяльності в Україні.....	14
1.3. Особливості обліку та контролю у сфері транспортно- експедиторської діяльності.....	18
1.4. Проблемні питання обліку та контролю на транспортно- експедиторських підприємствах.....	27
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ОБЛІКУ У ТОВ «АЛЬФАКОСТА ЮКРЕЙН».....	35
2.1. Загальна характеристика діяльності ТОВ «Альфакоста Юкрейн».....	35
2.2. Організаційно-методичні питання обліку на підприємстві.....	41
2.3. Загальні напрями удосконалення системи обліку.....	57
РОЗДІЛ 3. АНАЛІЗ, КОНТРОЛЬ І МОДЕЛЮВАННЯ НА БАЗІ ОСНОВНИХ ПОКАЗНИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «АЛЬФАКОСТА ЮКРЕЙН».....	65
3.1. Аналіз загальних показників діяльності ТОВ «Альфакоста Юкрейн».....	65
3.2. Система контролю у ТОВ «Альфакоста Юкрейн».....	83
3.3. Застосування економіко-математичного моделювання в управлінні рентабельністю продажів на підприємстві.....	91
ВИСНОВКИ.....	96
Список використаних джерел.....	102
ДОДАТКИ.....	114

ВСТУП

Актуальність теми. Своєчасна та якісна доставка вантажів відіграє ключову роль в міжнародних та внутрішніх перевезеннях, особливо в умовах воєнних дій. Відносини в транспортно-експедиторській діяльності (далі – ТЕД) регулюються Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність», учасниками ТЕД є: замовники послуг, перевізники, митні брокери, експедитори, страхувальники, порти, залізничні станції, спеціалізовані підприємства з наданням послуг перевезення різними видами транспорту, – авіаційним, морським і річковим, залізничним, автомобільним, інші особи, що можуть бути задіяні в процесі перевезення вантажів. [62] Розгляд питань контролю на різних етапах надання послуг в умовах форс-мажорних обставин має важливе значення.

На сьогоднішній день підприємства у сфері транспорту та логістики стикаються з високими вимогами ринку, що вимагають постійного вдосконалення процесів управління, зниження витрат та підвищення ефективності діяльності. Надійна система обліку та контролю стає ключовим інструментом для досягнення цих цілей, адже вона дозволяє на постійній основі аналізувати витрати, ефективно розподіляти ресурси, забезпечувати контроль за виконанням замовлень та підтримувати високий рівень якості надання послуг. У сучасних умовах особливого значення набуває впровадження автоматизованих систем обліку, які допомагають зменшити помилки, прискорити обробку даних та забезпечити прозорість облікових даних. Проте ефективність таких систем можлива лише за умов чіткого розподілу функціональних обов’язків, наявності кваліфікованого персоналу та комунікації всіх структурних одиниць підприємства.

Транспортна й логістична галузі також стикаються з постійними змінами в законодавстві щодо регулювання даної господарської діяльності. Тому контроль за змінами в нормативних стандартах є дуже важливим для здійснення легальної діяльності та уникнення штрафних санкцій з боку держави, що в свою чергу підвищує репутацію компанії та довіру клієнтів. Клієнти вимагають прозорості

щодо виконання замовлень, дотримання термінів та забезпечення безпеки вантажу. Завдяки якісному обліку та контролю компанії можуть відстежувати виконання замовлень і забезпечувати високий рівень сервісу, що покращує задоволеність клієнтів та зміцнює їх довіру.

Багато транспортних міжнародних компаній повинні дотримуватися не лише НП(С)БО, а й міжнародних стандартів фінансової звітності. Це вимагає відповідності процесів обліку таким стандартам, як МСФЗ (IFRS), що ускладнює бухгалтерську роботу і посилює значення контролю.

Таким чином, ефективний облік і контроль на транспортно-експедиторських підприємствах не тільки покращують операційну діяльність, але і сприяють фінансовій стабільності, мінімізації ризиків і зміцненню конкурентоспроможності компанії на ринку.

Проблематика ведення обліку та контролю на підприємствах транспортно-експедиторської діяльності згадувалася у наукових роботах таких авторів як І. Вигівська та К. Ягнич [4], Й. Даньків, М. Остап'юк [8], О. Єфімов [13], О. Ігнат'єв [14], Ю. Кловська [17], О. Кознова [19], Д. Кравченко [21], П. Куцик та Р. Марценюк [22], О. Малишкін [23], Р. Марценюк та М. Чік [24], Т. Нікуліна та М. Гончар [27], О. Ольховик та А. Свіриденко [29], З. Омельницька [30], Л. Солошенко [63, 64, 64], Н. Товченик [67, 68] та інших. Серед іноземних авторів, що приділили увагу даній проблематиці, можна виділити таких, як Dan L. Rutherford [77], Pacheco B., Silva A., Monteiro A. [79], Priya Singh [80], Rick Yvanovich [81] та інші.

У даній кваліфікаційній роботі буде розглянуто облік та контроль на прикладі Товариства з обмеженою відповідальністю «Альфакоста Юкрейн».

Мета і завдання дослідження. Метою цього дослідження є розгляд теоретичних основ обліку й контролю в транспортно-експедиторській сфері; основних обліково-контрольних проблем практичного спрямування та надання рекомендацій щодо покращення операційних процесів у ТОВ «Альфакоста Юкрейн».

Основними завданнями роботи є:

- визначення сутності та особливостей транспортно-експедиторської діяльності, розгляд законодавчих вимог щодо даного виду діяльності;
- розгляд особливостей обліку та контролю у транспортно-експедиторській діяльності, виділення основних проблем;
- надання загальної характеристики ТОВ «Альфакоста Юкрейн» й розгляд особливостей обліку та контролю господарської діяльності підприємства;
- дослідження проблемних питань обліку та контролю у ТОВ «Альфакоста Юкрейн»;
- аналіз основних показників діяльності ТОВ «Альфакоста Юкрейн»;
- надання рекомендацій щодо можливих шляхів усунення проблем обліку та контролю ТОВ «Альфакоста Юкрейн»;
- застосування інструментарію економіко-математичного моделювання з метою визначення шляхів підвищення ефективності управління продажами.

Об'єкт і предмет дослідження. Об'єктом дослідження є процес інформаційного забезпечення системи обліку та контролю у транспортно-експедиторській сфері. Предметом дослідження є теоретичні та практичні засади обліку та контролю в ТОВ «Альфакоста Юкрейн».

Методи дослідження. У кваліфікаційній роботі для вивчення теоретичних аспектів ведення, організації обліку та контролю на транспортно-експедиторських підприємствах використано аналіз і синтез. Для оцінки поточного стану підприємства застосовувався економічний аналіз, для виявлення причин виникнення проблем в системах обліку й контролю та знаходження шляхів покращення методи індукції й дедукції, системний підхід.

Інформаційна база дослідження. Заради досягнення мети написання кваліфікаційної роботи було розглянуто: Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність», нормативні акти з обліку та контролю, економічна література вітчизняних та зарубіжних дослідників, матеріали наукових

конференцій та періодичних видань, електронні ресурси, первинні документи й облікові реєстри, звітність ТОВ «Альфакоста Юкрейн».

Публікації та апробація досліджень. За темою дослідження було опубліковано:

1. Ільницька М. В. Актуальні проблеми контролю в транспортно-експедиторській діяльності. *Сучасні тенденції розвитку обліку, аналізу, контролю, аудиту та оподаткування* : матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції, Луцьк : ВНУ імені Лесі Українки, 2024. С. 79-81. [15]

2. Ільницька М. В., Сиротенко Н. А. Штучний інтелект та його вплив на розвиток бухгалтерської професії. *Стратегія розвитку України: фінансово-економічний та гуманітарний аспекти* : матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 20 жовтня 2023 р.). Київ, Інтерсервіс, 2023. С. 334–339 (0,18/0,36 друк. арк.). [16]

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ПИТАННЯ ОБЛІКУ ТА КОНТРОЛЮ НА ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

1.1. Сутність транспортно-експедиторської діяльності

Транспортно-експедиторська діяльність (ТЕД) – це комплекс послуг, які забезпечують організацію та координацію перевезення вантажів між клієнтом та отримувачем з метою забезпечення спланованого та своєчасного, безпечного і економічно ефективного переміщення товарів. Суть даного виду діяльності полягає в наданні повного спектра послуг, пов'язаних з транспортуванням, логістикою та оформленням вантажів, включаючи планування перевезення, вибір транспорту, митні процедури оформлення, страхування та контроль за доставкою.

Основні аспекти ТЕД складаються з:

- організації перевезення вантажів, що полягає в визначенні оптимального маршруту та виду перевезення (автомобільне, залізничне, морське, авіаційне чи комбіноване) на основі вимог клієнта, характеристик вантажу та термінів доставки;
- митного та документального оформлення перевезення, що включає в себе підготовку та оформлення всіх необхідних документів для організації легального переміщення вантажу через кордони та безперешкодного проходження необхідних митних процедур;
- логістичного планування і контролю – полягає в організації складського зберігання, пакування, розподілу вантажу та контролю за всіма етапами транспортування для збереження цілісності та неушкодженості вантажу й своєчасної доставки у місце призначення;
- страхування вантажу, що дозволяє мінімізувати ризики під час транспортування (включає страхування вантажу, відповідальності експедитора, відповідальності перед третіми особами); комунікації з учасниками процесу взаємодія з відправником і отримувачем, сторонніми організаціями

(перевізниками, митними органами, державними інстанціями, страховими компаніями), що допомагає запобігати виникненню різного роду проблем при перевезенні або швидко вирішувати проблеми, що вже виникли.

Для подальшого розвитку транспортно-експедиторської діяльності в країні, вона повинна мати розвинену залізничну мережу, широкі транспортні зв'язки з іншими країнами, доступ до моря. В Україні наявні подібні складові та географічні переваги, які дають їй змогу забезпечувати найкоротші маршрути для перевезення вантажів за ключовими напрямками. Це робить Україну однією з країн із найвищим коефіцієнтом транзитності в світі, оскільки вона розташована на перехресті основних шляхів між Європою, Південно-Східної Азії та країнами Сходу. Це сприяє розвитку експорту транспортних послуг та робить його пріоритетною сферою для національної економіки [6].

У сучасних умовах розвитку ринку транспортних послуг, глобалізації, змін клієнтських потреб та конкуренції, експедиторські компанії намагаються взяти на себе не лише роль посередника чи організатора, а й надавати супутні послуги з транспортування, складування, перевалки, розподілу, оформлення, тобто стає безпосереднім виконавцем таких послуг, щоб підвищити свою конкурентоспроможність та зайняти ширшу нішу на ринку, надаючи ширший спектр послуг ніж конкуренти.

З іншого боку, заради оптимізації господарської діяльності, наявність власного персоналу, транспортних засобів, складських та ремонтних приміщень є неефективним та навіть збитковим. Це зумовлено широким спектром витрат на підприємстві, які воно не завжди здатне покривати за рахунок отриманого чистого доходу від наданих послуг. Щоб залишатися конкурентоспроможним на ринку послуг, підприємству необхідно дотримуватися середньоринкових ставок на транспортно-експедиторські послуги, які зазвичай не завжди є вигідними для підприємства через те, що не покривають понесені витрати або приносять занадто малий прибуток, який не дає змогу розширювати діяльність.

Отже, заради оптимізації діяльності підприємства в сфері транспортно-експедиторської діяльності перекладають не вигідні послуги на посередників та

залишають лише найбільш вигідні та прибуткові.

Послуги підприємств в сфері ТЕД спрощують процеси щодо організації доставок товарів, допомагають обрати спосіб та маршрут перевезення. Такі підприємства допомагають своїм клієнтам з виконанням завдань, що не входять до їхньої сфери діяльності, але є невід'ємною складовою господарських процесів. Завдяки цьому клієнти досягають оптимізації транспортних витрат, покладаючи організацію перевезення на експедитора, що може знизити загальні витрати з транспортування на 20-25% [6].

Чим більше транспортно-експедиторське підприємство, тим більше воно має активів в своєму розпорядженні (складські приміщення, транспортні засоби, обладнання тощо). Але навіть великі транспортні компанії з власним автопарком, зацікавлені в співпраці з експедиторськими компаніями. Через високу конкуренцію та складність організації експедиторських послуг перевізникам важко самотійно вийти на цей ринок та закріпити свої позиції. У зв'язку з цим багато хто з перевізників встановлюють партнерські відносини з експедиторськими компаніями, які стають для них надійними партнерами у транспортуванні та відправленні вантажів. Найбільші транспортні компанії також активно розглядають можливість придбання успішних експедиторських підприємств для створення комплексних логістичних структур. Або створюють об'єднання компаній, які забезпечують своїми послугами потреби один одного. Наприклад об'єднання компаній з надання експедиторських й транспортних послуг та послуг з перевалки вантажів у порту відправлення.

Об'єднання компаній змінюють роль експедитора та дозволяють раціонально використовувати наявні ресурси. Експедитор стає не просто посередником між вантажовласником і перевізником, а повноцінним учасником цілої логістичної системи, у якій він відіграє важливу роль щодо у вдосконалення процесів виробництва, транспортування та торгівлі. Наведена структура сприяє:

1. Кращому плануванню витрат вантажовласників (замовників послуг).
2. Поліпшенню якості наданих базових послуг та можливості отримати супутні послуги.

3. Розширенню діяльності та охопленню більшої частини ринку.

Завдяки об'єднанням з іншими компаніями експедитор зосереджується на інформаційній складовій логістики, забезпечуючи підвищення якості послуг через співпрацю з перевізниками, які надають транспортні послуги за вигідними цінами. Це дозволяє пропонувати клієнтам більш привабливі тарифи на організацію перевезень, ніж ті, що вони могли б отримати у відокремленого перевізника, який не співпрацює з іншими учасниками процесу організації перевезень.

Зосередженість на інформаційній складовій розширює географію експедитора, пришвидшує обробку інформації, оптимізує маршрути перевезень та знижує витрати для всіх учасників процесу.

Отже, передача частини транспортно-експедиторських функцій на аутсорсинг дозволяє підприємствам зменшити постійні витрати, підвищити гнучкість постачання та посилити конкурентні переваги.

Вантажоперевезення характеризуються різноманітними тенденціями, які впливають на їх розвиток. Підвищення доступності вантажного транспорту для перевізників і замовників сприяє зростанню кількості учасників ринку транспортно-логістичних послуг, що посилює конкуренцію в галузі. В цій галузі можуть діяти різні учасники ТЕД: індивідуальні власники транспортних засобів (зазвичай ФОП, у яких 1-2 вантажних засоба), спеціалізовані автотранспортні підприємства з власним автопарком та посередницькі компанії. Однак розвиток галузі обмежується проблемами інфраструктури, зокрема поганим станом доріг, недостатньо розвиненою дорожньою інфраструктурою та значним зношенням транспортних засобів як у фізичному, так і в моральному планах.

Основні переваги використання послуг транспортно-експедиторських підприємств полягають у наступному: значно підвищується ефективність роботи транспортних засобів та обслуговуючого персоналу; зменшується кількість та покращується структура складських запасів у замовника послуг з транспортування завдяки частішим поставкам; вирішується проблема простоїв, порожніх пробігів і недовантаження в періоди низької ділової активності, а

також нестачі транспорту під час пікового навантаження; клієнти можуть відправляти вантажі без необхідності враховувати наявність зворотного завантаження; надається можливість обирати транспортні засоби, які найбільш підходять для конкретного вантажу, завдяки широкому вибору їх типів і розмірів; оптимізуються вантажопотоки на всіх етапах.

Транспортно-експедиторські послуги також дозволяють скоротити потребу замовників у власному транспорті та персоналі до мінімуму. Об'єднання вантажів декількох клієнтів забезпечує найменші витрати на перевезення. За умов посередницької доставки коефіцієнт використання вантажопідйомності та часу експлуатації транспорту збільшується в 2-3 рази завдяки скороченню простоїв.

Для компанії, яка надає послуги в транспортно-експедиторській діяльності, дуже важливе значення відіграє членство у міжнародній організації FIATA.

FIATA – це аббревіатура, яка пішла від французької мови та розшифровується як Federation International des Associations de Transitaires et Assimiles, що у перекладі означає – міжнародна федерація експедиторських асоціацій. Вона була створена у Відні 31 травня 1926 шістнадцятьма національними та регіональними асоціаціями європейських країн.

FIATA – це неурядова організація, яка представляє галузь експедирування, транспорту та логістики й охоплює близько 40 000 організацій у близько 150 країнах світу.

Основними цілями FIATA є:

- Глобалізація транспортно-експедиторської діяльності в усьому світі.
- Представлення, просування та захист інтересів галузі шляхом участі у ролі радників або експертів на засіданнях міжнародних органів, що займаються питаннями транспорту.
- Інформування торгівлі, промисловості та широкої громадськості про послуги, які надають експедитори, шляхом поширення інформації, публікацій тощо.

- Підвищення якості послуг, які надають експедитори, через розробку та просування уніфікованих експедиторських документів, стандартних умов торгівлі тощо.

- Надання допомоги у професійному навчанні експедиторів, вирішенні питань страхування відповідальності, використанні інструментів електронної торгівлі, включаючи електронний обмін даними (EDI) та штрих-кодування.

FIATA визнана як представник галузі експедирування вантажів багатьма іншими урядовими організаціями, державними органами, приватними міжнародними організаціями в галузі транспорту, такими як: Світова організація торгівлі (WTO), Міжнародна торгівельна палата (ICC), Всесвітня митна організація (WCO), Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA), Міжнародний союз залізниць (IUC), Міжнародна союз автомобільного транспорту (UITP), та ін.

Членство у такій організації дає підприємствам або юридичним особами пов'язаним з ТЕД ряд переваг, а саме:

- Назва компанії та її дані (керівник, електронна адреса, веб-сайт, телефони) публікуються у списку членів FIATA. Така публікація підвищує пізнаваність підприємства, підтверджує професійний статус та надійність.

- Члени FIATA отримують можливість розміщувати свою рекламу у списку членів FIATA.

- Члени кожні два місяці отримують друковані звіти щодо діяльності організації, актуальні статті з питань експедирування, інформацію про виставки, конференції та іншу важливу інформацію.

- Члени можуть отримувати знижки на придбання публікацій FIATA (Словники термінів з транспорту й експедируванню, керівництва щодо ведення діяльності та інше).

- FIATA може надавати послуги, що відносяться до її компетенції, згідно з запитами своїх членів.

- Члени FIATA отримують офіційне свідоцтво про членство та право

на використання емблеми (логотипу) FIATA у своїй діяльності (розміщення його на фірмових балках, автомобілях, але не на транспортних документах).

Ухвалення рішення про прийняття або виключення членів FIATA здійснюється за рішенням Президії FIATA. Таке рішення є остаточним. Прийняття експедиторського підприємства до членів організації вимагає письмову рекомендацію від національної асоціації країни, з якої була здійснена заявка на вступ.

В Україні такою національною асоціацією FIATA є Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ). АМЕУ була створена у 1994 році згідно з ініціативою більше сотні транспортно-експедиторських підприємств України, з метою об'єднання зусиль заради вирішення існуючих галузевих проблем.

До АМЕУ входять кращі міжнародні українські експедитори, що представляють інтереси галузі серед органів влади, надають консультативно-інформаційну й юридичну допомогу, здійснюють навчання за стандартами FIATA.

У 1995 році АМЕУ набула повноважень для видачі рекомендацій компаніями, які прагнуть набути членство FIATA. Рішення приймається правлінням АМЕУ. Щоб отримати рекомендацію, необхідно:

- бути членом АМЕУ;
- мати в штаті дипломованного FIATA співробітника в сфері експедирування та надати копію такого диплому;
- надати заяву АМЕУ про бажання отримати рекомендацію для вступу в FIATA. Вона складається в довільній формі, має містити зобов'язання підприємства дотримуватися статутних вимог FIATA, засвідченою підписом керівника підприємства та печаткою;
- надати довідку, що підтверджує підприємницьку діяльність в сфері міжнародного експедирування за останні два роки;
- отримати висновки від члену Правління АМЕУ про ознайомлення з роботою підприємства в сфері міжнародного експедирування;
- заповнити типову форму заявки Application Form for Individual

Membership в FIATA й завірити її печаткою.

Наведений пакет документів розглядається Правлінням АМЕУ у присутності уповноваженого представника заявника з прийняттям остаточного рішення. Позитивне рішення затверджується Виконавчою владою АМЕУ печаткою на формі заявки.

Після сплати вступного внеску, від FIATA надходить лист про прийняття в члени, сертифікат про членство на календарний рік, статут членства, брошури, словник термінів, кодекс аббревіатур та усі інші актуальні документи.

Членство припиняється за рішенням Президії FIATA, якщо було порушено статут членства. Після чого рекомендація про членство відкликається.

Отже, подібні організації, що надають підтримку підприємствам в різних галузях, сприяють розвитку як місцевої, так і світової економіки та оптимізації господарських процесів на різних рівнях.

Зважаючи на все вище сказане, можна дійти висновку, що транспортно-експедиторська діяльність є важливим елементом господарських процесів багатьох підприємств на міжнародному рівні, які потребують безперервного постачання різного роду товарів або сировини та матеріалів для здійснення своєї діяльності. Вона відіграє ключову роль як на внутрішньому, так і на міжнародному ринках послуг, тому що функціонування цих ринків залежить від розвиненості транспортної галузі, що забезпечує сприятливі умови для роботи інших економічних галузей.

1.2. Нормативно-правове регулювання транспортно-експедиторської діяльності в Україні

В Україні відносини в транспортно-експедиторської діяльності регулюються:

- Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [62];
- Конституцією України [20];

- Цивільним кодексом України [72];
- Господарським кодексом України [7];
- Податковим кодексом України [32];
- Митним кодексом України [25];
- Законом України «Про транспорт» [61];
- Законом України «Про транзит вантажів» [60];
- Законом України «Про мультимодальні перевезення» [56];
- Законом України «Про зовнішньоекономічну діяльність» [53];
- Законом України «Про ліцензування видів господарської діяльності» [54];
- іншими законами, транспортними кодексами, статутами, а іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них.

Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність», прийнятий 30 липня 2004 року, визначає правові та організаційні засади транспортно-експедиторської діяльності в Україні. Його метою є створення сприятливих умов для розвитку та вдосконалення цієї сфери. Закон регулює відносини, що виникають при експедируванні вантажів усіма видами транспорту, окрім трубопровідного. Його положення поширюються на випадки, коли обов'язки експедитора виконує перевізник.

Основою взаємовідносин між експедитором і клієнтом є договір транспортного експедирування. За умовами такого договору експедитор зобов'язується за плату виконати або організувати виконання послуг, пов'язаних із перевезенням вантажу. У договорі чітко прописуються права, обов'язки та відповідальність сторін, що забезпечує прозорість співпраці.

З метою виконання доручення замовника послуг експедитор має право укладати договори з перевізниками, портами, авіакомпаніями, залізничними компаніями, судноплавними підприємствами тощо, незалежно є вони резидентами України чи ні. При взаємодії з ними експедитор має право діяти як від свого імені, так і від імені клієнта. [67]

Державне регулювання ТЕД здійснюється через органи виконавчої влади,

Кабінет Міністрів, міністерства та відомства. Основними завданнями регулювання є захист економічних інтересів України, розвиток ринку транспортно-експедиторських послуг, створення рівних умов для всіх учасників ринку та недопущення дискримінації. Державна підтримка передбачає захист прав експедиторів, перевізників і споживачів послуг, стимулювання експорту послуг, сприяння підготовці кваліфікованих кадрів та адаптацію національного законодавства до міжнародних стандартів.

Експедитори також можуть об'єднуватися в асоціації, ліги чи союзи для координації дій, захисту своїх інтересів і подальшого розвитку галузі.

Закон визначає відповідальність експедиторів, клієнтів і державних структур за неналежне виконання своїх обов'язків згідно з Цивільним кодексом України [72]. Отже, даний нормативний акт спрямований на врегулювання транспортно-експедиторської діяльності, для забезпечення ефективної співпраці між учасниками процесу та формування конкурентного середовища.

Згідно з Господарським кодексом України перевезення вантажів визначається, як господарська діяльність, що спрямована на транспортування продукції виробничого або споживчого призначення за допомогою повітряного, морського, річкового, залізничного, автомобільного видів транспорту [7]. Основними суб'єктами цього процесу є перевізники, вантажовідправники та вантажоодержувачі. Надання транспортно-експедиторських послуг є допоміжною діяльністю у сфері перевезень.

Загальні умови та спеціальні вимоги щодо перевезень різного роду вантажів регулюються транспортними кодексами, а також статутами й іншими нормативними документами, що регламентують перевезення.

За договором перевезення, перевізник має зобов'язання привезти вантаж в обумовлений строк та передати його вантажоодержувачу, а вантажовідправник зобов'язується сплатити за такі послуги. Виконання умов такого договору підтверджується товаро-транспортними накладними або коносаменами.

В процесі перевезення перевізник зобов'язується вчасно надати транспортний засіб, але вантажовідправник має право відмовитися від

транспорту, який буде визнаний непридатним для перевезення. З іншого боку, вантаж, що перевозиться, має відповідати встановленим вимогам щодо належної упаковки та маркування, тому перевізник теж має право відмовитися приймати вантаж, який порушує ці вимоги.

При прийнятті перевізником вантажу, в нього виникає відповідальність за його збереження, що діє до моменту передачі вантажу вантажоодержувачу. Перевізник відповідає за своєчасність доставки вантажу, а також за його втрату, нестачу чи пошкодження, якщо це сталося з його вини.

Відповідальність перевізника передбачає:

- відшкодування вартості втраченого або пошкодженого вантажу;
- компенсацію суми, на яку зменшилася його вартість;
- відшкодування заявленої вартості вантажу, якщо вона була оголошена.

Обов'язки щодо підготовки усіх необхідних для перевезення документів покладаються на вантажовідправника, який зобов'язаний передати їх перевізнику разом з вантажем.

Оплата за перевезення визначається згідно домовленістю сторін або згідно встановлених тарифів на ринку даних послуг. У разі необхідності отримання додаткових послуг, не передбачених погодженими тарифами, сплата таких послуг здійснюється окремо. Перевізник має право утримувати вантаж для забезпечення сплати наданих послуг або інших платежів, якщо це не суперечить законодавству.

Вантажоодержувач зобов'язаний прийняти доставлений вантаж, але він має право відмовитись від його прийняття та вимагати відшкодування, якщо вантаж був пошкоджений чи зіпсований настільки, що це в подальшому вплине на можливість його використання за призначенням. Якщо вантаж не було забрано або від нього відмовилися, перевізник має право залишити його на зберігання за рахунок і ризик вантажовідправника. У разі зберігання такого вантажу понад місяць, перевізник має право його реалізувати відповідно до законодавства.

Спори щодо перевезень вирішуються шляхом пред'явлення претензій перевізнику протягом шести місяців. Перевізник має один місяць на розгляд претензії. Якщо вона була відхилена або залишена без відповіді, заявник має можливість звернутися до суду впродовж шести місяців.

Отже, процес перевезення вантажів регулюється законодавчо встановленими правилами, які визначають права та зобов'язання сторін. Особлива увага у цій сфері приділяється щодо дотримання вимог договорів, належного оформлення перевізних документів, упаковки та умов транспортування, що в свою чергу гарантує ефективність і безпеку перевезень.

1.3. Особливості обліку та контролю у сфері транспортно-експедиторської діяльності

Як було зазначено вище, основним документом є договір транспортного-експедитування. Оскільки під час укладання договору в ньому можуть передбачатися додаткові послуги, які є необхідними для транспортування вантажу (перевірка стану та кількості вантажу, навантажувально-розвантажувальні роботи або перевалка, сплата митних зборів та інших витрат, зберігання вантажу, оформлення усіх необхідних документів для імпорту та експорту вантажів, страхування вантажу та власної відповідальності). Для виконання супутніх послуг, експедитори зазвичай залучають третіх осіб, тому важливо що прописано в договорі про транспортно-експедиторське обслуговування. За таким договором експедитор може укласти угоди з третіми особами від свого імені або від імені клієнта, залежно від умов укладеного договору.

Через це договори поділяють на прямі та посередницькі. У випадку підписання прямого договору, експедитор всі послуги надає самостійно, а за посередницьким договором він тільки організовує процес перевезення вантажу, забезпечуючи виконання зазначених в договорі послуг сторонніми організаціями.

Отже, облік на підприємстві пов'язаному з ТЕД залежить від виду укладеного договору. Якщо був укладений прямий договір та експедитор виконує усе пов'язане з перевезенням самостійно, то отримані клієнтські кошти належать експедитору, як палата за відповідні послуги та виконані роботи. Таким чином, всі витрати накопичуються на 23 рахунку «Виробництво», а потім з відображенням доходу, списуються на 903 субрахунок «Собівартість наданих послуг».

Однією з поширених помилок у веденні бухгалтерського обліку послуг є накопичення всіх витрат одразу на рахунку 903 «Собівартість наданих послуг» без застосування рахунку 23 «Виробництво». Такий підхід суперечить одному з основних принципів бухгалтерського обліку – принципу нарахування та відповідності доходів і витрат.

Використання рахунку 23 «Виробництво» є необхідним для правильного обліку витрат, пов'язаних із наданням послуг, оскільки саме на ньому акумулюються всі витрати, що виникли під час здійснення послуг.

У НП(С)БО 16 «Витрати» вказано, що, суми на оплату послуг третіх осіб, не включаються до витрат експедитора, оскільки ці кошти компенсуються клієнтом у рамках виконання договору [44].

Для обліку розрахунків експедитора з постачальниками за рахунок транзитних коштів доречно обрати субрахунок 685 «Розрахунки з іншими кредиторами». Розрахунки експедитора з перевізниками та іншими залученими особами обліковуються на субрахунку 377 «Розрахунки з іншими дебіторами».

У літературі існує й альтернативний підхід для обліку та накопичення витрат з використанням субрахунку 689 «Транзитні послуги» (раніше 686 субрахунок). Він підходить для відображення транзитних послуг, які не повинні відображатися у складі собівартості реалізованих послуг транспортно-експедиторського підприємства та впливати на його дохід.

Для забезпечення детальнішого аналітичного обліку транзитних послуг у рамках зазначеного субрахунку рекомендується відкривати аналітичні рахунки для конкретного клієнта, перевізника чи іншої залученої особи або групувати

такі послуги згідно угод. Це дозволить деталізувати облік за всіма учасниками договору.

Таблиця 1.1

Приклад типових проведення з використанням 689 субрахунку «Транзитні послуги»

№	Зміст господарських операцій	Бухгалтерські записи	
		Дт	Кт
1	2	3	4
1	Отримано рахунок за послуги від постачальника, придбані в процесі організації перевезення вантажу	689	631
2	Відображено податковий кредит	641	631
3	Сплачено за отримані послуги	631	311
4	Отримано оплату від покупця за послуги, придбані в процесі організації перевезення вантажу	361	689
5	Відображено податкове зобов'язання з ПДВ	689	641

Джерело: складено автором на підставі [27]

Отже, грошові кошти, які експедитор отримує від клієнта за виконання транспортно-експедиторського договору, поділяються на дві частини:

1. Винагороду експедитора – власні кошти експедитора, що є платою покупця за надання транспортно-експедиторських послуг.
2. Компенсації витрат на придбання транзитних послуг – транзитні суми, які йдуть на відшкодування витрат експедитора, пов'язаних з виконанням договору, і передбачають оплату послуг (робіт) третім особам, з якими укладено окремі договори [22].

Щоб розуміти приблизну вартість організації транспортно-експедиторських послуг та попередньо погодити її з клієнтом, менеджери мають скласти планову калькуляцію, в якій вони прописують приблизні суми послуг від третіх осіб, залучених в процес перевезення, та суму власної винагороди. Тобто менеджери та логісти мають попередньо дізнатися у постачальників ставки фрахту (морського перевезення), авіаційних, автомобільних або залізничних перевезень, вартість навантажувально-розвантажувальних робіт, митного

оформлення, страхування вантажу та інших супутніх послуг. Якщо були понесені додаткові послуги, що не були передбачені планом калькуляцією, їхнє відшкодування окремо обговорюється та погоджується з клієнтом. Для таких послуг виставляється окремий рахунок, з ціллю відшкодування витрат експедитора на їхнє придбання.

Відповідно до НП(С)БО 15 «Дохід», надходження транзитних коштів від клієнта не визнаються доходами експедитора, оскільки ці кошти є частиною виконання договору транспортного експедирування, який прирівнюється до договорів комісії, агентських чи аналогічних (згідно з Цивільним кодексом України) [43].

У Законі України «Про транспортно-експедиторську діяльність» встановлено що, підтвердження витрат експедитора понесених під час надання послуг здійснюється на основі первинних документів (рахунків, чеків, квитанцій, актів виконаних робіт або наданих послуг, видаткових накладних тощо) від постачальників або органів влади, які були залученими для виконання вимог договору транспортно-експедиторського обслуговування [62].

Крім цього, даний законодавчий акт визначає, що факт надання транспортно-експедиторських послуг підтверджується або єдиним транспортним документом, або пакетом документів (авіаційних, залізничних, автомобільних накладних, коносаментів тощо), що підтверджують переміщення вантажу згідно затвердженого маршруту від пункту відправлення до пункту призначення.

Зазвичай усі деталі перевезення, а саме маршрут, ставки перевізників, номери машин та контейнерів, відомості про вантаж, строки перевезення та інше, заздалегідь прописуються в заявці на перевезення, що складається експедитором та погоджується клієнтом.

У процесі перевезення вантажів оформлюються товарно-транспортні супровідні документи. Вони складаються державною мовою для внутрішніх перевезень або іноземною мовою залежно від виду транспорту для міжнародних перевезень.

До таких документів можуть належати:

- авіаційна вантажна накладна (Air Waybill);
- залізнична накладна (SMGS);
- міжнародна автомобільна накладна (CMR);
- коносамент (Bill of Lading);
- накладна ЦІМ (CIM);
- вантажна відомість (Cargo Manifest);
- товарно-транспортна накладна (ТТН – для перевезень в межах України);
- інші документи, передбачені законодавством [75].

Основним документом, що засвідчує факт надання транспортно-експедиторських послуг, є акт виконаних послуг (робіт). У разі необхідності, на вимогу клієнта, до нього додаються скановані копії оригіналів первинних документів отриманих експедитором від постачальників, залучених для виконання вимог договору транспортно-експедиторського обслуговування. На основі цих первинних документів, експедитор може скласти звіт про надані послуги з підтвердженням вартості складових послуг, що були перевиставлені експедитором в акті виконаних послуг.

Оскільки законодавство не визначає єдиної форми акту, підприємства можуть застосовувати різні варіанти цього документа, які відповідають потребам бухгалтерського обліку [22].

Замовниками транспортно-експедиторських послуг можуть бути як резиденти, так і нерезиденти. Винагорода, отримана експедитором в іноземній валюті, обліковується з урахуванням курсу в національній валюті. Для цього сума отримана в іноземній валюті перераховується в гривні згідно з валютним курсом НБУ, чинним на дату проведення господарської операції (визнання активів, зобов'язань, капіталу, доходів і витрат). Оскільки курс, встановлений НБУ, та комерційний курс банків зазвичай відрізняється, то при здійсненні таких операцій виникають курсові різниці. Різниці обліковуються на 945 субрахунку «Витрати від операційної курсової різниці» у разі від'ємних курсових різниць

або на 714 «Дохід від операційної курсової різниці» у разі позитивних курсових різниць.

У разі отримання передплати в іноземній валюті, її сума включається до доходу відповідного звітного періоду за курсом НБУ на дату отримання авансу. Сума винагороди за транспортно-експедиторські послуги, що не була сплачена за рахунок передплати, відображається як дохід за курсом на дату виконання операції, тобто дати складання акту наданих послуг. Якщо авансові платежі та надання послуг здійснюються частинами, дохід визначається пропорційно отриманим авансовим платежам із застосуванням відповідних валютних курсів на дати кожного з платежів.

Податковий кодекс України не передбачає спеціальних коригувань фінансового результату за операціями, пов'язаними з транспортно-експедиторською діяльністю. Відповідно, нарахування та перерахування податку на прибуток у ТЕД здійснюється на загальних підставах за базової ставкою 18%.

Згідно з Податковим кодексом України, об'єктом оподаткування податком на прибуток є операції з:

- постачання товарів, місце здійснення яких знаходиться на митній території України;
- постачання послуг, які здійснюються на митній території України;
- надання послуг з міжнародного перевезення пасажирів, багажу та вантажів авіаційним, морським, річковим, залізничним і автомобільним транспортом [32].

Отже, об'єктом оподаткування податком на прибуток для підприємств, які займаються транспортно-експедиторською діяльністю, є прибуток, отриманий як з джерел в Україні, так поза межами. Податок визначається на основі прибутку до оподаткування, у фінансовій звітності, розрахованого за національними або міжнародними правилами обліку, з урахуванням наявних тимчасових різниць, які можуть виникати за правилами Податкового кодексу України [32].

Нарахування ПДВ на транспортно-експедиторські послуги, а саме на

винагороду експедитора, здійснюється залежно від місця постачання даних послуг, яке визначається місцем реєстрації одержувача наданих послуг. Тобто, якщо замовник послуг є резидентом України, то винагорода експедитора буде обліковуватися за ставкою ПДВ 20%. У випадку, коли замовник послуг не є резидентом України, винагорода експедитора не оподатковується ПДВ [67].

Оскільки однією з особливостей ТЕД є перевиставлення витрат, понесених при організації перевезення, на клієнта, тобто послуг, придбаних експедитором у третіх осіб, у системі обліку експедитора мають враховуватися особливості відображення таких послуг (вони мають визначатися за чинними ставками ПДВ, зважаючи на місце їх придбання та податковий статус надавача послуг).

Послуги з транспортування, зберігання, перевалки тощо, придбані в межах митної території України, оподатковуються на загальних підставах за ставкою ПДВ 20%, якщо такі послуги надає платник ПДВ. При наданні відповідних послуг не платником податку, їхня сума складається лише з вартості послуг без ПДВ.

Послуги з міжнародного перевезення вантажів різними видами транспорту є окремими об'єктами оподаткування податком на додану вартість та оподатковуються за ставкою 0%. Перевізник-резидент, що є платником ПДВ, такі послуги оподатковує ПДВ за ставкою 0% та реєструє податкову накладну не залежно від замовника послуг (резидента чи нерезидента), але якщо перевізником є ФОП неплательник ПДВ або нерезидент, то такі послуги не є об'єктом оподаткування ПДВ. Для застосування нульової ставки ПДВ таке перевезення має здійснюватися на підставі єдиного міжнародного перевізного документу [67]. Перелік таких документів наведений у листі Міністерства інфраструктури України «Щодо єдиного міжнародного перевізного документа для кожного виду перевезень та для кожного виду транспорту» [75].

Отже, маршрут нульового перевезення не поділяється на перевезення на митній території України та поза митною територією, тому що такий поділ не передбачений чинним законодавством. Але допоміжні послуги, які надаються в ході таких перевезень (навантажувально-розвантажувальні послуги, перевалка

вантажу та інше), оподатковуються залежно від місця їх здійснення. Таким чином, якщо такі послуги були надані на митній території України, вони будуть оподатковуватися на загальних підставах за ставкою 20% ПДВ, а у випадку отримання таких послуг за межами митної території України, вони не будуть оподатковуватися ПДВ.

Транзитні перевезення й пов'язані з ними послуги підлягають ПДВ-пільгам, тобто звільняються від оподаткування. Це стосується не лише самого транзиту, але й послуг, які супроводжують транзитні перевезення. Пільга надається:

- стороннім учасникам, залученим до виконання транзитних перевезень та надання послуг, пов'язаних із транзитом;
- транспортно-експедиторським послугам, якщо вони стосуються транзитних перевезень [65].

Це звільнення спрямоване на спрощення процесу міжнародних перевезень.

Отже, міжнародні перевезення, виконані перевізником-резидентом, обкладаються ПДВ за ставкою 0%, якщо їх підтверджено єдиним міжнародним транспортним документом. Нульова ставка застосовується до всього маршруту перевезення без поділу на частини. Перевезення, що здійснюються нерезидентом, не підпадають під об'єкт ПДВ. Для транспортно-допоміжних послуг важливим є місце постачання, а для транспортно-експедиторських послуг – статус замовника. Транзитні перевезення та послуги, пов'язані з транзитом, звільняються від ПДВ.

Таким чином, якщо експедитор, перевізник і замовник – резиденти, послуги пов'язані з транспортуванням передаються експедитором замовникові з тими ж ставками ПДВ, з якими вони були отримані від постачальників. Тобто, якщо постачальник послуг є платником ПДВ, експедитор відображає податковий кредит з податкової накладної такого постачальника та нараховує податкові зобов'язання при перевиставленні цієї послуги покупцю із тією ж ставкою ПДВ 20% для послуг на митній території України або 0% для міжнародного перевезення.

Якщо постачальник послуг – неплатник ПДВ, дозволяється перевиставляти послуги замовникові без ПДВ. Послуги від неплатника не впливають на базу ПДВ у експедитора і в декларації не відображаються. Податкову накладну складають лише на суму винагороди експедитора.

Якщо постачальник транспортувальних послуг – нерезидент, то такі послуги не є об'єктом оподаткування ПДВ. Але під час співпраці з іноземними перевізниками, мають враховувати специфіку оподаткування фрахту. Найчастіше фрахт – це винагорода за найм судна чи його частини для перевезень вантажу морськими шляхами. Але фрахт може бути й винагородою за перевезення повітряними, залізничними або автомобільними видами транспорту. Така винагорода вважається доходом нерезидента з джерелом в Україні. Оплата за транспортно-експедиторські послуги, надані нерезидентом, не підлягає оподаткуванню, при цьому замовнику таких послуг необхідно оподатковувати фрахт за базовою ставкою 6 %, виходячи з базової ставки фрахту. Але перед утриманням податку необхідно перевірити наявність міжнародного договору про уникнення подвійного оподаткування з країною нерезидента. У разі наявності такого договору, дохід оподатковується в країні резидентства постачальника послуг з фрахтування.

Якщо замовник-нерезидент, експедитор перевиставляє послуги перевезення з ПДВ за ставкою 20% або 0%, складаючи податкову накладну на неплатника ПДВ. Таку податкову накладну складають з типом причини «21», зазначають дані покупця, країну його реєстрації та умовний ПІН «500000000000». Винагорода за експедиторські послуги для нерезидента не є об'єктом нарахування ПДВ, але має бути відображена у рядку 5 декларації з ПДВ [65].

Отже, підсумовуючи усе вище зазначене, облік та контроль у транспортно-експедиторській діяльності залежать від типу договору (прямого чи посередницького). За прямим договором експедитор надає послуги самостійно, формуючи собівартість своїх послуг на рахунку 23 «Виробництво».

За посередницьким договором він лише організовує послуги, залучаючи

сторонніх постачальників, а витрати компенсуються клієнтом і не входять до собівартості. Облік витрат при посередництві експедитора потребує використання рахунку 689 «Транзитні послуги» для чіткого розмежування винагороди експедитора та компенсації витрат.

Міжнародні перевезення оподатковуються ПДВ за ставкою 0%, якщо підтверджені єдиним транспортним документом. Для місцевих послуг застосовується ставка ПДВ 20%, а послуги нерезидентів не є об'єктом оподаткування. Виняток становить лише фрахт, який не оподатковується лише за наявності договору про уникнення подвійного оподаткування з країною реєстрації постачальника таких послуг. Податкові накладні складаються залежно від статусу замовника та постачальника, а транзитні операції звільняються від ПДВ. При наданні послуг нерезиденту експедитор відображає винагороду у декларації без нарахування ПДВ.

Для уникнення помилок у розрахунках експедитори повинні дотримуватися принципів нарахування та відповідності витрат доходам, вести точний облік компенсаційних сум і винагороди, а також правильно визначати податкову базу залежно від умов договору, місця надання таких послуг та учасників процесу.

1.4. Проблемні питання обліку та контролю на транспортно-експедиторських підприємствах

На сьогоднішній день транспортно-експедиторські компанії стикаються з жорсткою конкуренцією, яка змушує їх прагнути знижувати витрати та підвищувати результативність їхньої діяльності. Чітко налагоджена система обліку та належний контроль дають змогу компаніям відстежувати витрати, оптимізувати маршрути, ефективно керувати ресурсами та забезпечувати безперервність постачань. З метою удосконалення облікових процесів, підвищення швидкості отримання даних про фінансовий стан та забезпечення точності і надійності звітності, сучасні підприємства намагаються прискорити

впровадження автоматизованих систем обліку та контролю. Ефективність впровадження контролю досягається лише тоді, коли на підприємстві є чіткий розподіл посадових обов'язків та налагоджені взаємовідносини між усіма суб'єктами контролю, які спільно здійснюють контрольні процедури за господарськими процесами, в числі коректності та повноти відображення господарських операцій в обліку. [24]

Таким чином, проблемою ділянкою в даній сфері діяльності можна виділити контроль за якістю облікових даних. Велика кількість транзакцій та операцій може призводити до помилок, дублювання або втрати облікових даних, особливо якщо компанія використовує різні облікові системи або недостатньо автоматизовані процеси. Крім цього, компетенція співробітників компанії грає велику роль в достовірності внесених ними облікових даних. Це створює необхідність регулярного проведення аудиту та внутрішнього контролю, що потребує додаткових ресурсів і часу. Дані аспекти вимагають організацію посиленого контролю за всіма операціями, які проводяться на підприємстві, особливо важливим є контроль за відповідністю заявлених назв, сум і ставок ПДВ внесених надходжень первинним документам щодо цих надходжень. Заради запобігання подібних проблем, підприємствам слід вчасно проводити підвищення кваліфікації персоналу, щоб забезпечити їх розуміння господарських процесів та зменшити кількість помилок при внесенні даних. Також необхідно створити систему контролю внесених облікових даних з чітко визначеними відповідальними особами на етапах проведення господарських операцій.

Серйозною є проблема контролю за вчасністю та ступенем завершеності послуг. Враховуючи значну кількість сторонніх учасників процесу, складно вчасно проконтролювати час доставки, раптові затримки та інші серйозні фактори, що впливають на якість наданих послуг. Відстеження ступеня виконання послуг для своєчасного виставлення рахунків і нарахування оплати може бути ускладнено через несвоєчасність отримання всіх необхідних первинних документів від постачальників послуг, що в свою чергу, є

необхідними для визначення понесених витрат в ході організації доставки вантажу до пункту призначення, що може впливати на коректність перевиставлення понесених витрат, особливо в частині ставок ПДВ у клієнтських рахунках компанії та призводити до неточності подальших розрахунків з клієнтами. Зазвичай контроль за цими процесами покладено на менеджерів (зі збуту, з логістики), а також на бухгалтера.

Ще однією проблемою є оперативний контроль за дебіторською заборгованістю. У сфері ТЕД клієнти мають можливість відстрочки платежів. Відсутність належного контролю за своєчасністю розрахунків клієнтів за отримані послуги може призвести до погіршення стану та фінансових втрат. Також рекомендуємо на етапі укладання договору за допомогою аналітичної системи YouControl зібрати історичне досвід на контрагента.

Крім цього транспортна та логістична галузі стикаються з постійними змінами в митному та податковому законодавстві. Тому контроль за змінами в нормативних стандартах є дуже важливим для уникнення штрафних санкцій, що підвищує репутацію компанії та довіру з боку клієнтів. Також клієнти вимагають прозорості щодо виконання замовлень, дотримання термінів та забезпечення безпеки вантажу, що змушує звертатися за сторонньою допомогою до юридичних та консалтингових фірм.

Отже, можна зробити висновок, що система внутрішнього контролю на підприємствах ТЕД залежить від визначення об'єктів контролю, розподілу контрольних функцій між суб'єктами та наявності внутрішньої структури служби контролю. Її побудова повинна базуватися на системному підході, який враховує особливості діяльності кожного центру прийняття рішень і передбачає визначення об'єктів контролю та розробку аналітичного забезпечення для проведення контрольних процедур, складання робочих документів, що дало б змогу оперативно виявляти недостовірні облікові дані та інші проблемні ділянки й мінімізувати вплив на результати господарської діяльності підприємства. [24]

Іноземні автори також приділили увагу проблемним питанням обліку та контролю на транспортно-експедиторських підприємствах. На думку Дена Л.

Резерфорда, неправильні або неефективні облікові практики значно збільшують ризик банкрутства підприємств, поряд із такими факторами, як зростання витрат на робочу силу, технічне обслуговування автопарку та паливо [77].

Основна увага автора приділяється важливості правильної організації обліку, зокрема використання спеціалізованого бухгалтерського програмного забезпечення, яке має доповнюватися відповідним веденням фінансових записів, плануванням податків і прогнозуванням. Основа успішного бізнесу – це ефективне управління грошовими потоками, а саме правильне розмежування коштів за призначенням, та уникнення непередбачуваних фінансових ситуацій. Автор виділяє чотири основні грошові рахунки для компаній транспортної галузі:

1. Операційний рахунок для сплати поточних витрат.
2. Резервний рахунок для непередбачених потреб.
3. Рахунок для податкових резервів для своєчасного виконання податкових зобов'язань.
4. Кредитна лінія для покриття надзвичайних ситуацій.

Проблемні питання, які підіймає автор:

1. Неефективність бухгалтерського обліку:
 - Недостатнє ведення фінансових записів та аналізу грошових потоків є причиною фінансових труднощів.
 - Використання бухгалтерського програмного забезпечення не гарантує успіху без правильної організації облікових процесів.
2. Високі витрати в галузі:
 - Операційні витрати, такі як паливо, робоча сила та обслуговування автопарку, значно впливають на прибутковість.
 - Брак чіткого уявлення про операційні витрати призводить до нездатності адаптуватися до змін.
3. Проблеми з управлінням грошовими коштами:
 - Відсутність поділу грошових рахунків ускладнює контроль за витратами.

- Недостатні резерви можуть призвести до нестачі коштів у непередбачуваних ситуаціях.

4. Неправильне розуміння фінансових потреб:

- Компанії часто ігнорують необхідність формування достатніх резервів.

- Загальні рекомендації, як, наприклад, "2 місяці витрат", можуть бути неточними через змінні фінансові умови. [77]

Прія Сінгх у своїй роботі підіймає проблему складності управління фінансами в сфері ТЕД через змінні витрати, правові вимоги та складні ланцюги постачання та наводить найкращі практики бухгалтерського обліку для логістичних компаній, які спрямовані на забезпечення фінансової стабільності, дотримання нормативів і підвищення ефективності. [80]

Основні аспекти та рекомендації щодо ведення обліку в сфері ТЕД, що наведені автором включають в себе:

1. Сучасне бухгалтерське програмне забезпечення:

- Використання хмарних рішень з функціями штучного інтелекту для аналізу великих обсягів даних та зменшення помилок.

- Відмова від застарілого ПЗ, яке не задовольняє потреб сучасного бізнесу.

2. Щомісячні фінансові звіти:

- Підготовка балансу, звіту про доходи та рух коштів для моніторингу фінансових результатів та оперативного вирішення проблем.

3. Дотримання місцевого законодавства:

- Компанії повинні відповідати правовим нормам усіх країн, у яких вони працюють, зокрема місцевим податковим вимогам.

4. Регулярний аналіз прибутковості:

- Відстеження змінних витрат, таких як паливо та технічне обслуговування, для оцінки фактичного прибутку компанії.

5. Фінансове прогнозування та бюджетування:

- Планування майбутніх доходів і витрат для ефективного управління

грошовими потоками, ресурсами та мінімізації фінансових ризиків.

6. Управління витратами:

- Контроль витрат на паливо через спеціальні програми та регулярне технічне обслуговування автопарку для зниження ризиків і підвищення рентабельності.

7. Інтеграція технологій:

- Використання систем управління транспортом (TMS) для автоматизації процесів, таких як маршрутизація та відстеження вантажів.

- Інтеграція ERP-систем для централізації даних між департаментами, що сприяє точному обліку витрат і спрощенню звітності. [80]

Проблемні питання, які підіймає автор:

1. Застарілі технології обліку:

- Багато компаній досі використовують програми, які не здатні впоратися з сучасними вимогами бізнесу.

2. Складність дотримання законодавства:

- Робота в різних країнах створює додаткові виклики через різноманітність місцевих норм і правил.

3. Коливання витрат:

- Нестабільні витрати, такі як паливо, значно ускладнюють прогнозування прибутковості.

4. Високі операційні витрати:

- Великі витрати на паливо, технічне обслуговування та транспорт створюють тиск на фінансову стабільність.

5. Відсутність інтегрованих рішень:

- Недостатня автоматизація та відсутність інтеграції фінансових і операційних даних призводить до помилок і неефективності. [80]

Рік Іванович також описує бухгалтерські практики, яких повинні дотримуватися компанії у сфері логістики та транспорту для підвищення ефективності фінансового управління, забезпечення дотримання регуляторних норм і підтримки конкурентоспроможності. На його думку, логістичні компанії

стикаються з викликами через коливання витрат, змінні очікування споживачів, зокрема швидку доставку, а також необхідність роботи в багатьох юрисдикціях із різними правовими нормами [81].

Ключові рекомендації автора:

1. Визнання доходів лише після передачі контролю клієнту:
 - Доходи мають визнаватися відповідно до умов договору, після виконання обов'язків компанії (наприклад, після доставки товару чи завершення послуг).
 - Це забезпечує точність фінансових даних і відповідність міжнародним стандартам.
2. Щомісячне складання фінансових звітів:
 - Регулярне оновлення звітів про грошові потоки, прогнозів і звітів про доходи дозволяє логістичним компаніям контролювати фінанси та оперативно приймати управлінські рішення.
3. Дотримання Міжнародних стандартів фінансової звітності (IFRS):
 - Використання IFRS дозволяє компаніям працювати за єдиними принципами, що полегшує аналіз фінансових звітів для інвесторів і забезпечує прозорість міжнародних операцій.
4. Дотримання місцевого законодавства:
 - Компанії повинні знати та дотримуватись правил усіх країн, де вони ведуть діяльність або подають звіти, щоб уникнути правових та податкових проблем.
5. Використання сучасного бухгалтерського програмного забезпечення:
 - Застарілі системи не можуть ефективно обробляти великі обсяги даних. Хмарне програмне забезпечення з підтримкою штучного інтелекту та бізнес-аналітики забезпечить автоматизацію, точність і можливість інтеграції з іншими системами для підвищення продуктивності. [81]

Проблемні питання, які піднімає автор:

1. Коливання витрат:

- Змінні витрати, ціни на паливо та транспортні тарифи, що впливають на прибутковість.

2. Високі вимоги споживачів:

- Зростання попиту на швидку доставку створює додатковий тиск на логістичні компанії.

3. Міжнародне регулювання:

- Необхідність дотримання як міжнародних стандартів (IFRS), так і місцевих законодавчих норм та стандартів.

4. Застаріле програмне забезпечення:

- Використання старих систем обліку обмежує можливості для аналізу та прийняття управлінських рішень. [81]

Отже, підсумовуючи вище наведені думки іноземних авторів, можна дійти висновку, що транспортно-експедиторська галузь потребує комплексного підходу до бухгалтерського обліку, що включає в себе впровадження сучасних технологій, регулярний аналіз фінансових даних, регулярне складання звітів, дотримання міжнародних і місцевих стандартів, планування, управління витратами, впровадження облікових практик та стратегій резервування коштів да уникнення непередбачуваних ситуацій. Ці заходи є ключовими для забезпечення фінансової стабільності та конкурентоспроможності компаній.

Таким чином, слід вчасно приділяти увагу зовнішнім загрозам, – можливим законодавчим змінам, змінам на ринку експедиторських послуг, проблемним ділянкам на самому підприємстві, які можуть призводити до зниження якості облікових даних та напряду або опосередковано впливати на результати господарської діяльності в цілому. Ефективний контроль на транспортно-експедиторських підприємствах не тільки покращить операційну діяльність, але і сприятиме фінансовій стабільності, мінімізації ризиків, зміцненню конкурентоспроможності компанії на ринку та розвитку транспортної галузі.

РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ОБЛІКУ У ТОВ «АЛЬФАКОСТА ЮКРЕЙН»

2.1. Загальна характеристика діяльності ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Товариство з обмеженою відповідальністю «Альфакоста Юкрейн» (Limited liability company «Alphacosta Ukraine»/Alphacosta Ukraine LLC) згідно з протоколом зборів засновників (Додаток А) було утворено 17 травня 2013 року та здійснює свою господарську діяльність протягом 11 років. Дата реєстрації в ЄДРПОУ, згідно з випискою з державного реєстру, - 20 травня 2013 року. (Додаток Б)

Підприємство надає своїм клієнтам комплексні логістичні рішення для вантажоперевезень різними видами транспорту, як по території України, так і за кордоном.

За роки існування компанії було перевезено більше ніж 54 тисячі контейнерів та виконано більше 2 750 замовлень.

Форма власності – товариство з обмеженою відповідальністю, код ЄДРПОУ: 38722091.

Юридична адреса: Україна, 65014, Одеська обл., м. Одеса, вул. Канатна, буд. 4, кв. 5. (Додаток Б)

Контактні телефони: +380487407912, +380487407921, +380487407975, +380487407974.

Сайт компанії: <https://alphacosta.com/uk> [1].

Директором підприємства згідно статуту є Малишев Юрій Олександрович. (Додаток В) Розмір статутного капіталу складає 1 140 000,00 грн., 100% якого належить діючому директору підприємства, що робить його кінцевим бенефіціаром (Додаток Г).

Згідно зі структурою власності (рис. 2.1) це дає йому змогу здійснювати прямий вирішальний вплив на прийняття поточних рішень на підприємств щодо подальшої діяльності компанії.



Рис. 2.1 Структура власності ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Джерело: складено за даними Додатку Д

Основними напрямками діяльності підприємства є:

52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту;

46.21 Оптова торгівля зерном, необробленим тютюном, насінням і кормами для тварин;

46.33 Оптова торгівля молочними продуктами, яйцями, харчовими оліями та жирами;

49.41 Вантажний автомобільний транспорт;

52.10 Складське господарство;

52.24 Транспортне оброблення вантажів;

77.12 Надання в оренду вантажних автомобілів.

ТОВ «Альфакоста Юкрейн» має ліцензію на міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів), що видано Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпекою), та один дозвіл на провадження митної брокерської діяльності, який отримано від Державної митної служби України.

Підприємство провадить діяльність відповідно до нормативних актів України та затвердженого уповноваженим органом управління Статуту. У своїй

господарській діяльності підприємство дотримується норм Господарського кодексу України, Податкового Кодексу України, Цивільного кодексу України, Законів України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про транзит вантажів», «Про транспорт», «Про транспортно-експедиторську діяльність», розпорядженнями президента України, постановами Кабінету Міністрів України, а також іншими нормативно-правовими актами.

Основними послугами на підприємстві є:

- Морський фрахт, якій містить у собі повний спектр послуг з морського та мультимодального фрахту, що дозволяє створювати індивідуальні рішення під кожного клієнта, що включає врахування специфіки вантажу й строки доставки, забезпечуючи надійність і гнучкість перевезень через всі порти світу.

- Автоперевезення вантажів по всій території України та за її межами, що забезпечує швидке та безпечне транспортування будь-яких видів вантажів з урахуванням стандартів та норм.

- Транспортно-експедиторське обслуговування (ТЕО), яке включає в себе детальне планування логістики, оформлення всіх необхідних документів та митний супровід.

- Послуги з організації перевезень у флексітанках, які застосовують при транспортуванні рідких вантажів (флексітанки – це гнучкі резервуари для транспортування рідин, які встановлюються всередині стандартних 20-футових і 40-футових контейнерів), гарантуючи їх збереженість та своєчасну доставку. Використання флекситанків суттєво зменшує витрати на перевезення порівняно з існуючими засобами транспортування, – бочками, цистернами. Флекситанковий контейнер для замовника може вмістити більше рідини і не вимагає його повернення. Такі контейнери підходять для доставки харчових продуктів (олії, соків, вина), безпечних хімічних речовин, інших подібних рідких вантажів.

- Перевалка вантажів, під час якої забезпечується професійна

організація перевантаження вантажів між різними видами транспорту, такими як судна, залізничні вагони, автомобілі та контейнери. ТОВ «Альфакоста Юкрейн» має необхідний досвід роботи зі значними обсягами вантажів, забезпечує своєчасну та безпечну перевалку як на морських, так і на сухопутних терміналах. Усі операції виконуються з урахуванням специфіки вантажу та умов зберігання.

– Залізничні перевезення, які мають на увазі економічно ефективні залізничні перевезення великих партій вантажів з комплексним супроводом, оптимізацію маршруту задля забезпеченням своєчасної доставки в будь-який регіон.

На вартість послуги з перевезення впливають: тип наявного вантажу, існуюча відстань перевезення, спосіб транспортування (морський, залізничний, автоперевезення), а обсяг та вага вантажу.

На терміни надання послуги впливають – особливості роботи митних органів, погодні умови, обраний вид транспорту. ТОВ «Альфакоста Юкрейн» повідомляє клієнта про будь-які зміни в графіку доставки.

Підприємство має досвід роботи з небезпечними й нестандартними вантажами, необхідні знання для роботи зі спеціальними контейнерами та сертифікованими транспортними засобами. ТОВ «Альфакоста Юкрейн» забезпечує клієнта послугами з отримання дозвільної документації й одночасно стає гарантом з дотримання необхідних правил безпеки під час транспортування.

Відповідно до статуту, органами управління підприємства, є:

- Загальні збори учасників Товариства.
- Директор Товариства.

Наглядова рада на підприємстві не створювалась. Посадовими особами підприємства є Директор та Головний бухгалтер.

Вищим органом є Загальні збори учасників, де можуть вирішуватися будь-які питання діяльності підприємства.

Директор Товариства здійснює управління Товариством і ухвалює установчі рішення. (Додаток Е), крім питань, що належать до виключної компетенції Загальних зборів учасників.

Загальні збори учасників Товариства можуть покласти виконання функцій Директора Товариства на учасника Товариства без виплати йому за це винагороди на період до призначення Директора на умовах договору.

У випадку, якщо прийняття рішення передбачає відповідно до закону чи статуту Товариства погодження Загальними зборами учасників Товариства, Директор приймає таке рішення лише після відповідного погодження.

Головний бухгалтер Товариства виконує основні завдання відповідно до посадової інструкції, призначається Директором Товариства і безпосередньо йому підпорядковується. Головний бухгалтер користується правами та несе відповідальність відповідно до діючого законодавства.

Надана Товариством фінансова, комерційна, технічна та інша інформація, пов'язана із утворенням та господарською діяльністю Товариства або його Учасників, поділяється на конфіденційну, службову та іншу інформацію та не може бути розповсюдженою.

На підприємстві затверджено Положенням про конфіденційну інформацію, де прописано особливості роботи і з конфіденційною інформацією, її зберігання та відповідальність працівників Товариства за користування такою інформацією.

Організаційна структура підприємства складається з директора, у якого в прямому підпорядкуванні фінансовий директор, головний бухгалтер, керівники відділів збуту, логістики, транспортного відділу, відділу страхування.

Директор та фінансовий директор вирішують питання щодо загальної організації господарського процесу.

Головний бухгалтер, згідно довіреності від директора, має право підпису договорів, наказів, актів виконаних послуг та іншої господарської документації.

В підпорядкуванні головного бухгалтера знаходяться заступник головного бухгалтера та звичайні бухгалтери, які відповідають за ведення обліку на підприємстві.



Рис. 2.2 «Виробнича структура ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Джерело: Складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

В підпорядкуванні керівника відділу збуту знаходяться менеджери компанії, які взаємодіють з клієнтами, заключають з ними договори про транспортне експедирування та ведуть угоди з перевезення вантажу.

В підпорядкуванні керівника відділу логістики знаходяться експедитори, вони займаються контролем за в'їздом та виїздом автотранспортних засобів з порту, менеджери з логістики, що планують маршрут вантажу та прогнозують оптимальні терміни доставки, у яких в свою чергу в підпорядкуванні знаходяться логісти, що відповідають за отримання та внесення в облікову програму рахунків за страховку, навантажувально-розвантажувальні роботи в порту, фрахт, оформлення та корекцію коносаменту.

Керівник транспортного відділу має в підпорядкуванні диспетчерів автомобільного транспорту, які домовляються зі сторонніми перевізниками щодо доставки вантажу в порт відправлення або з порту прибуття до кінцевого місця доставки вантажу.

Відділ страхування є відокремленою структурою, який взаємодіє зі

страховими компаніями та вирішує питання, що стосуються договорів зі страховими компаніями, страхових випадків та отримання страхового відшкодування.

Також серед відокремлених відділів є відділ на чолі з директором з управління персоналом, у якого в підпорядкуванні знаходиться інспектор з охорони праці. Директор з управління персоналом відповідає за організацію заходів для співробітників, підтримку сприятливої атмосфери в офісі. Інспектор з охорони праці слідкує за розробку та проведення інструктажів з охорони праці на підприємстві, займається організацією проведення медоглядів для співробітників, веде облік кількості звільнених та прийнятих співробітників.

2.2. Організаційно-методичні питання обліку на підприємстві

Форма обліку на підприємстві є централізованою – всі бухгалтерські процеси контролюються головним бухгалтером. Облік ТОВ «Альфакоста Юкрейн» є автоматизованим. Підприємство використовує дві облікові програми на основі BAS:Бухгалтерії. Одна призначена для управлінського обліку на підприємстві, а інша, – бухгалтерського, доступ мають лише співробітники бухгалтерії. В управлінській базі менеджери з продажу формують угоди з клієнтами, вносять усі витрати на організацію перевезень, після чого бухгалтер має змогу автоматично їх перенести в бухгалтерську базу. Для електронного документообігу використовується система М.Е.Дос. Через нього відправляються та отримуються від контрагентів усі рахунки, акти виконаних послуг, акти звірок, подаркові накладні та інші документи.

На підприємстві відсутній оновлений наказ «Про облікову політику підприємства», наявний документ 2016 року, який потребує перегляду.

Облік на підприємстві ведеться згідно з НП(С)БО. При складанні фінансової звітності підприємство керується НП(С)БО 25 «Спрощена фінансова звітність». На підприємстві складається місячна, квартальна та річна звітність. Зазвичай, звітним періодом є рік, для проміжною може бути – місяць, квартал.

Більшість форм звітності заповнюються наростаючим підсумком з початку року.

У існуючому наказі «Про облікову політику підприємства» наведено базові визначення категорій – первинні документи, реєстри бухгалтерського обліку. зроблено акцент на основні реквізитах первинних документів, відповідальність осіб за складання облікових реєстрів.

Облік грошових коштів та розрахункових операцій у ТОВ «Альфакоста Юкрейн» ведеться лише в безготівковій формі. Під час сплати рахунків постачальників, робиться списання в управлінській обліковій програмі, де автоматично проставляється сума списання, формується призначення платежу, яке містить у собі номер та дату рахунку, а також процентну ставку та суму ПДВ. Після чого дані списання автоматично вивантажуються в банк. Створюється файл формату DBF, який вже завантажуються на сайт банку, де проходяться усі транзакції. Банк на основі даних з файлу формує платіжні інструкції, які підписуються за допомогою електронного цифрового підпису. (Додаток Ж) В них містяться реквізити платника та одержувача, сума та призначення платежу. На ранок наступного робочого дня у банку формується виписка за попередній день (Додаток И), на основі якої вивантажуються усі списання та надходження за попередній день та завантажуються в бухгалтерську базу, де, при проведенні даних списань та надходжень, вони формують проведення за дебетом та кредитом 311 рахунку «Поточні рахунки в національній валюті». Усі виписки друкуються та архівуються.

При купівлі валюти для оплати рахунків нерезидентам за отримані послуги необхідно підготувати чітко визначені документи. По-перше, надати банку валютний договір, по-друге необхідно підвантажити скановані копії підписаних з обох сторін актів виконаних робіт, по-третє надати лист про залишки валютних коштів на рахунках підприємства. Якщо після перевірки банком усі документи було погоджено, підприємство має змогу купити валюту для сплати підвантажених раніше рахунків. Валютна сесія триває з 10:00 до 13:00, тільки у цей проміжок часу можна придбати або продати валютні кошти.

При отриманні валютних коштів від покупця також необхідно завантажити

в банк скановані копії оригіналів актів виконаних робіт, на підставі яких банк переводиться отримані кошти з розподільчого на поточний рахунок підприємства, що дає змогу обміняти валюту в гривні.

Для обліку валютних коштів використовуються такі рахунки бухгалтерського обліку, як:

- 312 «Поточні рахунки в національній валюті»;
- 333 «Грошові кошти в дорозі в національній валюті»;
- 334 «Грошові кошти в дорозі в іноземній валюті»;
- 362 «Розрахунки з іноземними покупцями»;
- 632 «Розрахунки з іноземними постачальниками».

На придбану валюту спочатку в BAS:бухгалтерії створюється документ заявка на купівлю/продаж валюти, на основі якого створюється документ купівля/продаж валюти, після чого вже надходження валюти на поточний рахунок. Потім робиться списання придбаної валюти на постачальника.

При надходженні валюти діє схожий алгоритм дій. Створюється документ заявка на купівлю/продаж валюти, на основі якого формується документ купівля/продаж валюти, після чого надходження гривні на поточний рахунок.

Таблиця 2.1

Приклад типових бухгалтерських проведення з обліку грошових коштів

№	Зміст господарських операцій	Бухгалтерські записи	
		Дт	Кт
1	2	3	4
1	Надійшла оплата від покупця резидента	311	361
2	Надійшла оплата від покупця нерезидента	312	362
3	Перераховано валютні кошти на продаж	334	312
4	Отримано гривню з продажу валюти	333	334
5	Зараховано гривню з продажу валюти	311	333
6	Відображено негативні курсові різниці	945	311
7	Відображено позитивні курсові різниці	311	714
8	Списано комісію банку	92	311
9	Перераховано кошти на купівлю валюти	333	311

Продовження табл. 2.1

1	2	3	4
10	Отримано валюту	334	333
11	Зараховано валюту на поточний рахунок	312	334
12	Сплачено постачальнику нерезиденту за послуги	632	312
13	Сплачено постачальнику резиденту за послуги	631	311

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Отже, облік грошових коштів на підприємстві ведеться згідно з загальними правилами бухгалтерського обліку та відповідно чинному законодавству, а саме: Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», НП(С)БО, постанов Національного банку України. Такий облік задовольняє вимогам щодо своєчасності відображення даних та надає змогу вести синтетичний та аналітичний облік.

Облік необоротних активів на підприємстві ведеться відповідно до НП(С)БО 7 «Основні засоби».

При придбанні основного засобу отримується прибуткова накладна від постачальника. (Додаток К) Згідно з цією видатковою накладною, об'єкт основних засобів оприбутковується на 152 рахунок «Капітальні інвестиції». Для отримання суми податкового кредиту з придбання, підприємству необхідно отримати зареєстровану податкову накладну від контрагента, в якій прописується номенклатура основного засобу, його вартість, сума та ставка податку на додану вартість. (Додаток Л)

Після віднесення на 152 рахунок вартості доставки, оформлення, усіх необхідних ремонтів та робіт з встановлювання основного засобу, його вводять в експлуатацію за допомогою акту приймання-передачі (внутрішнього переміщення) основних засобів. (Додаток М)

У акті приймання-передачі (внутрішнього переміщення) основних засобів зазначається дата введення в експлуатацію, номер документа, відділення, у якому буде значитися основний засіб, рахунок обліку основного засобу, первісна (балансова) вартість, інвентарний номер, норма амортизаційних відрахувань,

найменування об'єкту, коротка характеристика об'єкту, опис його стану та висновок комісії, щодо його придатності до використання.

Нарахування зносу провадиться до досягнення нульової вартості за прямолінійним методом нарахування. Строк експлуатації для відповідного об'єкту основних засобів, визначається у наказі про введення в експлуатацію об'єкту.

Ремонти орендованих ОЗ, відносяться до витрат звітного періоду.

При списанні основного засобу створюється акт списання основних засобів, де висвітлюються облікові дані об'єкту, а саме його інвентарний номер, найменування об'єкту, відділення, де він значився, рахунок списання ОЗ, його залишкова вартість, сума нарахованої амортизації. (Додаток Н)

Далі документуються результати огляду комісії, за якими встановлюється дата надходження ОЗ на підприємство, кількість та сума проведених ремонтів, маса об'єкта за паспортом, наявність у ньому дорогоцінних металів, його технічний стан та причина списання. Після цього документується висновок комісії та ставляться підписи її членів.

На рахунку 11 «Інші необоротні матеріальні активи» обліковується офісні меблі та сейф, а саме використовується 112 субрахунок «Малоцінні необоротні матеріальні активи». Вартість таких малоцінних необоротних активів, які обліковуються на рахунку 112 «Малоцінні необоротні матеріальні активи», відноситься на витрати шляхом нарахування зносу в сумі 100% від їх первісної вартості при вводі в експлуатацію з відображенням нарахованого зносу по кредиту рахунка 132 «Знос інших необоротних матеріальних активів».

Підприємство зазвичай придбає основні засоби у вітчизняних постачальників на умовах післяплати. Куплені основні засоби можуть бути як новими, так й бувшими у використанні. Якщо це не новий основний засіб, а бувший у використанні, він може потребувати додаткових витрат на доробки та ремонт при введені його в експлуатацію.

Для кращого розуміння облікових процесів в частині обліку основних засобів, наведемо приклад типових бухгалтерських проведення у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Приклад типових бухгалтерських проведення з обліку основних засобів

№	Зміст господарських операцій	Бухгалтерські записи	
		Дт	Кт
1	2	3	4
1	Придбано контейнер	152	631
2	Відображено податковий кредит	644	631
3	Відображено вартість доставки, оформлення, усіх необхідних ремонтів та робіт з встановлювання основного засобу	152	631
4	Відображено податковий кредит з вартості доставки, оформлення, усіх необхідних ремонтів та робіт з встановлювання основного засобу	644	631
5	Введено контейнер в експлуатацію	104	152
6	Нараховано амортизацію контейнера	93	131
7	Списано амортизацію контейнера	131	104
8	Списано залишкову вартість контейнера	976	104
9	Придбано офісні стільці	112	631
10	Відображено податковий кредит	644	631

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Отже, облік основних засобів на підприємстві є досить достовірним та ведеться згідно загальних правил бухгалтерського обліку й відповідно чинному законодавству, а саме: Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», НП(С)БО 7 «Основні засоби», Податкового кодексу України.

Оскільки підприємство не має виробництва, а здійснює лише надання послуг, то облік запасів майже не ведеться. Серед існуючих запасів можна виділити лише МШП, до яких відноситься продукція з логотипом компанії, наприклад бейджі та фірмові футболки. Обліковуються МШП на рахунку 22 «Малоцінні та швидкозношувані предмети». При введенні МШП в експлуатацію вони списуються на витрати в розмірі 100% їх вартості. Вартість МШП, які використовувалися менше 365 днів, при передачі в експлуатацію виключаються зі складу активів (списуються з балансу) з подальшою організацією кількісного обліку таких МШП за місцями експлуатації і матеріально-відповідальними

особами впродовж строку їх реального використання.

Самостійний облік канцтоварів на підприємстві не ведеться, тому усі канцтовари одразу списуються на 92 рахунок «Адміністративні витрати».

Так як підприємство займається лише наданням послуг з організації перевезень вантажів, для перевезень наймається транспорт сторонніх організацій, тому облік палива та запчастин на підприємстві не ведеться.

Витрати на паливо для службових машин експедиторів відшкодовується в кінці місяця и списується на 93 рахунок «Витрати на збут». Паливо управлінського персоналу не відшкодовується.

Таблиця 2.3

Приклад типових бухгалтерських проведення з обліку МШП

№	Зміст господарських операцій	Бухгалтерські записи	
		Дт	Кт
1	2	3	4
1	Отримано сувенірну продукцію з логотипом компанії	221	631
2	Відображено податковий кредит	644	631
3	Роздано сувенірну продукцію співробітникам компанії під час новорічного корпоративу	949	221
4	Придбано канцтовари	92	631

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Отже, на балансі підприємства майже не має залишків в частині запасів, що обумовлено специфікою діяльності, яка передбачає лише надання експедиторських послуг з організації перевезень за допомогою залучення сторонніх організацій.

Облік існуючих запасів на підприємстві ведеться згідно з правилами бухгалтерського обліку та відповідно чинному законодавству, а саме Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», НП(С)БО 9 «Запаси», Податкового кодексу України.

Слід зауважити, що заради уникнення завищення адміністративних витрат, підприємству слід приділити більшу увагу обліку канцтоварів, не одразу списувати їх на витрати, а оприбутковувати в структурі запасів та поступово

списувати задля коректнішого відображення витрат періоду.

Облік праці та її оплати у ТОВ «Альфакоста Юкрейн» ведеться у програмі ЗУП на базі BAS:Бухгалтерії 8.3 у конфігурації «Зарплата та Управління Персоналом для України (базова), редакція 2.1». Там автоматично створюються усі нарахування працівникам, формуються табелі робочого часу, особові картки співробітників, документи про прийоми на роботу та про звільнення, нараховуються відпускні та інші виплати.

При прийомі на роботу майбутній співробітник має написати заяву (Додаток П) та надати копії паспорту, індивідуального податкового номеру (ПІН), документи про освіту, за потреби документи пов'язані з військовим обліком. На основі цих даних створюється фізична особа в ЗУПі, після чого формується картка співробітника. Особова картка працівника включає загальні відомості про співробітника (ПІБ, дату народження, дані про освіту, останнє місце роботи, стаж, сімейний стан, фактичне місце проживання та проживання за державною реєстрацією, паспортні відомості, дані про військовий облік). Також туди згодом будуть вноситися дані про професійну освіту за рахунок підприємства, призначення та переведення, відпустки. (Додаток Р) Крім цього формується наказ (розпорядження) про прийняття на роботу, де прописується ПІБ працівника, табельний номер, дата прийому на роботу, назва підрозділу, найменування професії, загальні умови прийняття на роботу, умови наявної роботи (основна, за сумісництвом), дані про робочий тиждень, оклад. (Додаток С) Даний наказ підписується з боку співробітника та директора.

Також при прийнятті на роботу працівник має підписати договір про персональну відповідальність за розповсюдження відомостей та інформації, які складаються комерційну таємницю товариства та його конфіденційну інформацію. (Додаток Т) В ньому прописані усі відомості, які складають конфіденційну інформацію та комерційну таємницю товариства, та обов'язки працівника, до яких входить:

1. Точно і акуратно виконувати вимоги наказів, інструкцій та положень щодо захисту конфіденційної інформації та комерційної таємниці Товариства, з

якими він ознайомлений.

2. Не повідомляти в жодній формі будь-яким особам відомості, що складають конфіденційну інформацію та комерційну таємницю Товариства.

3. У разі розірвання наявного трудового договору не розголошувати та не використовувати в особистих цілях при будь-яких обставинах для себе особисто чи для інших осіб (фізичних чи юридичних) відомості, що становлять комерційну таємницю чи конфіденційну інформацію Товариства та стали йому відомі.

4. Терміново повідомляти керівництву Товариства про наступні випадки:

- про контакти з правоохоронними органами у якості свідка, потерпілого або обвинуваченого, пов'язані з трудовою діяльністю Товариства;

- про спроби відомих чи невідомих йому осіб отримати від нього будь-яку інформацію про Товариство або його підрозділи, яка містить комерційну таємницю чи конфіденційну інформацію;

- про співробітників Товариства, поведінка яких свідчить про їх причетність до злочинної діяльності або у відношенні до яких він має інформацію про їх причетність до вчинення злочину або протизаконних дій;

- про злочинні прояви у відношенні до нього особисто чи його родичів (шантаж, погрози, вимагання та ін.).

5. Працівник попереджений, що розголошення відомостей, які складають комерційну таємницю чи конфіденційну інформацію Товариства, тягне за собою адміністративну, цивільно-правову та кримінальну відповідальність у відповідності з чинним законодавством України.

6. Виконувати вимоги положень щодо захисту конфіденційної, які діють у Товаристві.

Під час роботи на підприємстві та протягом року після припинення трудових відносин між Товариством та Працівником, останній зобов'язується:

1. Без дозволу Товариства не укладати трудових та цивільно-правових договорів про надання послуг, про спільну діяльність з конкурентами

Товариства, за якими Працівник надаватиме послуги, виконуватиме роботи для конкурента Товариства.

2. Без дозволу Товариства не вести переговорів від свого імені чи від імені третьої особи з конкурентами Товариства про укладення цивільно-правових чи господарського-правових договорів, за якими Працівник надаватиме послуги, виконуватиме роботи для конкурента Товариства.

Конкурентами підприємства є суб'єкти господарювання, які здійснюють на території України транспортно-експедиторську діяльність, перевезення вантажів.

У випадку порушення вимог договору працівник зобов'язується відшкодувати підприємству завдані цим збитки. Сторони домовились, що в будь-якому разі порушенням вимог завдається шкода у сумі не менше 100 000 (Сто тисяч) грн.

Працівник погоджується на те, що у випадку виникнення у Товариства підозр щодо порушення ним договору, його буде перевірено на поліграфі-детекторі брехні щодо виконання умов договору.

Сторони погоджуються, що у випадку відмови працівника пройти перевірку на поліграфі-детекторі брехні, така відмова буде вважатися підтвердженням факту порушення працівником договору.

Для обліку заробітної плати складаються таблиць обліку використання робочого часу протягом робочого місяця і розрахунково-платіжна відомість. В таблиці обліку робочого часу (Додаток У) зазначається табельний номер, ПІБ, стать, посада, за числами місяця (годинами) дані про явки та неявки, скільки відпрацьовано за місць, неявки. Далі впродовж місяця індивідуально для кожного співробітника заповнюються відмітки про присутність чи відсутність на робочому місці в годинах. Стандартний робочий час впродовж тижня складає 8 годин. Наприкінці місяця проводиться підсумок відпрацьованих впродовж періоду годин. Проводиться порівняння норми відпрацьованих годин з фактично відпрацьованими. На основі зазначених відпрацьованих годин в таблиці складається розрахунково-платіжна відомість зведена. (Додаток Ф) В ній

міститься інформація про тарифну ставку (оклад), аванс за першу половину місяця, суму податку на доходи фізичних осіб та військового збору, залишку коштів до видачі. Розрахунково-платіжна відомість працівника містить теж саме, але в розрахунку згідно заробітної плати певного працівника. (Додаток Х) Заробітна плата сплачується на картки співробітників через банк. Платіжна відомість автоматично вивантажується з облікової програми та завантажується в банк. Зарахування грошей на картки співробітників можливе лише після сплати роботодавцем усіх податків.

Якщо в працівника були неявки, пов'язані з тимчасовою втратою працездатності, проводиться нарахування згідно лікарняного листа. (Додаток Ц) В ньому міститься інформація щодо номеру лікарняного листа, ПІБ співробітника, коду ДРФО, табельного номеру, підрозділу, періоду лікарняного, періоду розрахунку. Цей розрахунок включає в собі розрахунок середнього заробітку за рік, який автоматично розраховується обліковою програмою на основі сум нарахувань за поточний рік, та розрахунок нарахувань згідно розрахованого середнього заробітку. Розрахунок допомоги по вагітності та пологам проводиться аналогічним чином тільки прописується інший вид нарахувань. (Додаток Ш)

Графік відпусток на наступний рік на підприємстві складається наприкінці кожного року. Загальний обсяг відпустки складає 24 дні, відповідно до чинного законодавства. Для отримання відпустки, працівник має написати заяву з проханням надання щорічної відпустки, де вказується місяці роботи, за які надається відпустка, та період самої відпустки. (Додаток Щ) За два тижні до запланованої відпустки складається наказ про надання щорічної відпустки, яким повідомляють працівників про їх відпустку. (Додаток Ю)

При звільненні працівника на основі його заяви про звільнення формується наказ (розпорядження) про припинення трудового договору (контракту). В ньому вказується дата звільнення, табельний номер працівника, ПІБ, підрозділ, посада та причина звільнення. (Додаток Я) Наказ підписується директором та працівником.

Таблиця 2.4

Приклад типових бухгалтерських проведення з нарахування заробітної плати

№	Зміст господарських операцій	Бухгалтерські записи	
		Дт	Кт
1	2	3	4
1	Нараховано заробітну плату персоналу, який займається реалізацією послуг	903	661
2	Нараховано заробітну плату адміністративному персоналу	92	661
3	Нараховано ЄСВ (22%) на заробітну плату персоналу, який займається реалізацією послуг	903	651
4	Нараховано ЄСВ (22%) на заробітну плату адміністративному персоналу	92	651
5	Нараховано ЄСВ (8,41%) на заробітну плату особам з інвалідністю, які займаються реалізацією послуг	903	651
6	Нараховано ЄСВ (8,41%) на заробітну плату особам з інвалідністю, що відносяться до адміністративного персоналу	92	651
7	Утримано ПДФО (18%) з суми нарахованої заробітної плати	661	641
8	Утримано ВЗ (1,5%) з суми нарахованої заробітної плати	661	642
9	Проведено нарахування згідно лікарняного листа за рахунок підприємства персоналу, який займається реалізацією послуг	903	663
10	Проведено нарахування згідно лікарняного листа за рахунок підприємства адміністративному персоналу	92	663
11	Проведено нарахування згідно лікарняного листа за рахунок Фонду соціального страхування	378	663

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Отже, облік заробітної плати па підприємстві ведеться відповідно до правил бухгалтерського обліку та чинного законодавства, а саме: Конституції України, Кодексу законів про оплату праці, Податкового кодексу України, Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», НПСБО 26 «Виплати працівникам», Закону України «Про оплату праці», тощо. Наявність окремої програми для обліку кадрів забезпечує розгорнутість й

повноту даних синтетичного та аналітичного обліку.

Методологічні засади формування інформації про витрати визначає НП(С)БО 16 «Витрати».

До власних витрат, відносяться витрати на забезпечення і ведення діяльності, а витрати перевезення є витратами замовника перевезення і не відносяться до власних витрат підприємства.

На підприємстві ведеться облік адміністративних витрат і витрат, пов'язані з наданням послуг. Такі витрати відображаються відповідно на 92 та 903 рахунках бухгалтерського обліку. Витрати, пов'язані з наданням послуг, групуються згідно з угодами. Також можуть бути витрати з курсовими різницями та інші витрати операційної діяльності.

Щоб детальніше зрозуміти господарські процеси в частині обліку витрат, наведемо перелік типових бухгалтерських проведення.

Таблиця 2.5

Приклад типових бухгалтерських проведення з обліку витрат

№	Зміст господарських операцій	Бухгалтерські записи	
		Дт	Кт
1	2	3	4
1	Нараховано заробітну плату персоналу, який займається реалізацією послуг	903	661
2	Нараховано заробітну плату адміністративному персоналу	92	661
3	Нараховано ЄСВ (22%) на заробітну плату персоналу, який займається реалізацією послуг	903	651
4	Нараховано ЄСВ (22%) на заробітну плату адміністративному персоналу	92	651
5	Нараховано ЄСВ (8,41%) на заробітну плату особам з інвалідністю, які займаються реалізацією послуг	903	651
6	Нараховано ЄСВ (8,41%) на заробітну плату особам з інвалідністю, що відносяться до адміністративного персоналу	92	651
7	Проведено нарахування згідно лікарняного листа за рахунок підприємства персоналу, який займається реалізацією послуг	903	663

Продовження табл. 2.5

1	2	3	4
8	Проведено нарахування згідно лікарняного листа за рахунок підприємства адміністративному персоналу	903	663
9	Отримано рахунок за послуги від постачальника, придбані в процесі організації перевезення вантажу	689	631
10	Відображено податковий кредит	641	631
11	Отримано оплату від покупця за послуги, придбані в процесі організації перевезення вантажу	361	689
12	Відображено податкове зобов'язання з ПДВ	689	641
13	Списано собівартість реалізованих послуг	903	689
14	Нараховано податок на прибуток	98	6415
15	Нараховано амортизацію ОЗ, пов'язаних з реалізацією послуг	903	131
16	Нараховано амортизацію ОЗ адміністративного призначення	92	131
17	Нараховано амортизацію ОЗ збутового призначення	93	131
18	Списано залишкову вартість ОЗ	976	104
19	Списано МШП	949	221
20	Списано витрати через курсові різниці	945	334
21	Придбано канцелярію в офіс	92	631
22	Списано комісію банку за розрахункові операції	92	311

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Отже, облік витрат па підприємстві ведеться згідно загальних правил бухгалтерського обліку та відповідно чинному законодавству, а саме: Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», НП(С)БО 16 «Витрати», Податкового кодексу України. Завдяки розподілу витрат по угодам забезпечується повнота синтетичних і аналітичних даних, що дозволяє аналізувати та зіставляти отримані облікові дані.

Бухгалтерський облік доходів проводити згідно з НП(С)БО 15 «Дохід». Дохід від реалізації товарів визнавати на дату відвантаження.

Для реалізації послуг клієнту спочатку необхідно укласти договір про надання транспортно-експедиторських, митно-брокерських або будь-яких інших

послуг, пов'язаних з транспортно-експедиторською діяльністю. (Додаток АА) Такий договір підписується уповноваженими особами в двох примірниках з обох сторін, по одному примірнику кожній з них, якщо цей договір підписується в паперовій формі. Для підпису договору в електронній формі достатньо відправити файл з договором в PDF форматі через систему електронного документообігу (М.Е.Дос, Вчасно, Документ.Онлайн тощо), після чого з обох сторін накладається електронний цифровий підпис (КЕП/ЕЦП) та електронна печатка підприємства за наявності. При наданні послуг клієнту виписується рахунок та акт наданих послуг, де вказується номенклатура наданих послуг, їхня вартість та реквізити до сплати. (Додатки АБ та АВ) Якщо клієнт погоджує видані йому раніше рахунок та акт, згідно акту наданих послуг реєструється податкова накладна, де вказується ідентична акту номенклатура, код послуги, сума акту, сума та ставка ПДВ. (Додаток АГ) На послуги без ПДВ податкові накладні не реєструються.

Для перевірки стану розрахунків з клієнтом може складатися акт звірки, в якому зазначені усі суми та дати актів наданих послуг та усі суми та дати надходжень коштів на банківські рахунки від покупця. (Додаток АД) Такий акт звірки відправляється покупцю або за потреби покупцем постачальнику, якщо усі суми в акті, дати надходжень послуг та коштів за них, обороти та кінцеве сальдо збігається, обидві сторони затверджують цей акт. За відсутності відмінностей в облікових даних у обох сторін, така звірка вважається узгодженою.

У ТОВ «Альфакоста Юкрейн» для обліку доходів використовують субрахунок 703 «Доходи від реалізації робіт і послуг».

На рахунку 79 «Фінансові результати», в розрізі субрахунків, відображаються суми чистого доходу і витрат в порядку щоквартально закриття рахунків 7 та 9 класів.

Залишок з рахунку 79 «Фінансові результати» списується на відповідний субрахунок рахунку 44 «Нерозподілені прибутки (непокриті збитки)».

Розглянемо типові бухгалтерські проведення пов'язані з обліком доходів і

фінансових результатів підприємства в табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Приклад типових бухгалтерських проведення з обліку доходів і
фінансових результатів

№	Зміст господарських операцій	Бухгалтерські записи	
		Дт	Кт
1	2	3	4
1	Відображено дохід від реалізації послуг резиденту України	361	703
2	Відображено дохід від реалізації послуг нерезиденту України	362	703
3	Відображено податкові зобов'язання з ПДВ	703	641
4	Отримано дохід від курсових різниць	714	334
5	Списано дохід від реалізації послуг на фінансові результати	703	791
6	Списано дохід від курсових різниць на фінансові результати	714	791
7	Списано інші операційні доходи від операційної діяльності на фінансові результати	719	791
8	Списано собівартість реалізованих послуг на фінансові результати	791	903
9	Списано адміністративні витрати на фінансові результати	791	92
10	Списано витрати від курсових різниць на фінансові результати	791	945
11	Списано інші операційні витрати на фінансові результати	791	949
12	Відображено нерозподілений прибуток	791	441
13	Відображено непокритий збиток	442	791

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Облік доходів і фінансових результатів па підприємстві ведеться згідно з загальними правилами бухгалтерського обліку та відповідно до чинного законодавства, а саме: НП(С)БО 15 «Дохід», НП(С)БО 16 «Витрати», Податкового кодексу України. Фінансові результати до оподаткування визначаються за загальною формулою, тобто прибуток до оподаткування – це доходи за мінусом витрат.

Синтетичний й аналітичний облік ведеться в програмі одночасно.

На підприємстві складається оборотно-сальдова відомість та головна книга за усіма рахунками.

ТОВ «Альфакоста Юкрейн» є малим підприємством, тому воно складає й оприлюднює наступні форми фінансової звітності:

1. Баланс (Звіт про фінансовий стан) (Додаток АЕ);
2. Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) (Додаток АЕ).

Для подання податкової звітності складаються відповідні податкові декларації.

Податкова декларація з податку на прибуток (Додаток АЖ) містить у собі інформацію про фінансовий результат до оподаткування (прибуток або збиток), що визначено в фінансовій звітності, податкові різниці, кінцевий об'єкт оподаткування та суму нарахованого податку на прибуток.

Крім податку на прибуток, на підприємстві декларується податок на додану вартість. Податкова декларація з податку на додану вартість містить у собі інформацію щодо нарахованих податкових зобов'язань та податкового кредиту, відображає розрахунки за цим податком продовж звітного періоду. (Додаток АИ)

Також підприємство подає податковий розрахунок сум доходу, нарахованого (сплаченого) на користь платників податків – фізичних осіб, і сум утриманого з них податку, а також сум нарахованого єдиного внеску. (Додаток АК)

2.3. Напрями удосконалення системи обліку

Як було зазначено, облік ведеться на загальних підставах та регламентується Законом України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» від 16.07.1999 року № 996-XIV, Національними положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку та Податковим кодексом України.

Незважаючи на це до основних проблем обліку на аналізованому підприємстві можна виділити:

1. Нерівномірність надходження первинних документів, яка виникає через довгу тривалість процесу транспортування, що призводить до не своєчасного внесення облікових даних щодо отриманих транзитних послуг. В свою чергу це створює неможливість вчасного виставлення рахунків для клієнтів та коректного відображення в них сум придбаних послуг у третіх осіб. Крім цього це ще й впливає на правильність розподілу витрат між транзитними послугами та експедиторською винагородою.

2. Складнощі в адмініструванні ПДВ через невчасно отримані первинні документи від постачальників, послуги можуть перевиставлятися з невірними ставками оподаткування ПДВ. Крім цього виникають ситуації, коли надходження товарів або послуг ще не було відображено, а податкова накладна від постачальника вже була отримана, це впливає на коректність заповнення податкової декларації.

3. Неповнота та неточність даних через людський фактор. Дані про придбані послуги на підприємстві вносяться різними співробітниками, що призводить до помилок у відображенні.

4. Недостатня кваліфікація персоналу, що призводить до неправильного визначення сум ПДВ при внесенні рахунків та неправильного перевиставлених послуг на клієнта.

5. Велика транзитність облікових даних, призводить до їх дублювання, втрати або несвоечасного анулювання в випадках відміни рахунку постачальником.

6. Недоотримання підписаних зі сторони клієнта актів виконаних робіт.

7. Накопичення кредиторської заборгованості через значні строки оплати від покупців.

Ураховуючи наявність даних проблем на підприємстві, наведемо нижче рекомендації щодо їх вирішення.

Для прискорення отримання первинних документів від контрагентів стосовно наданих ними послуг, необхідно оговорювати з ними строки їх відправки, а саме: прописати в договорі чіткі строки передачі первинних документів та передбачити санкції за їхнє порушення або відтермінування строків оплати за невчасно отриманими документами. Це буде стимулювати контрагентів забезпечувати вчасну передачу документів. Крім цього, можна заохочувати постачальників переходити на електронні системи документообігу (наприклад, М.Е.Дос, Вчасно, Документ.Онлайн тощо) для зменшення часу передачі документів та забезпечення швидкої їх доставки адресату. Також це забезпечить поточну комунікацію між двома сторонами, що дозволить оперативно виявляти помилки та неточності в первинних документах і швидко їх виправляти. При звичайному документообігу (в паперовій формі) виправлення помилок у первинних документах може займати від кількох днів до місяців, в залежності від місцезнаходження контрагенту та термінів поставки, під час якої є ризик, що відправлені документи пошкодяться або загубляться й так і не дійдуть до адресату.

Отже, зважаючи на такі недоліки, необхідно заздалегідь визначати строки доставки первинних документів у договорах з постачальниками, намагатися максимально переходити на електронний документообіг, що забезпечить своєчасність доставки та спростить комунікацію між сторонами.

Вище надані рекомендації дозволять вирішити й проблему адміністрування ПДВ, так як усі первинні документи будуть надходити вчасно, і це забезпечить вірність перевиставлення послуг в частині ставок ПДВ та позбавить від податкових накладних, які були отримані раніше за відображення в обліку надходження товарів або послуг або передплати за них.

Щоб уникнути неповноти або неточності даних через людський фактор, слід максимально автоматизувати процеси внесення даних та їхньої перевірки. Наприклад, впровадження додаткового програмного забезпечення, якщо бюджет підприємства дозволяє, для аналізу внесених даних, виявлення помилок при внесенні та виключення можливого дублювання. Наразі в ТОВ «Альфакоста

Юкрейн» для вирішення проблем з коректністю внесення даних в облікових програмах впроваджено автоматичне визначення відповідальних за внесення осіб та фіксування історії їх дій в програмі, також проводиться регулярний поточний контроль з боку співробітників бухгалтерії, при цьому це не завжди допомагає вирішити проблему.

Для вирішення проблем з кваліфікацією персоналу, який пов'язаний з реалізацією експедиторських послуг і не завжди розуміє сутність їх оподаткування та принцип перевиставлення транзитних послуг, необхідно заохочувати співробітників підвищувати свою кваліфікацію (надавати можливість безкоштовно відвідувати семінари, проходити курси тощо).

Щоб уникнути дублювання або втрати облікових даних, несвоєчасного анулювання проведення в випадках відміни рахунку постачальником, необхідно налагодити взаємодію та комунікацію між усіма підрозділами підприємства, шляхом чіткого визначення робочих обов'язків кожного співробітника, що допоможе уникнути проблем з визначенням кінцевого отримувача інформації щодо будь-яких змін.

Заради зменшення кількості недоотриманих підписаних зі сторони клієнта актів виконаних робіт, без яких відсутнє документальне підтвердження наданих послуг, необхідно прописувати в договорі щодо надання транспортно-експедиційних послуг строки підписання таких актів клієнтом та відправки підписаного екземпляру з боку клієнта. У разі неотримання від клієнта підписаного акту наданих послуг, можна відправити їх повторно з описом вкладення та повідомленням про вручення поштового відправлення, додавши до актів лист з проханням підписати акти. Якщо поштове відправлення було доставлене, але проігнороване, можна констатувати та зафіксувати в акті факт відмови контрагента його підписання й скріпити це підписами підприємства.

Проблеми з накопиченням кредиторської заборгованості можна вирішити шляхом скорочення строків оплати клієнтом наданих послуг прописаних в договорі або прописати в ньому оплату рахунків частинами (наприклад перші 50% виставленого рахунку клієнт має сплатити на протязі перших 5 днів з

моменту його отримання, а інші 50% впродовж місяця). Це дасть змогу прискорити отримання сплат від покупців та зменшувати кредиторську заборгованість.

Заради уникнення складнощів у майбутньому, підприємству слід звернути увагу на розпорядження КМУ «Про схвалення Стратегії запровадження підприємствами звітності із сталого розвитку» від 18.10.2024 [59]. Актуальним завданням буде виконання вимог Директиви 2013/34/ЄС щодо розкриття інформації про сталий розвиток за стандартами ESRS (Європейські стандарти звітності із сталого розвитку). ESRS визначають вимоги до розкриття впливу підприємства на екологічні, соціальні та управлінські аспекти, а також взаємодії цих аспектів із діяльністю підприємства.

Розкриття інформації за ESRS охоплює такі напрями:

- екологія (зміна клімату, економіка замкненого циклу, біорізноманіття);
- соціальне середовище (рівні можливості, умови праці, права людини);
- управління (корпоративна культура, системи внутрішнього контролю). [59]

Згідно з Директивою ЄС 2022/2464, обов’язкове подання звітних форм зі сталого розвитку відбудеться:

- з 2024 року для підприємств, охоплених Директивою 2014/95/ЄС;
- з 2025 року для великих підприємств;
- з 2026 року для малих і середніх підприємств;
- з 2028 року для підприємств за межами ЄС із філіями/дочірніми підрозділами. [59]

Звітність зі сталого розвитку має бути оприлюднена в державних реєстрах чи на веб-сайтах підприємств разом зі звітом аудитора, що забезпечить прозорість, якість та надійність даних.

Метою Стратегії є впровадження звітності із сталого розвитку в Україні до 2030 року, що дозволить адаптувати національне законодавство до стандартів

ЄС, забезпечити доступ українських підприємств до міжнародних ринків капіталу та сприяти залученню іноземних інвестицій.

Реалізація Стратегії передбачає дві стратегічні цілі, зокрема запровадження складення та оприлюднення звітності за Європейськими стандартами сталого розвитку (ESRS).

Результати реалізації:

- Створення нормативно-правової бази для звітності із сталого розвитку.
- Надання інвесторам і партнерам доступу до інформації для оцінки ризиків у сфері сталого розвитку.
- Забезпечення державних органів показниками для моніторингу екологічних, енергетичних і соціальних процесів.
- Збільшення частки підприємств, що працюють на міжнародних ринках капіталу, на 50% до 2030 року. [59]

Основні завдання:

- Імплементация європейських вимог щодо звітності із сталого розвитку.
- Впровадження ESRS та електронного формату звітності.
- Розробка порядку подання, оприлюднення звітності та механізму комунікації між органами влади та підприємствами. [59]

Отже, реалізація цієї стратегії спрямована на створення умов, які дозволять підприємствам розкривати інформацію про їхній вплив на аспекти сталого розвитку, а також про вплив сталого розвитку на їхній фінансовий стан, розвиток і ефективність.

Крім вище зазначеного, підприємству слід доробити Наказ про облікову політику, щоб узагальнити методи, принципи, процедури та рахунки обліку для подальшої однорідності даних бухгалтерського обліку та фінансової звітності. Її розробка є обов'язковою відповідно до правил Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» [35] та НП(С)БО.

Оскільки ТОВ «Альфакоста Юкрейн» здійснює свою господарську

діяльність в сфері надання транспортно-експедиторських послуг, підприємства є свої особливі підходи до обліку витрат, транзитних послуг та їх перевиставлення на клієнта.

Підприємству необхідно прописати в обліковій політиці наступне:

1. Правила документообігу. Прописати строки передачі постачальниками первинних документів, правила їхньої перевірки та порядок узагальнення даних в програмі обліку. Прописати загальні правила та строки для підписання актів наданих послуг, розробити алгоритм дій у разі неповернення підписаних, з боку клієнтів, актів.

2. Момент визнання доходів. Наразі на підприємстві момент визнання доходів визначається датою складання акту наданих послуг.

3. Особливості розподілу витрат на транзитні послуги та експедиторську винагороду. На даний момент транзитні послуги на підприємстві обліковуються на окремому рахунку та групуються згідно угод на здійснення транспортування, а витрати експедиторської діяльності обліковуються на загальних підставах обліку витрат на реалізації послуг.

4. Порядок обліку прямих та непрямих витрат, тобто визначити порядок розподілу витрат між собівартістю наданих послуг, адміністративними витратами, витратами на збут та інших операційних витрат.

5. Правила обліку ПДВ при перевиставленні послуг клієнтам – прописати можливі ставки ПДВ залежно від виду отриманих транзитних послуг та порядок їх відображення в обліку.

6. Терміни погашення існуючої дебіторської та кредиторської заборгованостей. Доцільно прописати правила відображення простроченої дебіторської заборгованості т створення резерву сумнівних боргів, при наявності ризиків її неповернення.

7. Методи нарахування амортизації для основних засобів. Вказати методи амортизації, що використовуються на підприємстві, наразі це прямолінійний метод для основних засобів та 50/50 для інших необоротних матеріальних активів.

8. Методи оцінки для різних видів запасів. На підприємстві їх облік майже не ведеться, наявні запаси при вибутті оцінюють із використанням методу ФІФО.

9. Правила обліку операцій в валюті. Прописати процес обліку валютних операцій, механізми їх перерахунку в національну валюту, порядок визначення курсових різниць при сплаті або отриманні платежів у валюті.

10. Порядок розкриття інформації у фінансовій звітності. Вказати особливості розкриття у фінансовій звітності інформації про доходи і витрати, що пов'язані з послугами перевезення та експедирування.

Завдяки обліковій політиці будуть уніфіковані облікові процедури та забезпечено співставність даних, що зменшить ризик помилок і покращить якість фінансової звітності. Це підвищить довіру до облікових даних з боку інвесторів, кредиторів та податкових органів.

Чітко встановлені та погоджені правила обліку на підприємстві дозволять отримувати якісну інформацію для прийняття важливих управлінських рішень. Також з їх допомогою можна зменшити ризики отримання штрафів за порушення ведення обліку та проблем з податковими органами під час проведення перевірок, оскільки затверджена облікова політика підтверджуватиме обґрунтованість ведення обліку господарських операцій згідно з встановленими на підприємстві правилами.

РОЗДІЛ 3. АНАЛІЗ, КОНТРОЛЬ І МОДЕЛЮВАННЯ НА БАЗІ ОСНОВНИХ ПОКАЗНИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «АЛЬФАКОСТА ЮКРЕЙН»

3.1. Аналіз загальних показників діяльності ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Для розуміння фінансового стану ТОВ «Альфакоста Юкрейн» проведемо аналіз фінансових показників за даними фінансової звітності.

Спочатку проведемо оцінку достовірності показників фінансової звітності і побудуємо пробний баланс підприємства (табл. 3.1) та звіт про фінансові результати (табл. 3.2).

Таблиця 3.1

Пробний баланс ТОВ «Альфакоста Юкрейн» на 31.12.2023 року

Стаття балансу	2022 рік	2023 рік	Абсолютне відхилення, (+/-)	Відносне відхилення, %
А	1	2	3	4
АКТИВ				
I. Необоротні активи	14631,4	11386,0	-3245,4	-22,18
II. Оборотні активи	56944,1	69048,5	+12104,4	+21,26
III. Необоротні активи для продажу	-	-	-	-
БАЛАНС	71575,5	80434,5	+8859,0	+12,38
ПАСИВ				
I. Власний капітал	1388,3	2510,9	+1122,6	+80,86
II. Довгострокові зобов'язання	-	3500,0	+3500,0	+100,00
III. Поточні зобов'язання	70187,2	74423,6	+4236,4	+6,04
БАЛАНС	71757,5	80434,5	+8859,0	+12,38

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Отже, за обліковим даними підприємства було складено пробний баланс, дані якого повністю співставні з показниками балансу у поданій фінансовій звітності за 2023 рік.

Таким чином, за даними пробного балансу можна побачити, що активи дорівнюють пасивам.

Це дозволяє сказати про збалансованість показників, правильність бухгалтерських проведення та загальну коректність відображення облікових даних.

Таблиця 3.2

Пробний звіт про фінансові результати ТОВ «Альфакоста Юкрейн» за 2023 рік

Стаття	2023 рік	2022 рік	Абсолютне відхилення, (+/-)	Відносне відхилення, %
1	2	3	4	5
Чистий дохід	49315,8	37401,0	+11914,8	+31,86
Інші операційні доходи	886,4	2267,6	-1381,2	-60,91
Інші доходи	591,1	302,4	+288,7	+95,47
Разом доходи	50793,3	39972,0	+10821,3	+27,07
Собівартість реалізації	40287,4	33124,6	+7162,8	+21,62
Інші операційні витрати	8998,4	6147,2	+2851,2	+46,38
Інші витрати	138,5	169,6	-31,1	-18,34
Разом витрати	49424,3	39441,4	+9982,9	+25,31
Фінансовий результат до оподаткування	1369,0	530,6	+838,4	+158,01
Податок на прибуток	246,4	95,5	+150,9	+158,01
Чистий прибуток	1126,6	435,1	+691,5	+158,93

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

У ході загальної оцінки фінансової звітності аналізованого підприємства необхідно зазначити, що вона відповідає законодавчо встановленим вимогам, дані балансу та звіту про фінансові результати є співставними. Отримання чистого прибутку в розмірі 1126,6 тис. грн. за 2023 рік, збільшило абсолютне відхилення власного капіталу, а саме нерозподілений прибуток, на таку ж суму.

Чистий дохід від реалізації послуг у 2023 році зріс на 11 913,80 тис. грн (+31,86%). Це підтверджує факт зростання обсягів продажів або підвищення цін на послуги.

За даними фінансової звітності можна побачити, що темпи росту чистого доходу від наданих послуг перевищують темпи зростання їх собівартості.

Собівартість реалізованих послуг збільшилась на 7 162,80 тис. грн. (+21,63%), що вказує на зростання витрат на послуги, але темп зростання собівартості порівняно з доходом є нижчим. Це є позитивною тенденцією та підтверджує ефективність використання ресурсів підприємства, що сприяє зростанню чистого прибутку, який збільшує власний капітал підприємства та дає змогу збільшувати масштаби господарської діяльності за його рахунок.

Зростання валового прибутку на 4 751,00 тис. грн. (+111,11%) – важливий показник позитивної динаміки покращення фінансових результатів.

Динаміка чистого доходу (+31,86%) свідчить про правильність обраної бізнес-стратегії, яка дозволила підприємству збільшити обсяги реалізації. Проте собівартість реалізації зросла на 21,63%, що вимагає безперервного контролю над витратами та їх подальшу оптимізацію.

Проведемо аналіз складу, структури та динаміки власного капіталу ТОВ «Альфакоста Юкрейн».

Таблиця 3.3

Аналіз складу, структури та динаміки власного капіталу

Показник	Сума, тис. грн.			Питома вага, %		
	2022	2023	абсолютне відхилення (+,-)	2022	2023	Відхилення, в.п.
А	1	2	3	4	5	6
Власний капітал – усього	1388,3	2510,9	+1122,6	100,0	100,0	х
Зареєстрований капітал	1140,0	1140,0	-	82,1	45,4	-36,7
Капітал у дооцінках	-	-	-	-	-	-
Додатковий капітал	-	-	-	-	-	-
Резервний капітал	-	-	-	-	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	248,7	1371,3	+1122,6	17,9	54,6	+36,7
Неоплачений капітал	-0,4	-0,4	-	-	-	-
Вилучений капітал	-	-	-	-	-	-

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

За даними аналізу складу, структури та динаміки власного капіталу видно,

що на кінець 2023 року власний капітал збільшився на 1 122,6 тис. грн., такі зміни відбулися за рахунок збільшення нерозподіленого прибутку на 1 122,6 тис. грн. у звітному році.

Крім цього відбулись зміни в структурі власного капіталу, в 2022 році питома вага зареєстрованого капіталу складала 82,1%, а в 2023 році вже 45,4%, загальне відхилення склало 36,7 в.п. Питома вага нерозподіленого прибутку в загальній сумі власного капіталу прямо пропорційно зросла на 36.7 в.п., і на кінець 2023 року склала 54.6%.

Згідно з даними YouControl, статутний капітал у 2021 році стрімко зріс з 40 тис. грн. до 1 140 тис. грн. (Додаток АЛ) Таке збільшення статутного капіталу на 1 100 тис. грн. обумовлено внесення грошових коштів одним з власників підприємства або стороннім інвестором, але враховуючи структуру власності підприємства (Додаток Д), де інша особа, що здійснює контроль, відсутня та 100% контроль здійснюється директором, можна дійти висновку, що саме він вніс кошти до статутного капіталу.

Наступним проведемо аналіз складу, структури та динаміки позикового капіталу підприємства.

Таблиця 3.4

Аналіз складу, структури та динаміки позикового капіталу підприємства

Показник	Сума, тис. грн.			Питома вага, %		
	2022	2023	абсолютне відхилення (+,-)	2022	2023	абсолютне відхилення (+,-)
А	1	2	3	4	5	6
Позиковий капітал - усього	70187,2	77923,6	+7736,4	100,00	100,00	x
1. Довгострокові зобов'язання	-	3500,0	+3500,0	-	4,49	+4,49
2. Поточні зобов'язання – усього, у тому числі:	70187,2	74423,6	+4236,4	100,0	95,51	-4,49
2.1. Кредити та займи	-	-	-	-	-	-

Продовження табл. 3.4

А	1	2	3	4	5	6
2.2. Кредиторська заборгованість – усього, у тому числі	38574,1	51319,8	+12745,7	54,96	68,96	+14,00
2.2.1. за товари, роботи, послуги	38412,1	51026,0	+12613,9	54,73	68,56	+13,83
2.3. Інші поточні зобов'язання	31613,1	23103,8	-8509,3	45,04	31,04	-14,00

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Позиковий капітал за 2023 рік збільшився на 7736,4 тис. грн. і склав 77923,6 тис. грн., це відбулося за рахунок збільшення довгострокових та поточних зобов'язань на 3500,0 тис. грн. та 4236,4 тис. грн. відповідно.

Найбільшу частку в структурі поточних зобов'язань займає кредиторська заборгованість, яка у 2022 році складає 38574,1 тис. грн. або 54,96%, а в 2023 – 51319,8 тис. грн. або 68,96%, тобто в звітному році її розмір збільшився на 12613,9 тис. грн. або на 14 в.п.

Згідно з даними аналізу заборгованості YouControl, тобто співвідношення загальних зобов'язань до загальних активів, має високий рівень ризику та складає 96,88%. (Додаток АМ) Обслуговування існуючих боргів сильно обтяжує компанію, важко залучити нові борги. Такі результати обумовлені специфікою діяльності підприємства, так як щоб покрити свою кредиторську заборгованість перед постачальниками, необхідно зменшити дебіторську заборгованість покупців, тобто отримати від них оплату за надані послуги. Зазвичай оплата від покупців надходить лише після звершення послуг, надання яких може тривати більше місяця, та погодження акту наданих послуг, через це підприємству нерідко не вистачає поточних коштів для сплати поточної заборгованості.

Крім цього коефіцієнт покриття, тобто співвідношення оборотних активів до поточних зобов'язань, складає 92,78%, що свідчить про середній рівень ризику. Отже можна зробити висновок, що ліквідності дещо не вистачає, щоб сплачувати рахунки. (Додаток АН)

Згідно даних аналізу робочого капіталу (співвідношення робочого капіталу

до загальних активів), підприємство має середній рівень ризику, тобто ліквідності не вистачає, щоб сплачувати рахунки та покривати борги. (Додаток АП)

Аналіз боргів виявив високий рівень ризику, так обслуговування існуючих боргів сильно обтяжує компанію, важко залучити нові борги. Станом на 2023 рік, співвідношення загальних зобов'язань до власного капіталу склало аж 3103,41%, тобто на 1 грн. власного капіталу припадає 31 грн. боргу. (Додаток АР)

Розглянемо склад, структуру та динаміку фінансових результатів аналізованого підприємства. Розгляд складу, структури та динаміки фінансових результатів дозволить отримати глибше розуміння поточного фінансового стану підприємства, виявити основні джерела формування чистого прибутку та статті, які найбільше впливають на фінансові результати.

Таблиця 3.5

Аналіз складу, структури і динаміки фінансових результатів

Показники	Сума, тис. грн.		Структура елементів формування чистого прибутку, %		Зміна структури пунктів
	2022	2023	2022	2023	
А	1	2	3	4	5
1. Чистий дохід	37402,0	49315,8	100	100	-
2. Собівартість реалізованих послуг	33124,6	40287,4	88,56	81,69	-6,87
3. Валовий прибуток	4277,4	9028,4	11,44	18,31	+6,87
4. Інші операційні витрати	6147,2	8998,4	16,44	18,25	+1,81
5. Інші операційні доходи	2267,6	886,4	6,06	1,80	-4,27
6. Прибуток від основної операційної діяльності	397,8	916,4	1,06	1,86	+0,79
7. Інші витрати	169,6	138,5	0,45	0,28	-0,17
8. Інші доходи	302,4	591,1	0,81	1,20	+0,39
9. Фінансовий результат до оподаткування	530,6	1369	1,42	2,78	+1,36
10. Чистий прибуток	435,1	1122,6	1,16	2,28	+1,11

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

За результатами аналізу складу, структури і динаміки фінансових

результатів можна побачити, що чистий дохід підприємства зріс з 37402,0 тис. грн. до 49315,8 тис. грн. Собівартість реалізованих послуг є основною складовою витрат, її частка в чистому доході в 2022 році складала 88,56%, а у 2023 знизилася до 81,69%, тобто стала меншою на 6,87 в.п. Це свідчить про збільшення ефективності використання ресурсів підприємства, що в свою чергу сприяло підвищенню валового прибутку в 2,1 рази з 4277,4 тис. грн. до 9028,4 тис. грн.

Зростання інших операційних витрат з 6147,2 тис. грн. до 8998,4 тис. грн. може свідчити про зростання загальних операційних витрат, що скоріше за все пов'язано з нарощуванням виробничої потужності підприємства.

Прибуток від основної операційної діяльності зріс у 2,3 рази з 397,8 тис. грн. до 916,4 тис. грн. Відповідно чистий прибуток у 2,5 рази з 435,1 тис. грн. до 1122,6 тис. грн. та його частка в структурі зросла на 1,11 в.п.

Отже, динаміка фінансових результатів на підприємстві є позитивною та свідчить про підвищення ефективності його оперативної діяльності, але слід контролювати темпи зростання інших операційних витрат, їх стрімке підвищення може негативно впливати на кінцеві результати операційної діяльності.

За даними YouControl, з 2016 року компанія почала отримувати доходи від експортної діяльності та з 2019 по 2021 роки він складав основну частину доходу порівняно з загальними доходами.

Найбільше значення доходу від експорту було в 2019 році, тоді він склав приблизно 225 млн. грн. (Додаток АС) З початком повномасштабного вторгнення отримання доходу від експортних операцій припинилось, що свідчить про призупинення експортних операцій на підприємстві через ситуацію в країні.

Отже, даний тип аналітики показав, яку частку у виручці від реалізації послуг займають кошти, що були отримані від зовнішньоекономічної діяльності. За цим графіком можна простежити рівень впливу на контрагента економічної ситуації в країні, а також існуючі ризики, що пов'язані із відсутністю можливості повноцінного ведення експортних операцій для підприємства. (Додаток АС)

Станом на 2021 рік дохід від експорту складався з експорту таких товарів, як:

- Олії соняшникова, сафлорова або бавовняна та їх фракції, рафіновані або нерафіновані, але без зміни їх хімічного складу. Дохід від складав приблизно 150-200 млн. грн. або 85-90% від загального доходу від експорту.
- Олія соєва та її фракції, рафіновані або нерафіновані, але без зміни їх хімічного складу. Дохід – приблизно 15-20 млн. грн. або 5-10%,
- Вироби будівельні з пластмас, не зазначені в іншому місці. Дохід – приблизно 5,5-6 млн. грн. або 3-5% (Додаток АТ)

Найбільше значення доходу від імпорту припало на 2017-2018 роки. У 2017 році воно складало 1,5-2 млн. грн., а в 2018 вже 2,5-3 млн. грн. У період з 2019 по 2020 роки імпортних операцій не відбувалось, а в 2021 році дохід від імпорту склав менше 500 тис. грн. (Додаток АУ)

За даними YouControl можна побачити динаміку чистого доходу (виручки) за період діяльності підприємства з 2014 по 2023 рік. Станом на 2023 рік чисті продажі складають 45-50 млн. грн., що свідчить про середній рівень ризику. Підприємство не таке велике, щоб мати диверсифікований бізнес і займати значну ринкову частку. (Додаток АФ)

Проведемо аналіз рентабельності показників підприємства за 2022 та 2023 роки.

Таблиця 3.6

Аналіз показників рентабельності

Показники	2022	2023	Відхилення (+,-)
А	1	2	3
1. Чистий дохід (виручка) від реалізації послуг, тис. грн.	37402,00	49315,80	+11913,80
2. Собівартість реалізованих послуг, тис. грн.	33124,60	40287,40	+7162,80
3. Валовий прибуток, тис. грн.	4277,40	9028,40	+4751,00
4. Адміністративні витрати, тис. грн	х	х	х
5. Витрати на збут, тис. грн	х	х	х
6. Прибуток від основної операційної діяльності, тис. грн	4277,40	9028,40	+4751,00

Продовження табл. 3.6

А	1	2	3
7. Чистий прибуток, тис. грн.	435,1	1122,6	+687,5
8. Рентабельність витрат, %	12,91	22,41	+9,50
9. Рентабельність основної операційної діяльності, %	12,91	22,41	+9,50
10. Рентабельність продажів, %	1,16	2,28	+1,11
11. Рентабельність активів підприємства, %	0,61	1,40	+0,79
12. Рентабельність власного капіталу, %	31,34	44,71	+13,37

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

За аналізований період на підприємстві відбулось збільшення чистого доходу від реалізації послуг на 11913,8 тис. грн. та збільшення собівартості реалізованих послуг на 7162,8 тис. грн. Валовий прибуток підприємства збільшився на 4751 тис. грн., а також і прибуток від основної операційної діяльності. Дана ситуація склалася через те, що відбулося збільшення темпів зростання чистого доходу над темпами зростання собівартості реалізованої послуг.

Всі ці зміни вплинули на рентабельність діяльності підприємства, а саме:

- рентабельність власного капіталу зросла на 13,37 в.п., тобто якщо у попередньому році на 1 грн. власного капіталу підприємства припадало 31 к. прибутку, то вже у звітному році 45 к.;
- рентабельність витрат зросла на 9,5 в.п., тобто якщо у попередньому році на 1 грн. собівартості реалізованих послуг припадало 13 к. прибутку від основної операційної діяльності, то у звітному році вже 22 к.;
- рентабельність основної операційної діяльності зросла прямо пропорційно збільшенню рентабельності витрат, тобто якщо у попередньому році на 1 грн. загальної суми витрат від основної операційної діяльності припадало 13 к. прибутку від основної операційної діяльності, то у звітному році вже 22 к.;
- рентабельність продажів зросла на 1,1 в.п., тобто якщо у попередньому році на 1 грн. чистого доходу припадало 1 к. прибутку від

основної операційної діяльності, то у звітному році вже 2 к.;

– рентабельність активів підприємства також зросла на 0,79 в.п., тобто якщо у попередньому році на 1 грн. загальної суми активів підприємства припадало 0,61 к. прибутку від основної операційної діяльності, то у звітному році вже 1,4 к.

Таким чином, у підприємства спостерігається позитивна динаміка до збільшення чистого прибутку, що сприяє зростанню рентабельності показників.

Згідно з даними аналізу YouControl, зростання продажів станом на 2023 рік склало 31,85% або 11913,80 тис. грн., таке зростання продажів є помірним, та відбувається природними темпами, тому має низький рівень ризику. (Додаток АХ) Найбільший рівень ризику на основі цього показника був у 2016 році.

Зростання чистого прибутку станом на 2023 рік склало 158,01 або 687,5 тис. грн. Таке зростання прибутку є занадто швидким та має середній рівень ризику. (Додаток АЦ)

Рентабельність продажів склала 2,28% станом на 2023 рік, що свідчить про недостатність прибутку, тому запас міцності підприємства – середній. (Додаток АШ)

Сума загальних активів на підприємстві у 2023 році складала 80-85 млн. грн. Підприємство не таке велике, щоб мати диверсифікований бізнес і займати значну ринкову частку.

Найбільша кількість активів була у 2018-2019 роках, з 2020 року їхня кількість значно впала, що може бути наслідками скорочення обсягів діяльності під час пандемії. (Додаток АЩ)

Рентабельність активів станом на 2023 рік складала 1,4%. Це замало, запас міцності недостатній, тому рівень ризику для підприємства є високим. (Додаток АЮ)

Проаналізуємо ефективність використання грошових коштів на підприємстві.

Таблиця 3.7

Аналіз ефективності використання грошових коштів на підприємстві

Коефіцієнт	2022	2023	Відхилення (+,-)
1	2	3	4
1. Коефіцієнт оборотності грошових коштів	$37402,0/1645,3 = 22,73$	$49315,8/4493,1 = 10,98$	-11,75
2. Тривалість обороту грошових коштів, днів	$1645,3*360/37402,0 = 15,84$	$4493,1*360/49315,8 = 32,80$	+16,96

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

В 2022 році грошові кошти підприємства здійснили 22,7 оберти, тривалість одного оборту складала 15,8 днів. В 2023 році грошові кошти здійснили майже 11 обертів, тривалістю оборту в 32,8 дні, що свідчить про сповільнення обертання грошових коштів та збільшенню тривалості одного оборту майже на 17 днів, це може бути результатом заморожування коштів через неефективне їх використання.

Отже, поточний аналіз ефективності використання грошових коштів є критично важливим, оскільки він дозволяє на основі його результатів оптимізувати поточні витрати, допомагає визначити, чи достатньо підприємству грошових коштів для виконання своїх поточних зобов'язань, підвищити ліквідність та ефективно управляти ресурсами підприємства.

Здійснимо аналіз складу та структури оборотних активів для глибшого розуміння поточного стану оборотних активів підприємства.

Таблиця 3.8

Аналіз динаміки складу та структури оборотних активів підприємства

Статті	Сума, тис. грн		Відхилення (+, -)		Структура, %		Відхилення структури, в. п.
	2022	2023	тис. грн	%	2022	2023	
1	2	3	4	5	6	7	8
Запаси	5332,9	1279,4	-4053,5	-76,01	9,37	1,85	-7,51

Продовження табл. 3.8

1	2	3	4	5	6	7	8
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	40384,7	42596,4	2211,7	+5,48	70,92	61,69	-9,23
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	-	-	-	-	-	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	8109,7	16235,0	8125,3	+100,19	14,24	23,51	+9,27
Гроші та їх еквіваленти	1645,3	4493,1	2847,8	+173,09	2,89	6,51	+3,62
Витрати майбутніх періодів	-	-	-	-	-	-	-
Інші оборотні активи	1471,5	4444,6	2973,1	+202,05	2,58	6,44	+3,85
Оборотні активи усього	56944,1	69048,5	12104,4	+21,26	100	100	-

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

В звітному році загальна сума оборотних активів збільшилася на 12104,4 тис. грн. або на 21,26%. Такі зміни були викликані збільшенням інших іншої поточної дебіторської заборгованості на 8125,3 тис. грн., оборотних активів на 2973,1 тис. грн. та грошових коштів та їх еквівалентів на 2847,8 тис. грн., збільшення їхньої частки в структурі оборотних активів підприємства склали 9,27 в.п., 3,85 в.п. та 3,62 в.п. відповідно.

Незважаючи на збільшення дебіторської заборгованість за товари, роботи, послуги на 2211,7 тис. грн. або на 5,48% в звітному році, її частка в структурі оборотних активів зменшилась на 9,23 в.п.

Крім цього запаси підприємства зменшились на 4053,5 тис. грн. або 76,01% та їхня частка в структурі запасів зменшилась на 7,51 в.п.

Для більшого розуміння поточного стану підприємства, проведемо аналіз коефіцієнтів фінансової стійкості.

Таблиця 3.9

Аналіз коефіцієнтів фінансової стійкості підприємства

Показники	Алгоритм розрахунку	2022	2023	Зміна (+,-)
А	Б	1	2	3
1. Коефіцієнт автономії (рекомендоване значення $\geq 0,5$)	[Власний капітал]: [Валюта балансу]	0,019	0,031	+0,012
2. Коефіцієнт фінансової залежності (рекомендоване значення ≥ 1)	[Валюта балансу]: [Власний капітал]	51,556	32,034	-19,522
3. Коефіцієнт фінансового ризику (рекомендоване значення ≤ 1)	[Позиковий капітал]: [Власний капітал]	27,785	20,439	-7,346
4. Коефіцієнт мобільності (рекомендоване значення варіює залежно від галузі, в якій функціонує підприємство)	[Оборотні активи]: [Необоротні активи]	3,892	6,064	+2,172
5. Коефіцієнт маневреності власного капіталу (рекомендоване значення $\geq 0,1$)	[Власні оборотні кошти]: [Власний капітал]	-9,539	-3,535	+6,004
6. Коефіцієнт забезпеченості запасів власними оборотними коштами (рекомендоване значення ≥ 1)	[Власні оборотні кошти]: [Запаси]	-2,483	-6,937	-4,454
7. Коефіцієнт автономії джерел формування запасів (рекомендоване значення – збільшення)	[Власні оборотні кошти]: [Основні джерела формування запасів]	-0,331	-0,165	+0,167
8. Коефіцієнт кредиторської заборгованості (рекомендоване значення – зменшення)	[Кредиторська заборгованість]: [Поточні зобов'язання]	0,547	0,686	+0,138
9. Коефіцієнт співвідношення між дебіторською і кредиторською заборгованістю	[Дебіторська заборгованість]: [Кредиторська заборгованість]	1,257	1,146	-0,111

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

За аналізований період коефіцієнт автономії не відповідає нормативному значенню, так у попередньому році власного капіталу в загальній сумі джерел

фінансування активів складав 1,9%, то у звітному році 3,1%, що свідчить про повільне зменшення фінансової залежності підприємства на 1,2 в.п.

З іншого боку, коефіцієнт фінансової залежності відповідає нормативному значенню, але на кінець звітного року він зменшився на 19,52 грн.. У попередньому році він складав 51,56 грн. усіх джерел формування активів на 1 грн. власного капіталу, а у звітному році вже 32,034 грн., що на 19,52 грн. менше ніж у попередньому році.

У свою чергу коефіцієнт фінансового ризику підприємства не відповідає допустимим нормативним значенням, але на кінець звітного року він зменшився на 7,35 грн., так у попередньому році на 1 грн. власного капіталу припадало 27,78 грн. позикового капіталу, а у звітному році вже 20,44 грн., що є позитивною тенденцією.

Коефіцієнт мобільності підприємства показує, що у попередньому році на 1 грн. необоротних активів припадало 3,89 грн. оборотних активів, а у звітному році цей показник збільшився на 2,17 грн. і становив 6,06 грн., тобто за аналізований період відбулось збільшення оборотного капіталу підприємства.

Значення коефіцієнту маневреності власного капіталу за аналізований період показує нестачу власних оборотних активів, яка у попередньому році склала 953,9%, а у звітному зменшилась на 600 в.п. та склала 353,5%.

Ситуація щодо забезпеченості запасів власними оборотними коштами погіршилась, так у попередньому році для створення 1 грн. запасів підприємство не вистачало 2,48 грн. власних оборотних коштів, а у звітному році вже 6,94 грн.. Таким чином, підприємству не вистачає власних коштів для формування 1 грн. запасів. Воно вимушене покривати нестачу власних коштів збільшенням суми залучених.

Коефіцієнт автономії джерел формування запасів збільшився на 16,7%, тобто на підприємстві трохи збільшилась ступінь незалежності власних джерел формування запасів від позикового капіталу, так у попередньому році нестача власних оборотних коштів складала 33,1% від всіх джерел формування запасів, а у звітному році вже 16,5%.

Коефіцієнт кредиторської заборгованості показує, що у попередньому році поточні зобов'язання підприємства на 54,7 % складались з кредиторської заборгованості, а в звітному році вже на 68,6%. Таким чином, на підприємстві відбулося збільшення кредиторської заборгованості на 13,8%, що є негативною тенденцією, так як це свідчить про накопичення своєчасно не погашених поточних боргів, а вони є найбільш ризиковими джерелами фінансування.

Коефіцієнт співвідношення між дебіторською та кредиторською заборгованістю показує, що у попередньому році підприємство мало змогу покрити свої кредиторські зобов'язання за рахунок дебіторських зобов'язань на 125,7%, а у звітному 110,46%. Таким чином, підприємству слід звернути увагу на свою розрахункову політику в частині своєчасного погашення покупцями поточних боргів.

Аналізоване підприємство як у попередньому так і у звітному році має нестійкий фінансовий стан з відносно позитивною динамікою щодо покращення ситуації.

Таблиця 3.10

Аналіз показників платоспроможності підприємства

Показники	Алгоритм розрахунку	2022	2023	Зміна (+,-)
А	Б	1	2	3
1. Коефіцієнт абсолютної платоспроможності (ліквідності) (рекомендоване значення $\geq 0,2-0,25$)	[Грошові кошти та їх еквіваленти]: [Поточні зобов'язання]	0,023	0,060	+0,037
2. Коефіцієнт швидкої платоспроможності (ліквідності) (рекомендоване значення $\geq 0,8-1$)	[Грошові кошти та їх еквіваленти + кошти у розрахунках]: [Поточні зобов'язання]	0,714	0,851	+0,136
3. Коефіцієнт загальної платоспроможності (ліквідності) (рекомендоване значення $\geq 2 - 2,5$)	[Оборотні активи]: [Поточні зобов'язання]	0,811	0,928	+0,116

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

За даними табл. 3.10 встановлено, що коефіцієнт абсолютної ліквідності як на кінець попереднього року, так і на кінець звітного року не відповідає

нормативному значенню. Так, на кінець попереднього року підприємство мало змогу покрити поточні зобов'язання за рахунок мобілізації грошових коштів та їх еквівалентів лише на 2,3%, а на кінець звітного року вже на 6%. при нормативному значенні більше або дорівнює 20-25%. Тобто, спостерігається незначна позитивна тенденція щодо його збільшення.

Коефіцієнт швидкої платоспроможності на кінець попереднього року не відповідає нормативному значенню, але на кінець звітного року досягає нормативного значення. Так, на кінець попереднього року підприємство мало змогу розрахуватись по поточним зобов'язання за рахунок мобілізації грошових коштів та їх еквівалентів та коштів у розрахунках на 71,4%, а на кінець звітного року вже аж на 85,1% при нормативному значенні дорівнює або більше 80-100%. Таким чином, спостерігається позитивна тенденція щодо поступового збільшення коефіцієнту швидкої платоспроможності.

Коефіцієнт загальної платоспроможності, як на кінець попереднього року, так і на кінець звітного року не відповідає нормативному значенню, не зважаючи незначну тенденцію до його збільшення, покращення платоспроможності практично не відбулось. Так, на кінець попереднього року підприємство мало змогу розрахуватись по поточним зобов'язанням за рахунок мобілізації усіх оборотних активів на 81,1%, а у звітному році вже на 92,8%, це збільшення є дуже незначним для підприємства.

Таким чином, аналізоване підприємство має низький рівень платоспроможності, але існує можливість щодо покращення ситуації, а задля цього підприємству необхідно приділити увагу структурі оборотних активів і не допускати заморожування грошових коштів у дебіторській заборгованості.

Далі проведемо аналіз показників фінансової звітності підприємства, які дадуть змогу визначити його типу фінансової стійкості. Фінансова стійкість підприємств є основним показником стабільного функціонування підприємства, його розвитку та платоспроможності.

Таблиця 3.11

Аналіз типу фінансової стійкості підприємства

Показники	2022	2023
А	1	2
Власний капітал, тис. грн.	1388,30	2510,90
Необоротні активи, тис. грн.	14631,40	11386,00
Власні оборотні кошти, тис. грн.	-13243,10	-8875,10
Довгострокові зобов'язання, тис. грн.	х	х
Наявність власних та довгострокових джерел покриття запасів, тис. грн.	-13243,10	-8875,10
Короткострокові кредити і позики, тис. грн.	х	х
Загальна сума основних джерел покриття запасів, тис. грн.	-13243,10	-8875,10
Запаси	5332,90	1279,40
Надлишок, нестача власних оборотних коштів для покриття запасів, тис. грн.	-18576,00	-10154,50
Надлишок, нестача власних оборотних коштів та довгострокових зобов'язань для покриття запасів, тис. грн.	-18576,00	-10154,50
Надлишок, нестача основних джерел для покриття запасів, тис. грн.	-18576,00	-10154,50
Тип фінансової стійкості	0.0.1.	0.0.1.
Запас фінансової стійкості у днях	-179	-74
Надлишок (+) або нестача (-) коштів на 1 грн. запасів, грн.	-3,48	-7,94

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Під час проведення аналізу типу фінансової стійкості підприємства було встановлено, що аналізоване підприємство має нестійкий фінансовий стан як у попередньому так і у звітному періоді.

Така ситуація на підприємстві склалася в наслідок того, що підприємство не має власних оборотних коштів, довгострокових джерел для покриття запасів й короткострокових кредитів та позик.

Що стосується запасу фінансової стійкості підприємства, то у попередньому році він склав -179 днів, а у звітному році вже -74 дні, тобто якщо у попередньому році на 1 грн. запасів припадало 3,48 грн. нестачі основних

джерел для покриття запасів, то у звітному році вже 7,94 грн.

Таким чином, якщо враховувати сферу діяльності підприємства, то воно покриває свої витрати виключно за рахунок сплачених клієнтом грошей. Тому підприємству слід звернути увагу на зменшення суми дебіторської заборгованості, що значно прискорить оборотність оборотних коштів.

Також, у ході дослідження стану обліку на підприємстві ТОВ «Альфакоста Юкрейн» було проведено аналіз фінансової звітності за 2022–2023 роки, оцінено динаміку змін показників балансу та звіту про фінансові результати, а також визначено ключові проблеми організації облікових процесів на підприємстві.

Результати аналізу свідчать про покращення фінансових показників підприємства у 2023 році, зокрема:

- Зростання чистого доходу (+31,86%) демонструє ефективність господарської діяльності та збільшення обсягів реалізації послуг.
- Нижчий темп зростання собівартості реалізованої послуг (+21,63%) порівняно зі зростанням доходів вказує на значну ефективність управління витратами.
- Збільшення чистого прибутку (+158,93%) свідчить про результативність господарської діяльності, підвищення рентабельності активів і власного капіталу, що робить підприємство більш привабливим для інвесторів.

Поряд із позитивними тенденціями, було виявлено низку проблем обліку та надано рекомендації щодо їх усунення заради підвищення якості облікових даних та оптимізації господарських процесів підприємства. Зокрема, розробка облікової політики є ключовою складовою забезпечення відповідності облікових процедур законодавству, підвищення ефективності управлінських рішень та формування достовірної фінансової звітності. Вона мінімізує ризики помилок, спрощує комунікацію з податковими органами та дозволяє адаптувати облік до специфіки сфери діяльності підприємства.

Загалом, фінансові результати ТОВ «Альфакоста Юкрейн» за 2023 рік демонструють позитивну динаміку, що є результатом ефективного управління господарською діяльністю. Разом із тим, удосконалення облікових процесів

сприятиме подальшому підвищенню фінансової стійкості підприємства, мінімізації ризиків і забезпеченню прозорості його діяльності.

3.2. Система контролю у ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

У ТОВ «Альфакоста Юкрейн» не існує централізованої служби внутрішнього контролю або відповідальної за внутрішній контроль особи. Контроль в основному здійснюється керівництвом, яке контролює роботу своїх підлеглих. Через це обов'язки за внутрішнім контролем більшою мірою покладено на головного бухгалтера, який вимушений слідкувати за всіма поточними процесами на підприємстві.

Аналізоване підприємство не об'єктом суспільного інтересу, тому воно не зобов'язане проходити обов'язковий щорічний аудит та оприлюднювати свою фінансову звітність. За весь час господарської діяльності підприємства залучання зовнішніх аудиторів для здійснення аудиторських перевірок не відбувалося.

Контроль діяльністю підприємства ведеться з боку податкової служби. Інколи проводяться податкові перевірки клієнтів та постачальників підприємства, де ТОВ «Альфакоста Юкрейн» виступає в ролі пов'язаної особи та має надати пакет документів, а саме їх завірених копій, для підтвердження здійснення господарських операцій з суб'єктом господарської діяльності, який проходить податкову перевірку. Усі документи, підготовлені для податкової, спочатку перевіряються юристами, після чого повним пакетом надаються перевіряльнику.

Крім цього підприємство веде розрахункові операції в валюті, тому підпадає під валютний нагляд з боку Національного банку України (НБУ).

Валютний нагляд – це система контролю, що здійснюється державними органами та уповноваженими установами за дотриманням суб'єктами господарювання, банками, фінансовими установами й громадянами валютного законодавства країни. Його головна мета – забезпечення стабільності

національної валюти, регулювання валютних операцій і запобігання незаконним фінансовим махінаціям.

В Україні валютний нагляд регулюється Законом України «Про валюту і валютні операції». Основні положення якого включають:

- Лібералізацію валютного законодавства (спрощення правил для зовнішньоекономічної діяльності).
- Запровадження електронного декларування валютних операцій.
- Дозволи на відкриття рахунків у іноземних банках та проведення міжнародних платежів.
- Контроль за своєчасністю розрахунків за експортно-імпортними операціями.

Валютний нагляд встановлює правила для експортерів, імпортерів, банків та інших учасників фінансового ринку, включаючи процедури розрахунків, обміну валют, переказу коштів за кордон і проведення інвестицій.

Система нагляду спрямована на запобігання відмиванню грошей, фінансуванню тероризму та іншим незаконним валютним операціям.

Основними завданнями валютного нагляду є:

- Забезпечення прозорості валютних операцій.
- Контроль за законністю розрахунків у зовнішньоекономічній діяльності.
- Сприяння припливу іноземних інвестицій та валютної виручки.
- Запобігання відтоку капіталу через незаконні чи непрозорі операції.
- Створення сприятливих умов для розвитку валютного ринку в межах державних інтересів.

Отже, НБУ слідкує за всіма надходженнями валюти та операціями з її купівлі, які вимагають вчасне наданням банку підтверджуючих документів надання послуг, за які була надіслана валюта, або підтверджуючих документів отримання послуг, для сплати яких підприємство має придбати валюту. При купівлі валюти в банк підвантажується підписаний валютний договір з постачальником, надаються скановані копії підписаних з обох сторін акту та

підписаного рахунку від постачальника, лист про валютні залишки на всіх поточних рахунках підприємства на дату купівлі валюти. Після розгляду усіх наданих документів та затвердження їх банком, списуються кошти в національній валюті для подальшої купівлі іноземної валюти. Далі валютні кошти зараховуються на поточний валютний рахунок підприємства, після чого підприємство має змогу зробити SWIFT платіж та переказати валюту постачальникові.

SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications) – це міжнародна міжбанківська мережа, яка дозволяє банкам обмінюватися зашифрованими повідомленнями щодо переказів коштів, відкриття акредитивів, валютних операцій тощо. Завдяки системі переказів SWIFT можна здійснювати перекази в іноземній валюті на користь фізичних та юридичних осіб у будь-яку країну світу. [82]

Коли здійснюється SWIFT-платіж, фактичне переміщення грошей відбувається через кореспондентські рахунки банків, тоді як SWIFT слугує каналом передачі інформації між установами.

SWIFT-платежі супроводжуються комісіями, які можуть оплачувати:

- SHA (shared) – комісія розподіляється між платником і отримувачем.
- OUR – усі витрати сплачує платник.
- BEN – витрати сплачує отримувач. [83]

Основні елементи SWIFT-платежу

1. SWIFT-код: Унікальний ідентифікатор банку, який складається з 8-11 символів (наприклад, DEUTDEFF для Deutsche Bank).
2. IBAN: Міжнародний номер банківського рахунку отримувача (обов'язковий для платежів у ЄС).
3. Валюта: Можуть використовуватися будь-які основні валюти (USD, EUR, GBP тощо).

При отриманні валюти, спочатку вона попадає на транзитний рахунок і тільки, після отримання банком підтверджуючих документів, зараховується на поточний рахунок підприємства у іноземній валюті.

Граничний термін розрахунків за зовнішньоекономічним контрактом починається з оформлення митної декларації або постачання товару та триває до реального отримання оплати.

Цей строк становить 180 днів, однак його тривалість може змінюватися залежно від законодавчих норм або умов конкретного контракту. Тому важливо залучати кваліфікованих бухгалтерів і стежити за актуальними постановами Кабінету Міністрів.

За порушення строків валютного контролю Законом України «Про валюту та валютні операції» передбачається накладення штрафу [36]. У разі прострочення резиденту нараховується пеня у розмірі 0,3% від суми недоотриманих коштів за кожний день затримки. Загальний розмір пені не може перевищувати суму непокритого контракту. Тому аналізоване підприємство намагається слідкувати за строками та правильність здійснення валютних операцій, що не підпасти під штрафні санкції з боку держави.

Таким чином, валютний нагляд – це важливий інструмент регулювання валютного ринку, який забезпечує стабільність національної валюти, законність валютних операцій і контроль за дотриманням економічних інтересів держави. Він сприяє прозорості, стабільності фінансової системи та інтеграції країни у світову економіку.

Інвентаризація на підприємстві проводиться раз на рік у листопаді. При інвентаризації необоротних активів складається та затверджується наказ на проведення інвентаризації. Під час проведення інвентаризації складається інвентаризаційний опис, у якому фіксуються фактичні залишки активів підприємства. Члени інвентаризаційної комісії, до яких входять директор, фінансовий директор, головний бухгалтер та декілька співробітників перевіряють фактичну наявність необоротних активів та заносять дані до опису, а саме найменування об'єктів інвентаризації, кількість за даними обліку та фактичну кількість, усі виявлені розбіжності (надлишки чи нестачі). Після проведення інвентаризації складається протокол інвентаризаційної комісії, у якому фіксуються результати проведеної інвентаризації, а саме узагальнені

результати інвентаризації (надлишки, нестачі), пропозиції щодо списання, дооцінки чи відновлення активів, виявлені порушення, після чого документ підписується членами комісії.

Для надання загальної оцінки достовірності показників фінансової звітності ТОВ «Альфакоста Юкрейн» потрібна інформація про:

1. Фінансову звітність компанії:
 - Баланс (форма №1).
 - Звіт про фінансові результати (форма №2).
2. Використання облікової політики:
 - Відповідність обраної облікової політики національним стандартам бухгалтерського обліку.
3. Аудиторські процедури для оцінки достовірності:
 - Перевірка документів, що підтверджують проведені операції (накладні, акти виконаних робіт, договори, банківські виписки).
 - Аналіз основних статей активів, зобов'язань, доходів і витрат.
 - Оцінка правильності відображення дебіторської та кредиторської заборгованості.
 - Перевірка точності розрахунків із бюджетом (податки, збори).
4. Оцінка ризиків:
 - Виявлення можливих зон ризику (недооцінка зобов'язань, завищення доходів).
 - Аналіз фінансових коефіцієнтів (ліквідність, рентабельність, оборненість капіталу).
5. Формування висновку:
 - Висновок щодо повноти та відповідності відображення показників у фінансовій звітності.
 - Оцінка прозорості та чесності управління.

Згідно з отриманими даними на підприємстві, можна дійти висновку, що фінансова звітність складається відповідно до законодавчих вимог. Відсутність затвердженої облікової політики свідчить про відсутність стандартизованих

підходив щодо обліку господарської діяльності на підприємстві, що може впливати на достовірність облікових даних та на фінансові результати. Через специфіку діяльності, іноді виникає неможливість отримання вчасно первинних документів (рахунків, договорів, накладних, актів виконаних робіт), що може негативно впливати на якість облікових даних та призводить до відсутності документального підтвердження проведених господарських операцій. Таким чином, це створює зону ризику в плані недооцінки зобов'язань або завищенні доходів.

Тестова оцінка реального стану системи внутрішнього контролю на підприємстві:

1. Оцінка загальної організації внутрішнього контролю

Чи затверджено документально політику і процедури внутрішнього контролю?

Ні, наразі на підприємстві немає чітко визначеної політики проведення внутрішнього контролю та документально затверджених процедур щодо його проведення.

Чи є чіткий розподіл обов'язків між співробітниками?

Так, кожний співробітник має змогу ознайомитися з посадовою інструкцією під час прийому на роботу, де прописані його посадові обов'язки.

Чи проводиться регулярний моніторинг ефективності системи внутрішнього контролю?

Ні, так як самої системи внутрішнього контролю на підприємстві не розроблено.

Чи затверджено посадові інструкції, які визначають відповідальність кожного працівника?

Так, на підприємстві існують розроблені посадові інструкції, затверджені керівництвом.

2. Контроль за фінансовою діяльністю

Чи проводиться звірка залишків коштів на банківських рахунках із бухгалтерськими даними?

Так, кожного ранку разносяться банківські виписки до бухгалтерських програм та звіряються поточні залишки в програмі з залишками грошових коштів на поточному банківському рахунку.

Чи затверджені ліміти на витрати, закупівлі або інші фінансові операції?

Ні, на підприємстві немає лімітів на здійснення розрахункових операцій, все обмежується лише наявністю грошових коштів на поточному рахунку.

Чи перевіряється достовірність первинних документів перед їхнім проведенням у бухгалтерському обліку?

Так, але підприємство не завжди має змогу отримати первинні документи від постачальника, іноді в бухгалтерському обліку проводяться попередньо сформовані постачальником рахунки, щоб відобразити все понесені витрати, які були здійснені до отримання оригіналів документів.

3. Контроль за дотриманням законодавства

Чи відбувається моніторинг змін у податковому та фінансовому законодавстві?

Так, моніторинг здійснюється бухгалтерією, безпосередньо головним бухгалтером та його підлеглими. За необхідності бухгалтерія звертається за юридичними консультаціями для роз'яснення нових законодавчих актів або змін у вже існуючих.

Чи забезпечується своєчасність подання податкової звітності?

Так, бухгалтерія слідкує за строками подачі податкової звітності та подає її вчасно.

4. Інформаційні технології та їх контроль

Чи є система резервного копіювання даних?

Так, на підприємстві є можливість створювати резервні копії облікових даних з облікових програм.

Чи обмежений доступ до інформаційних систем лише авторизованим користувачам?

Так, до інформаційних систем підприємства мають доступ лише співробітники компанії, у яких є доступ на віддалений сервер.

Чи забезпечується своєчасне оновлення програмного забезпечення?

Так, якщо є змога встановити оновлення облікових систем, за згодою головного бухгалтера, воно одразу встановлюється аутсорсинговою службою, які обслуговує програмне забезпечення на підприємстві.

5. Контроль за працівниками

Чи є система оцінки ефективності роботи персоналу?

Так, ефективність роботи менеджерів та всі причетних до укладання угод з покупцями оцінюється згідно з отриманим прибутком по таким угодам.

Чи забезпечено своєчасне підвищення кваліфікації співробітників?

Так, за потреби підприємство сплачує семінари задля підвищення кваліфікації співробітників.

Чи є механізм фіксації порушень дисципліни?

Ні, на підприємстві не має фіксації порушень, але коли такі помічаються, вони одразу вирішуються керівництвом.

6. Моніторинг і оцінка ризиків

Чи проводиться регулярний аналіз ризиків діяльності підприємства?

Так, кожної неділі проводяться збори керівництва, на яких проводиться аналіз ризиків діяльності та аналізується поточний стан підприємства

Чи є план дій у разі настання непередбачених ситуацій?

Ні, усі непередбачувані ситуації вирішуються по мірі їх настання.

Чи відстежуються зміни в економічному та регуляторному середовищі, які можуть вплинути на діяльність підприємства?

Так, усі зміни в сфері транспортно-експедиторської діяльності регулярно відстежуються

Отже, за результатами тестування стану системи внутрішнього контролю підприємства можна зазначити, що відсутність документально затвердженої політики та процедур внутрішнього контролю створює ризики для ефективного управління. Але позитивним фактором є чіткий розподіл обов'язків і наявність посадових інструкцій.

Також було проведено моніторинг системи внутрішнього контролю, за

результатами якого підприємству було рекомендовано розробити та впровадити документально затверджені вимоги, внутрішні стандарти або положення щодо регулярного контролю господарських процесів. (Додаток АЯ)

Відсутність лімітів на витрати та закупівлі може призводити до неефективного використання ресурсів. Перевірка первинних документів здійснюється, але не завжди вчасно через затримки з боку постачальників, що безпосередньо впливає на достовірність обліку.

Підприємство забезпечує моніторинг змін у законодавстві та вчасно подає податкову звітність. Це свідчить про належний рівень роботи бухгалтерії.

Позитивним аспектом діяльності підприємства є оцінка ефективності діяльності персоналу та можливості для підвищення кваліфікації працівників. Проте відсутність механізму фіксації порушень дисципліни може ускладнювати контроль за діяльністю співробітників.

Регулярний аналіз ризиків проводиться, але відсутність чітких планів дій у разі настання непередбачених ситуацій може призвести до невчасного або неефективного реагування, що призведе економічних втрат.

Тому підприємству необхідно розробити та затвердити політику і процедури внутрішнього контролю, після чого слідкувати за ефективністю впровадженої системи внутрішнього контролю. Контролювати процес отримання первинних документів від постачальників. Розробити план дій на випадок непередбачених ситуацій для оперативного їх вирішення.

Такі заходи допоможуть підвищити ефективність роботи підприємства та забезпечити більший контроль за його діяльністю.

3.3. Застосування економіко-математичного моделювання в управлінні рентабельністю продажів на підприємстві

Економіко-математичне моделювання – це метод дослідження економічних процесів та явищ за допомогою використання математичних моделей. Цей метод дозволяє описати складні економічні процеси у формі математичних рівнянь,

функцій або алгоритмів, що допомагає вирішенню економічних задач та прийняттю обґрунтованих рішень. Процес створення математичної моделі, що відображає основні закономірності, взаємозв'язки та залежності.

Отже, побудова таких моделей допомагає описувати та прогнозувати економічні явища, оптимізувати господарські процеси, обґрунтовувати прийняття управлінських рішень. Кінцевою метою є визначити фактори, що мають найбільший вплив на залежну змінну.

Здійснимо аналіз діяльності транспортно-експедиційного підприємства та визначимо чинники, що впливають на ефективність здійснення його господарської діяльності. Наведемо досліджуваний результативний показник та фактори, що можуть на нього впливати, в таблиці 3.7.

Таблиця 3.12

Показник ефективності діяльності транспортно-експедиторського підприємства та фактори, які на нього впливають

№ з/п	Показники	Умовні позначення
1	Рентабельність продажу, %	Y
2	Коефіцієнт обертання запасів	x_1
3	Тривалість 1 оборту кредиторської заборгованості, днів	x_2
4	Частка маржинального доходу в чистому доході, %	x_3
5	Тривалість 1 оборту дебіторської заборгованості, днів	x_4
6	Рентабельність необоротних активів, %	x_5
7	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	x_6

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Надалі сформуємо вихідну інформацію для побудови регресійної моделі впливу факторів на ефективність господарської діяльності транспортно-експедиційного підприємства.

Вихідна інформація для побудови регресійної моделі включає у себе розрахункові показники, отримані на основі даних річної фінансової звітності ТОВ «Альфакоста Юкрейн» за 10 років ведення господарської діяльності, а саме з 2014 по 2023 роки.

Таблиця 3.13

Вихідна інформація для подальшого кореляційно-регресійного аналізу

Роки	У	х ₁	х ₂	х ₃	х ₄	х ₅	х ₆
2014	-13,91092	143,65330	101,81944	6,33404	23,58272	-2302,44565	0,05853
2015	0,21899	19,36575	179,53802	12,13664	40,69910	2,26388	0,03725
2016	0,21124	84,33097	157,11302	4,49357	87,35462	2,59272	0,10337
2017	0,62903	9,22100	547,48945	7,83679	365,69472	3,41958	0,09957
2018	0,64962	9,79524	442,46855	3,43346	293,44654	3,75285	0,01689
2019	1,27423	9,66633	414,65658	7,65161	476,28023	5,22613	0,00410
2020	1,08355	15,06346	199,82116	3,38565	291,15390	8,43367	0,05383
2021	1,42815	78,40942	534,15431	9,36269	568,01206	11,69608	0,12779
2022	1,16331	7,01344	371,28164	11,43629	466,76606	4,76391	0,02344
2023	2,27635	38,54604	374,62898	18,30732	429,46285	8,62961	0,06037

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Проведемо кореляційно-регресійний аналіз за допомогою табличного процесора Excel, надамо та опишемо основні характеристики первинної моделі. Основні результати щодо кінцевої моделі наведемо у наступних таблицях та здійснимо їх аналіз.

Таблиця 3.14

Регресійна статистика

№ з/п	Показник	Значення
1	Множинний R	0,996553608
2	R-квадрат	0,993119093
3	Нормований R-квадрат	0,99115312
4	Стандартна помилка	0,447057719
5	Спостереження	10

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

В первинну модель було включено 6 факторів, а саме коефіцієнт обертання запасів, тривалість 1 оборту кредиторської заборгованості, частка маржинального доходу в чистому доході, тривалість 1 оборту дебіторської

заборгованості, рентабельність необоротних активів та коефіцієнт абсолютної ліквідності. Однак такі фактори, як коефіцієнт обертання запасів, тривалість 1 оборту кредиторської заборгованості, частка маржинального доходу в чистому доході та коефіцієнт абсолютної ліквідності, виявилися незначущими, тому вони були виключені з моделі.

Таблиця 3.15

Оцінка значущості регресійної моделі

Показник	<i>F</i>	Значущість <i>F</i>
Регресія	505,1539062	2,70246E-08
Залишок	-	-
Усього	-	-

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Дана модель є адекватною, так як значущість *F*-критерія Фішера менша за 0,05, що робить модель придатною до подальшого здійснення аналізу.

Таблиця 3.16

Результати щодо формування регресійної моделі залежності рентабельності продажу від чинників

Показник	Коефіцієнти	<i>t</i> -статистика	<i>P</i> -значення
Y-перетин	0,049851566	0,149676769	0,885240893
Змінна X_4	0,002709004	3,043224937	0,018761444
Змінна X_5	0,006091924	25,67656997	3,47332E-08

Джерело: складено автором за даними ТОВ «Альфакоста Юкрейн»

Отримана регресійна модель:

$$Y = 0,050 - 0,003x_4 - 0,006x_5 \quad (3.1)$$

де Y – рентабельність продажу

x_4 – тривалість 1 оборту дебіторської заборгованості

x_5 – рентабельність необоротних активів

У даній моделі фактори мають додатні значення, що свідчить про наявність прямого зв'язку між тривалістю 1 оборту дебіторської заборгованості,

рентабельності необоротних активів та результативним показником.

Аналіз регресійної моделі показує, що збільшення рентабельності необоротних активів збільшує рентабельність в середньому на 0,61%. Це вказує на те, що рентабельність необоротних має значний вплив на рентабельність продажів. Поряд з цим, зростання тривалості оборту дебіторської заборгованості призводить до збільшення рівня рентабельності продажу в середньому на 0,27%, але такий прямий зв'язок між четвертим фактором та результативним показником, що немає логічного пояснення, тому для подальшого порівняння отриманих результатів доцільно розраховувати коефіцієнти еластичності.

За результатами аналізу було визначено коефіцієнти еластичності.

$$E_4 = 0,0027 * (304,2453 / -0,4976) = -1,6508$$

$$E_5 = 0,0061 * (-225,1667 / -0,4976) = 2,7603$$

Коефіцієнт еластичності свідчить про те, на скільки у середньому відсотків змінюється результативна ознака при зміні факторної ознаки на 1%. Таким чином на основі отриманих результатів можна зробити висновок, що при збільшенні тривалості оборту дебіторської заборгованості на 1%, рентабельність продажу зменшується в середньому на 1,65%, а при збільшенні рентабельності необоротних активів на 1%, рентабельність продажу збільшується в середньому на 2,76%. Це свідчить про значний вплив рентабельності необоротних активів на рентабельність продажів.

ВИСНОВКИ

За результатами виконаних завдань у кваліфікаційні роботи:

1. Визначено сутність та особливостей транспортно-експедиторської діяльності та розглянуто законодавчі вимоги щодо даного виду діяльності.

Транспортно-експедиторська діяльність (ТЕД) – комплексна послуга, що поєднує перевезення, митне оформлення, страхування, зберігання вантажів тощо. ТЕД є критично важливою для забезпечення безперервного проведення як внутрішніх, так і міжнародних логістичних процесів. Це обумовлює високі вимоги до якості обліку, контролю та наявності аналізу показників господарської діяльності. Крім цього зростання конкуренції, зміна законодавчих норм і глобалізація поставок обумовлюють постійну необхідність удосконалення методів управління, обліку та контролю в цій сфері.

Основними нормативно-правовими актами, які регламентують діяльність транспортно-експедиторських підприємств є Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» та положення Податкового і Цивільного кодексів України.

2. Розглянуто особливості організації обліку та контролю у транспортно-експедиторській діяльності, виділено основні проблеми.

Основним документом є договір транспортно-експедиторського обслуговування, який визначає умови співпраці та тип послуг (прямі чи посередницькі). Прямий договір передбачає самостійне виконання послуг експедитором, а посередницький – залучення третіх осіб.

Винагорода експедитора та компенсація витрат обліковують окремо, що впливає на порядок відображення доходів і витрат у бухгалтерському обліку транспортно-експедиторського підприємства. Для накопичення витрат використовується рахунок 23 «Виробництво» або 689 «Транзитні послуги».

Особливості оподаткування залежать від типу перевезень (міжнародні, внутрішні або транзитні) та статусу учасників (резиденти чи нерезиденти). Для міжнародних перевезень застосовується ставка ПДВ 0%, , для внутрішніх –20%,

а транзитні звільняються від оподаткування (без ПДВ).

Правильне ведення обліку вимагає врахування НП(С)БО, Податкового кодексу України та інших нормативних актів.

Проблеми обліку на підприємствах ТЕД включають неточності даних, повільне отримання документів, контроль за вчасним погашенням дебіторської заборгованості, відстеження правильності ставок ПДВ і оперативне реагування на законодавчі зміни.

Для уникнення помилок і підвищення точності обліку рекомендується автоматизація процесів, підвищення кваліфікації персоналу, чіткий розподіл обов'язків та контроль за витратами.

Ефективний облік і контроль в ТЕД впливають на фінансову стабільність підприємств, дозволяють уникнути ризиків і штрафів, сприяють конкурентоспроможності й прозорості господарської діяльності. Впровадження автоматизованих систем і організація внутрішнього контролю є ключовими елементами успішного функціонування транспортно-експедиторських компаній.

3. Надано загальну характеристику ТОВ «Альфакоста Юкрейн» й розглянуто особливості обліку та контролю господарської діяльності підприємства.

ТОВ «Альфакоста Юкрейн» здійснює свою господарську діяльність у сфері транспортного-експедирування, основним видом діяльності є інша допоміжна діяльність у сфері транспорту. Суб'єкт є товариством з обмеженою відповідальністю та має статус юридичної особи, знаходиться на загальній системі оподаткування, є платником податку на прибуток загальною ставкою 18 %, податку на додану вартість за ставкою 20%, якщо послуги були надані резиденту, єдиного соціального внеску, податку на доходи фізичних осіб та військового збору. Загальна чисельність працівників складає 33 особи. Бухгалтерію підприємства очолює головний бухгалтер, до підрозділу входять заступник та двоє бухгалтерів. Облік на підприємстві централізований, поділяється на: управлінський і бухгалтерський, та має достатній рівень автоматизації. Господарські операції обліковуються у програмі

«BAS:Бухгалтерія», електронний документообіг здійснюється через програму «М.Е.Дос» та «Вчасно».

Розглянувши особливості господарських операцій та обліку у ТОВ «Альфакоста Юкрейн», можна відмітити, що бухгалтерський облік – автоматизований та здійснюється в облікових програмах. Облікові програми забезпечують швидке внесення облікових даних на підставі первинних документів та дозволяють на їх підставі автоматично формувати усі необхідні звіти для аналізу подальшого даних синтетичного та аналітичного обліку. Особливість обліку у ТОВ «Альфакоста Юкрейн» полягає у акумулюванні витрат, пов'язаних з організацією транспортування та не включених до собівартості експедиційних послуг підприємства, на 689 субрахунку «Транзитні послуги» для чіткого розмежування винагороди експедитора та компенсації витрат. Усі витрати розподіляють за окремими угодами. Серед особливостей обліку грошових коштів можна виділити наявність валютних операцій та курсових різниць. Облік запасів на підприємстві майже не ведеться, що зумовлено специфікою його господарської діяльності. До доходів підприємства відноситься лише сума винагороди експедитора, інші надходження є компенсацією послуг залучених осіб в процес транспортування. Облік необоротних активів, праці та її оплати фінансових результатів здійснюється на загальних підставах. Уся фінансова звітність на підприємстві подається через систему електронного документообігу «М.Е.Дос».

4. Досліджено проблемні питання обліку та контролю у ТОВ «Альфакоста Юкрейн».

При дослідженні організації контролю на підприємстві, було виявлено відсутність розробленої системи внутрішнього контролю та затверджених заходів щодо здійснення контролю. Наразі контроль здійснюється лише на рівні окремих підрозділів, тобто очільники підрозділів здійснюють контроль за діяльністю свої підлеглих.

Ключові проблеми обліку на підприємстві – нерівномірність надходження первинних документів, управління дебіторської заборгованістю, затримка в

отриманні підписаних актів наданих послуг з боку клієнтів, людський фактор у веденні обліку, що є причинами дублювання даних та механічних помилок під час внесення даних, а також не завжди недостатня кваліфікація персоналу.

Виявлено залежність між ефективністю обліку та контролю і якістю надання транспортно-експедиторських послуг, що є важливим чинником у підвищенні довіри клієнтів.

5. Проведено аналіз основних показників діяльності ТОВ «Альфакоста Юкрейн».

Аналіз економічності показав, що:

1. Низький темп зростання витрат позитивно впливає на валовий прибуток.

2. Підвищення показника рентабельності витрат з 12,91% у 2022 р. до 22,41% у 2023 р. (+9,50%) свідчить про покращення використання ресурсів.

Отже, ефективність контролю витрат покращилась, але досі є можливість додаткового зменшення операційних витрат.

Аналіз продуктивності показав, що:

1. Валовий прибуток зріс на 111,11%, що свідчить про вищу результативність основної діяльності.

2. Рентабельність продажів зросла з 11,44% до 18,31% (+6,87%), що свідчить про підвищення прибутковості господарської діяльності.

Зростання продуктивності є результатом збільшення обсягів продажів та підвищення ефективності управління господарськими процесами.

Аналіз результативності діяльності показав, що:

1. Рентабельність активів збільшилась з 5,98% до 11,22% (+5,24%) та демонструє покращення ефективності використання активів.

2. Рентабельність власного капіталу значно зросла (+51,47%), що є ознакою високої прибутковості капіталу власників.

Підприємство досягло суттєвого покращення фінансових результатів, що забезпечує його привабливість для потенційних інвесторів.

Для подальшого покращення показників, підприємству необхідно

розширяти ринки надання послуг, нарощувати клієнтську базу для розширення діяльності. Регулярно проводити аналіз рентабельності витрат, продажів і активів для підтримки позитивної динаміки.

Отже, підприємство демонструє високу ефективність у 2023 році порівняно з 2022 роком. Основні показники рентабельності зросли, що свідчить про результативність управлінських рішень. Для закріплення результатів слід і надалі приділяти увагу оптимізації витрат.

6. Надані рекомендації щодо можливих шляхів усунення проблем обліку та контролю ТОВ «Альфакоста Юкрейн», а саме:

- Впровадження автоматизованих систем виявлення помилок в обліку, пов'язаних з впливом людського фактору, що в свою чергу прискорить обробку даних.
- Удосконалення організації контролю через чітке розмежування обов'язків і підвищення кваліфікації співробітників.
- Актуалізація договорів із клієнтами та постачальниками із зазначенням чітких термінів оплати та передачі підписаних оригіналів, а також визначенням санкцій за їх порушення.

Рекомендації, надані в роботі, можуть бути застосовані на підприємствах транспортно-експедиторської сфери для:

- Оптимізації процесів обліку та контролю.
- Зниження витрат і підвищення точності фінансової звітності.
- Забезпечення прозорості та своєчасності виконання зобов'язань перед клієнтами та постачальниками.

Запропоновані заходи сприяють підвищенню конкурентоспроможності підприємства на ринку транспортно-логістичних послуг, його фінансовій стабільності та загальної ефективності його підприємницької діяльності.

7. Застосовано інструментарій економіко-математичного моделювання з метою визначення шляхів підвищення ефективності управління продажами.

На основі побудованої економіко-математичної моделі зроблено висновки щодо залежності рентабельності продажів від зміни рентабельності необоротних

активів та тривалістю 1 оборту дебіторської заборгованості.

Системний підхід до обліку, контролю та аналізу даних на підприємстві є дуже важливим. Чітке дотримання законодавчих вимог, автоматизація процесів та професійний розвиток персоналу є ключовими чинниками успішного функціонування підприємства.

Список використаних джерел

1. Альфакоста Юкрейн : веб-сайт. URL: <https://alphacosta.com/uk> (дата звернення: 01.05.2024).
2. Бухгалтерський облік транспортно-експедиторських послуг : веб-сайт. URL: <https://xn----7sbckaxdpjf4doeinlcz.xn--j1amh/uk/oblik-transportno-ekspeditorskix-poslug/> (дата звернення: 07.09.2024).
3. Валютний контроль: граничні строки розрахунків за операціями з експорту та імпорту товарів. *Школа бізнесу Нова пошта* : веб-сайт. URL: <https://online.novaposhta.education/blog/valyutnij-kontrol-granichni-stroki-rozrahunkiv-za-operaciyami-z-eksportu-ta-importu-tovariv#:~:text=%D0%92%D0%B0%D0%BB%D1%8E%D1%82%D0%BD%D0%B8%D0%B9%20%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BB%D1%8C%2090%20%D0%B4%D0%BD%D1%96%D0%B2%20%D0%B0%D0%BA%D1%82%D1%83%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9,%D0%B7%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%81%D0%BE%D0%B2%D1%83%D1%8E%D1%82%D1%8C%D1%81%D1%8F%20%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%BC%D1%96%D0%BD%D0%B8%20%D0%B4%D0%BE%20120%20%D0%B4%D1%96%D0%B1>.
4. Вигівська І. М., Ягнич К. І. Бухгалтерський облік в управлінні транспортною логістикою: організаційні положення. *Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу*. 2019. Вип. 3(44). С. 14–17. URL: <https://eztuir.ztu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/7652/3%20%D0%92%D0%B8%D0%B3%D1%96%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (дата звернення: 03.10.2024).
5. Волкова Н. А., Гайдаєнко О. М., Семенова К. Д., Подвальна Н. Е., Чернишова Л. В. Економічний аналіз суб'єктів господарювання: Навч. посібник. – 2-е вид., перероб. і доп. Одеса: ОНЕ, 2022. 217 с. (дата звернення: 07.10.2024).
6. Габа В. В., Юрченко О. Г., Рудюк М.В. Транспортно-експедиторська

та операторська діяльність на залізничному транспорті : навч. посіб. Київ : Державний університет інфраструктури та технологій, 2021. 138 с. URL: <https://files.duit.edu.ua/uploads/fuzt/to-the-student/tasks-for-students/tasks-for-independent-work/ukdz/2020-2021/ukdz-2-2020-2021.pdf> (дата звернення: 14.09.2024).

7. Господарський кодекс України від 16.01.2003, документ 436-IV (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 16.10.2024).

8. Даньків Й. Я., Остап'юк М. Я. Особливості діяльності автотранспортних підприємств та їх вплив на організацію обліку витрат і формування собівартості автотранспортних перевезень. *Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія Економіка*. 2014. Випуск № 1. С. 133-139. URL: https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/9393/1/%d0%94%d0%b0%d0%bd% d1%8c%d0%ba%d1%96%d0%b2_%d0%94%d1%96%d1%8f%d0%bb%d1%8c%d0 %bd%d1%96%d1%81%d1%82%d1%8c%20%d0%b0%d0%b2%d1%82%d0%be% d0%bf%d1%96%d0%b4%d0%bf%d1%80%d0%b8%d1%94%d0%bc%d1%81%d1% 82%d0%b2_%d0%b2%d0%b8%d1%82%d1%80%d0%b0%d1%82%d0%b8_%d1% 81%d0%be%d0%b1%d1%96%d0%b2_%d0%b0%d0%b2%d1%82%d0%be%d1%82 %d1%80%d0%b0%d0%bd%d1%81%d0%bf%d0%be%d1%80%d1%82_%d0%bf% d0%b5%d1%80%d0%b5%d0%b2%d0%b5%d0%b7%d0%b5%d0%bd%d1%8c_%d 0%9c%d0%94%d0%a3_%d0%92%d1%96%d1%81%d0%bd%d0%b8%d0%ba_201 4_1_28.pdf (дата звернення: 13.09.2024).

9. Демидчук Л. Б. Сутність якості транспортно-експедиційного обслуговування та логістичні принципи його ефективності. *Вісник Львівського торговельно-економічного університету. Економічні науки*. 2023. № 72. С. 30-40. URL: <http://journals-lute.lviv.ua/index.php/visnyk-econom/article/view/1340/1263> (дата звернення: 06.08.2024).

10. Довгуша М. П. Проблематика істотних умов договору транспортного експедирування. *Актуальні проблеми держави і права*. 2018. С.

49-50. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/59570842-d474-4dc4-9543-0de8248bc885/content> (дата звернення: 24.09.2024).

11. Договір транспортного експедирування. *Юридичний офіс Ігоря Бондаренко* : веб-сайт. URL: <https://bondarenko-law.com/blog/dogovir-transportnogo-ekspediruvannya> (дата звернення: 05.10.2024).

12. Досьє ТОВ «Альфакоста Юкрейн» : веб-сайт. URL: <https://youcontrol.com.ua/contractor/?id=22727785&tb=file#express-universal-file> (дата звернення: 04.10.2024).

13. Єфімов О. Транспортно-експедиційні послуги і єдиний податок. *Персональний сайт Олександра Єфімова* : веб-сайт. URL: <http://yefimov.com.ua/?p=4318> (дата звернення: 14.10.2024).

14. Ігнат'єв О. В. Напрями розвитку управлінського обліку транспортно-експедиторської діяльності. *Глокалізаційні аспекти інноваційного розвитку економіки: збірник матеріалів Всеукраїнської науково-практичної конференції молодих вчених*. Одеса : ОНЕУ, 2023. С. 172-173. URL: https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/57382/1/%D0%97%D0%B1%D1%96%D1%80%D0%BD%D0%B8%D0%BA%20%D1%82%D0%B5%D0%B7%20%D0%BC%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%85%20%D0%B2%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%85_2023.pdf#page=172 (дата звернення: 30.09.2024).

15. Ільницька М. В. Актуальні проблеми контролю в транспортно-експедиторській діяльності. *Сучасні тенденції розвитку обліку, аналізу, контролю, аудиту та оподаткування* : матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції, Луцьк : ВНУ імені Лесі Українки, 2024. С. 79-81.

16. Ільницька М. В., Сиротенко Н. А. Штучний інтелект та його вплив на розвиток бухгалтерської професії. *Стратегія розвитку України: фінансово-економічний та гуманітарний аспекти* : матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 20 жовтня 2023 р.). Київ, Інтерсервіс, 2023. С. 334–339 (0,18/0,36 друк. арк.).

17. Кловська Ю. Облік транспортно-експедиторських послуг. *Дебет-*

Кредит. 2018. № 3 : веб-сайт. URL: <https://online.dtkr.ua/2018/3/42398> (дата звернення: 04.10.2024).

18. Кодекс законів про працю України від 23.07.1996 № 322-08 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08#Text> (дата звернення: 14.10.2024).

19. Кознова О. ДПС пояснили, коли транспортні та транспортно-експедиторські послуги визнаються нереальними. *Судова практика* : веб-сайт. URL: https://biz.ligazakon.net/news/220166_dps-poyasnili-koli-transportn-ta-transportno-ekspeditorsk-poslugi-viznayutsya-nerealnimi (дата звернення: 05.10.2024).

20. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 20.09.2024).

21. Кравченко Д. Експедиторські послуги. *Бухгалтерський тиждень*. 2018. № 11 : веб-сайт. URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/bn/2018/march/issue-11/article-34777.html> (дата звернення: 30.09.2024).

22. Куцук П., Марценюк Р. Облік і оподаткування транспортно-експедиторської діяльності: теоретико-методичні аспекти. *Інститут бухгалтерського обліку, контроль та аналіз в умовах глобалізації : Міжнародний науковий журнал*. 2020. Випуск 2. С. 49-60. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/42109/1/%d0%9a%d1%83%d1%86%d0%b8%d0%ba.pdf> (дата звернення: 09.09.2024).

23. Малишкін О. Транспортно-експедиційні послуги в обліку-1. *Дебет-Кредит*. 2011. № 45 : веб-сайт. URL: <https://online.dtkr.ua/2011/45/69546> (дата звернення: 10.10.2024).

24. Марценюк Р. А., Чік М. Ю. Внутрішній контроль транспортно-експедиторської діяльності: організаційний та проблемний аспект. *Вісник Львівського торговельно-економічного університету. Економічні науки*. 2022. № 69. С. 59-65. URL: <http://journals-lute.lviv.ua/index.php/visnyk-econom/article/view/1266/1193> (дата звернення: 16.11.2024).

25. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення: 15.11.2024).

26. Національний банк переглянув граничні строки розрахунків для деяких експортно-імпортних операцій. *Експортно-імпортні операції. Національний банк України.* 2024 : веб-сайт. URL: <https://bank.gov.ua/ua/news/all/natsionalniy-bank-pereglyanuv-granichni-stroki-rozrahunkiv-dlya-deyakih-eksportno-importnih-operatsiy> (дата звернення: 16.12.2024).

27. Нікуліна Т., Гончар М. Особливості обліку та оподаткування послуг транспортно-експедиторської діяльності підприємства. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету.* 2019. № 6 (269). С. 147-160. URL: http://n-visnik.oneu.edu.ua/collections/2019/269/pdf/NV_ONEU_6_2019_online.pdf#page=147 (дата звернення: 04.11.2024).

28. Облік транспортно-експедиторських послуг. *Бухгалтерські новини.* 2023 : веб-сайт. URL: <https://www.mogol-alfa.com.ua/ua/buhgalterski-novini/oblik-transportno-ekspeditorskih-poslug/> (дата звернення: 28.10.2024).

29. Ольховик О. Свіриденко А. Транспортні послуги & податок на доходи нерезидента. *ПОДАТКИ & БУХОБЛІК.* 2019. № 71 : веб-сайт. URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2019/september/issue-71/article-70546.html?srsId=AfmBOor2WpK43oRXeL60yAn6mhAfrOxUMgSwLKlpv03s7V-0LzTo82wU> (дата звернення: 30.10.2024).

30. Омельницька З. Транспортне експедирування і ПДВ. *Господарські операції.* 2021 : веб-сайт. URL: <https://uteka.ua/ua/publication/commerce-12-xozyajstvennyye-operacii-9-transportnoe-ekspedirovanie-i-nds> (дата звернення: 29.10.2024).

31. Пилипенко С. М. Особливості організації транспортно-експедиторської діяльності. *XXII International scientific and practical conference «Modern Scientific Research: Theoretical and Practical Aspects»* (May 8-10, 2024)

Oslo, Norway. International Scientific Unity, 2024. С. 253-254. URL: https://isu-conference.com/wp-content/uploads/2024/05/Modern_scientific_research_theoretical_and_practical_aspects_May_8_10_2024_Oslo_Norway.pdf#page=253 (дата звернення: 03.10.2024).

32. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 05.09.2024).

33. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 22 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 04.09.2024).

34. Про Асоціацію. *Асоціація Міжнародних Експедиторів України* : веб-сайт. URL: <https://ameu.org.ua/> (дата звернення: 04.10.2024).

35. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні : Закон України від 16.07.1999 № 40 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-14#Text> (дата звернення: 07.10.2024).

36. Про валюту і валютні операції : Закон України від 21.06.2018 № 30 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2473-19#Text> (дата звернення: 01.12.2024).

37. Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань : Закон України від 15.05.2003 № 31-32 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/755-15#Text> (дата звернення: 01.10.2024).

38. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» : Наказ Міністерства фінансів України від 07.02.2013 № 73 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0336-13#Text> (дата звернення: 07.10.2024).

39. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 : Наказ Міністерства фінансів України від 27.04.2000 № 92 (зі змінами та доповненнями). URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00#Text> (дата звернення: 06.10.2024).

40. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 9 : Наказ Міністерства фінансів України від 20.10.1999 № 246 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0751-99#Text> (дата звернення: 06.10.2024).

41. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 10 : Наказ Міністерства фінансів України від 08.10.1999 № 237 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0725-99#Text> (дата звернення: 30.10.2024).

42. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 11 : Наказ Міністерства фінансів України від 31.01.2000 № 20 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0085-00#Text> (дата звернення: 30.10.2024).

43. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 15 : Наказ Міністерства фінансів України від 29.11.1999 № 290 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0860-99#Text> (дата звернення: 05.10.2024).

44. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 : Наказ Міністерства фінансів України від 31.12.1999 № 318 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00#o140> (дата звернення: 05.10.2024).

45. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 21 : Наказ Міністерства фінансів України від 10.08.2000 № 193 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0515-00#Text> (дата звернення: 30.10.2024).

46. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 25 : Наказ Міністерства фінансів України від 25.02.2000 № 39 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0161-00#Text> (дата звернення: 05.10.2024).

47. Про затвердження Національного положення (стандарту)

бухгалтерського обліку 26 : Наказ Міністерства фінансів України від 28.10.2003 № 601 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1025-03#Text> (дата звернення: 04.10.2024).

48. Про затвердження Плану рахунків бухгалтерського обліку та Інструкції про його застосування : Наказ Міністерства фінансів України від 30.11.1999 № 291 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0892-99#Text> (дата звернення: 04.10.2024).

49. Про затвердження Положення про документальне забезпечення записів у бухгалтерському обліку : Наказ Міністерства фінансів України 24.05.1995 № 88 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0168-95#Text> (дата звернення: 04.10.2024).

50. Про затвердження Порядку подання фінансової звітності : Постанова Кабінету міністрів України від 28.02.2000 № 419 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/419-2000-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.10.2024).

51. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997 № 363 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text> (дата звернення: 09.10.2024).

52. Про захист економічної конкуренції : Закон України від 11.01.2001 № 12 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2210-14#Text> (дата звернення: 01.11.2024).

53. Про зовнішньоекономічну діяльність : Закон України від 16.04.1994 № 29 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text> (дата звернення: 27.09.2024).

54. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 02.03.2015 № 23 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text> (дата звернення: 17.10.2024).

55. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 № 7 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709->

17/ed20220101#Text (дата звернення: 10.10.2024).

56. Про мультимодальні перевезення : Закон України від 17.11.2021 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text> (дата звернення: 10.10.2024).

57. Про оплату праці : Закон України від 24.03.1995 2021 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/108/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 30.09.2024).

58. Про підприємництво : Закон України від 07.02.1991 № 14 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/698-12#n38> (дата звернення: 13.10.2024).

59. Про схвалення Стратегії запровадження підприємствами звітності із сталого розвитку : Розпорядження Кабінету міністрів України від 18.10.2024 № 1015-р (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1015-2024-%D1%80#Text> (дата звернення: 30.11.2024).

60. Про транзит вантажів : Закон України від 20.10.1999 № 51 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (дата звернення: 06.10.2024).

61. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 51 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 07.10.2024).

62. Про транспортно-експедиторську діяльність : Закон України від 01.07.2004 № 52 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (дата звернення: 10.09.2024).

63. Солошенко Л. Міжнародні перевезення і нульова ставка ПДВ. *ПОДАТКИ & БУХОБЛІК*. 2023. № 31 : веб-сайт. URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2023/april/issue-31/article-124657.html> (дата звернення: 15.10.2024).

64. Солошенко Л. Міжнародні перевезення і ПДВ. *ПОДАТКИ & БУХОБЛІК*. 2022. № 70 : веб-сайт. URL:

https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2022/september/issue-70/article-122092.html?srsltid=AfmBOoomKx_hkz8Lv_3ooRRoUWhUUJWrZtm_t-yDLXjvTXPXjQKr0tpT (дата звернення: 14.10.2024).

65. Солошенко Л. Транспортні послуги за участю експедитора. *ПОДАТКИ & БУХОБЛІК*. 2023. № 31 : веб-сайт. URL: https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2023/april/issue-31/article-124673.html?srsltid=AfmBOooW9PoG4cfSmFS_zJV04yp04KVw3bErSYnNtTfC5d-ywIJVXKSfe (дата звернення: 15.10.2024).

66. Сторожук О. Д. Особливості оподаткування транспортно-експедиторських послуг в міжнародних перевезеннях : веб-сайт. URL: <https://dominanta-law.com/osoblyvosti-opodatкування-transportno-ekspedytorskykh-posluh-v-mizhnarodnykh-perevezennyakh> (дата звернення: 16.10.2024).

67. Товченик Н. Облік транспортно-експедиторських послуг : веб-сайт. URL: <https://buhplatforma.com.ua/article/16152-oblik-transportno-ekspeditorskich-poslug>» (дата звернення: 17.10.2024).

68. Товченик Н. Як оподатковують ПДВ послуги з експедирування та перевезення, які надають як резиденти, так і нерезиденти : веб-сайт. URL: <https://buhplatforma.com.ua/article/7284-yak-opodatkovuyut-pdv-poslugi-z-ekspediruvannya-ta-perevezennya-yak-nadayut-yak-rezidenti>» (дата звернення: 17.10.2024).

69. Транспортно-експедиторська діяльність та перевезення: актуальні податкові питання. *Mikhailenko Platform* : веб-сайт. URL: <https://www.mikhailenko.com.ua/25-07-2023/transportno-ekspedytorska-diyalnist-ta-perevezennya-aktualni-podatkovyi-pytannya/> (дата звернення: 17.10.2024).

70. Транспортно-експедиторські послуги: ПДВ-облік : веб-сайт. URL: <https://avstudy.com.ua/transportno-ekspeditorski-poslugi-pdv-oblik/> (дата звернення: 01.10.2024).

71. Умови вступу до Міжнародної федерації експедиторських асоціацій – FIATA. *Асоціація Міжнародних Експедиторів України* : веб-сайт. URL:

<https://ameu.org.ua/2-uncategorised/66-umovi-vstupu-do-mizhnarodnoji-federatsiji-ekspeditorskikh-asotsiatsij-fiata> (дата звернення: 11.10.2024).

72. Цивільний кодекс України від 16.01.2003, документ 435-IV (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 01.10.2024).

73. Цьонь О. П., Плекан У. М. Транспортно-експедиторська діяльність в Україні. Перспективи відбудови. *Тези XV міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту» 24-26 жовтня 2022 року*. Житомир. Житомирська політехніка, 2022. С. 147. (дата звернення: 30.10.2024).

74. Що таке FIATA? : веб-сайт. URL: <https://plaskeacademy.com/fiata> (дата звернення: 09.09.2024).

75. Щодо єдиного міжнародного перевізного документа для кожного виду перевезень та для кожного виду транспорту : Лист Міністерства інфраструктури України від 19.09.2011 № 7885/11/10-11 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v7885733-11#Text> (дата звернення: 04.10.2024).

76. Chart of Accounts for Transportation and Logistics Business. *Vencru*. 2024 : web-site. URL: <https://vencru.com/blog/chart-of-accounts-for-transportation-and-logistics-business/> (date of access: 16.11.2024).

77. Dan L. Rutherford. How to Improve Accounting for a Transportation Business: 4 Essential Cash Accounts. 2024 : web-site. URL: <https://anderscpa.com/accounting-for-transportation-business/?tag=vcfotransportation> (date of access: 11.11.2024).

78. International Federation of Freight Forwarders Associations. *The global voice of freight logistics* : web-site. URL: <https://fiata.org/> (date of access: 06.08.2024).

79. Pacheco B., Silva A., Monteiro A., Raquel Alves S. A review of time driven activity based cost in services and freight forwarding business. *Economic and Social Development. 68 th International Scientific Conference on Economic and Social Development Development*. Aveiro, 24-25 May, 2021. P. 12-20. URL:

https://www.researchgate.net/profile/Venelin-Terziev/publication/351956532_THE_BULGARIAN_MODEL_OF_THE_PROSECUTOR'S_OFFICE_AND_THE_POSITION_OF_THE_PROSECUTOR_GENERAL/links/60b2146d45851557baa74cf0/THE-BULGARIAN-MODEL-OF-THE-PROSECUTORS-OFFICE-AND-THE-POSITION-OF-THE-PROSECUTOR-GENERAL.pdf#page=18 (date of access: 16.11.2024).

80. Priya Singh. Accounting Best Practices for Logistics and Transportation Companies. Global Trade. *The Authority For US Companies Doing Business* : web-site. URL: <https://www.globaltrademag.com/accounting-best-practices-for-logistics-and-transportation-companies/> (date of access: 16.11.2024).

81. Rick Yvanovich. Accounting Best Practices for Logistics and Transportation Companies. *TRG International*. 2023 : web-site. URL: <https://blog.trginternational.com/accounting-best-practices-for-logistics> (date of access: 16.12.2024).

82. SWIFT. *MTB Bank* : веб-сайт. URL: [https://mtb.ua/money-transfer/item/swift#:~:text=SWIFT%20\(Society%20for%20Worldwide%20Interbank,%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%8C%20%D1%84%D1%96%D0%B7%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B8%D1%85%20%D1%82%D0%B0%20%D1%8E%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B8%D1%85%20%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1](https://mtb.ua/money-transfer/item/swift#:~:text=SWIFT%20(Society%20for%20Worldwide%20Interbank,%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%8C%20%D1%84%D1%96%D0%B7%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B8%D1%85%20%D1%82%D0%B0%20%D1%8E%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B8%D1%85%20%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1). (дата звернення: 16.12.2024).

83. SWIFT-перекази: що це таке і як працює : веб-сайт. URL: <https://www.zen.com/uk/blog/personal-finance-uk/swift-transfers-what-it-is-and-how-it-works/> (дата звернення: 14.11.2024).

ДОДАТКИ