

Міністерство освіти і науки України
Карпатський національний університет імені Василя Стефаника

Економічний факультет
Кафедра обліку і оподаткування

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
на здобуття другого (магістерського) рівня вищої освіти
ОБЛІК ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА УПРАВЛІННЯ
ЛОГІСТИКОЮ

виконав:

студент спеціальності

071 “Облік і оподаткування”

Генсьор Герман Олександрович

науковий керівник:

д.е.н., проф. Лещук Г.В.

рецензент:

д.е.н., проф. Дмитришин Л.І.

Івано-Франківськ - 2025 р.

Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника
Економічний факультет
Кафедра обліку і оподаткування
Другий (магістерський) рівень вищої освіти
Спеціальність 071 “Облік і оподаткування”

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри Іван БАЛАНЮК
_____ “ ____ ” _____ 2025 р
(підпис) (дата)

ЗАВДАННЯ
НА ДИПЛОМНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ
ГЕНСЬОР GERMANU OLEKSANDROVICHU
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи: ОБЛІК ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИКОЮ
Керівник роботи: ЛЕЩУК ГАЛИНА ВАСИЛІВНА, доктор економічних наук, професор кафедри обліку і оподаткування
2. Перелік питань, які потрібно розробити:
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ТА ОБЛІКУ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ
РОЗДІЛ 2. БУХГАЛТЕРСЬКИЙ ОБЛІК АВТОТРАНСПОРТНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ТОВ «ПОДОЛЯК ТРАНС»
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ОБЛІКУ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «ПОДОЛЯК ТРАНС»
3. Дата видачі завдання 21 жовтня 2024 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

	Назва етапів роботи	Термін виконання	Примітка
1.	Аналіз літературних даних	грудень, 2024 р.	рукопис
2.	Підбір методик поточного оцінювання	січень, 2025 р.	рукопис
3.	Апробація навчального матеріалу	лютий, 2025 р.	рукопис
4.	Аналіз експериментальних даних	травень – жовтень, 2025	рукопис
5.	Формулювання висновків	жовтень, 2025 р.	рукопис
6.	Оформлення тексту рукопису	листопад, 2025 р.	рукопис
7.	Оформлення демонстраційного матеріалу	грудень, 2025 р.	презентація

Студент Генссьор Г.О.

_____ (підпис) _____ (прізвище та ініціали)
Керівник роботи Лещук Г.В.
_____ (підпис) _____ (прізвище та ініціали)

Міністерство освіти і науки України
Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника
Економічний факультет

ВІДГУК

на кваліфікаційну роботу (магістерську)

студента спеціальності 071 «Облік і оподаткування»

Генсьора Германа Олександровича

на тему: «Облік транспортних перевезень та управління логістикою»

Актуальність теми. Тема магістерської роботи є актуальною, оскільки автотранспортні вантажні перевезення відіграють ключову роль у забезпеченні безперервності ланцюгів постачання, функціонуванні внутрішнього ринку та розвитку міжнародної кооперації. В умовах трансформації транспортно-логістичної системи України, євроінтеграційних процесів і цифровізації господарської діяльності підвищуються вимоги до прозорості, точності й своєчасності облікового відображення транспортних операцій, а також до якості управління витратами і доходами перевізників. Це зумовлює практичну значущість дослідження, спрямованого на удосконалення методики обліку та документального підтвердження операцій у сфері транспортних перевезень.

Мета дослідження. Метою дослідження є удосконалення методики бухгалтерського обліку вантажних автотранспортних перевезень та системи документального підтвердження операцій на автотранспортних підприємствах.

Об'єкт дослідження є дослідження визначено систему бухгалтерського обліку вантажних автотранспортних перевезень ТОВ «ПОДОЛЯК ТРАНС»

Практичне значення отриманих результатів. визначається можливістю використання запропонованих підходів для підвищення прозорості обліку транспортних операцій, посилення контролю за витратами/доходами та вдосконалення документального забезпечення перевезень відповідно до потреб управління автотранспортним підприємством

Недоліки. Незважаючи на наукову і практичну цінність роботи, доцільним було б більш ґрунтовніше висвітлити процеси бухгалтерського обліку що

відбуваються на підприємстві. Однак дане зауваження має рекомендаційний характер та не знижує рівень виконання роботи.

Загальний висновок. Магістерська (кваліфікаційна) робота Генсьора Германа Олександровича на тему «Облік транспортних перевезень та управління логістикою» є завершеним самостійним дослідженням, характеризується логічністю викладу та практичною спрямованістю, за змістом і оформленням відповідає вимогам до робіт такого рівня та може бути допущена до захисту. Оцінка: заслуговує оцінки “відмінно”.

Науковий керівник:

доктор економічних наук, професор,
професор кафедри обліку і оподаткування
Прикарпатського національного
університету імені Василя Стефаника



Г.В. Лещук

“___” _____ 2025 р.

Міністерство освіти і науки України
Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника

Економічний факультет

РЕЦЕНЗІЯ

на кваліфікаційну (магістерську) роботу
студента спеціальності 071 «Облік і оподаткування»
Генсьора Германа Олександровича
на тему: «Облік транспортних перевезень та управління логістикою»

Актуальність теми. Кваліфікаційна (магістерська) робота є самостійним, змістовним і комплексним дослідженням, присвяченим актуальній проблематиці облікового відображення транспортних послуг та управління логістичними процесами на автотранспортних підприємствах. В умовах трансформації транспортно-логістичної системи України, євроінтеграційних процесів, цифровізації господарської діяльності та зростання вимог до прозорості й точності документування операцій, особливої ваги набуває удосконалення облікових процедур, формування собівартості перевезень, обліку доходів і витрат, а також адаптація до міжнародних вимог і розвитку електронного документообігу.

Самостійні розробки і пропозиції автора. Автором визначено мету та завдання дослідження, опрацьовано теоретичні й прикладні аспекти організації автомобільних вантажних перевезень та їх облікового забезпечення. На матеріалах бази дослідження здійснено аналіз структури і порядку документування внутрішніх та міжнародних перевезень, розглянуто методику обліку витрат і доходів від транспортних послуг, особливості обліку міжнародних автоперевезень і супутніх аспектів. Окрему увагу приділено питанням обліку рухомого складу, тенденціям розвитку ринку транспортно-логістичних послуг, а також впливу екологічних стандартів і заходів стимулювання «зелених» перевезень. Запропоновані підходи орієнтовані на підвищення якості облікової інформації та посилення управлінської складової в діяльності підприємства.

Практичне значення отриманих результатів. Практична цінність роботи полягає в можливості використання запропонованих рекомендацій для удосконалення методики бухгалтерського обліку вантажних автотранспортних перевезень, системи документального підтвердження операцій, а також для підвищення ефективності управління витратами і доходами, контролю транспортних операцій та покращення інформаційної бази управління автотранспортним підприємством.

Загальний висновок і оцінка бакалаврської роботи. Магістерська робота Генсьора Германа Олександровича на тему: «Облік транспортних перевезень та управління логістикою» виконана відповідно до вимог кафедри обліку і оподаткування, має логічну структуру, належний теоретико-практичний рівень і завершений характер. Разом з тим окремі положення доцільно було б подати більш деталізовано в частині практичних механізмів впровадження запропонованих удосконалень (зауваження має рекомендаційний характер і не знижує загальної позитивної оцінки). Робота може бути допущена до захисту з оцінкою «відмінно», а її автор заслуговує на присудження другого (магістерського) рівня вищої освіти за спеціальністю 071 «Облік і оподаткування».

Рецензент:

доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри економічної кібернетики
Прикарпатського національного
університету імені Василя Стефаника



Дмитришин Л.І.

“___” _____ 2025 р.

АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота за другим (магістерським) рівнем вищої освіти виконана Генсьор Г.О.

Назва роботи: «ОБЛІК ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИКОЮ».

Спеціальність 071 «Облік і оподаткування».

Кваліфікаційна робота містить: 76 сторінок, список літератури з 60 найменувань, таблиць 38.

Об'єкт роботи – процес обліку, управління транспортних операцій ТОВ «ПОДОЛЯК ТРАНС».

Предметом роботи є сукупність теоретичних, методичних та практичних засад обліку, аналізу та управління наявності, руху та використання основних засобів та ТМЦ під час виконання автотransпортних перевезень на ТОВ «ПОДОЛЯК ТРАНС».

Метою роботи є розроблення й вдосконалення науково-методичних і практичних засад обліку, аналізу та управління на автотransпортному підприємстві.

За результатами дослідження розроблено рекомендації щодо удосконалення обліку, аналізу та управління.

Запропоновано методики управління транспортом та оптимізації управлінських процесів, що позитивно вплине на ефективність підприємства та його фінансові результати. Ключові слова: основні засоби, підприємство, облік, аналіз, транспорт, управління.

Рік виконання роботи 2025р.

Рік захисту роботи 2025р.

ЗМІСТ

ВСТУП		3
РОЗДІЛ 1	ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ТА ОБЛІКУ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ	7
1.1.	Галузеві особливості та сучасні тенденції функціонування підприємств транспорту	7
1.2.	Основи організації автомобільних перевезень вантажів та виокремлення об'єктів обліку	11
1.3.	Автомобільні перевезення в сучасному логістичному ланцюзі поставок	29
РОЗДІЛ 2	БУХГАЛТЕРСЬКИЙ ОБЛІК АВТОТРАНСПОРТНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ТОВ «ПОДОЛЯК ТРАНС»	35
2.1.	Структура та регулювання внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень	35
2.2.	Облік витрат та доходів внутрішніх вантажних перевезень	42
2.3.	Особливості обліку міжнародних вантажних перевезень	49
РОЗДІЛ 3	НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ОБЛІКУ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «ПОДОЛЯК ТРАНС»	55
3.1.	Особливості обліку рухомого складу на автотранспортних підприємствах	55
3.2.	Тенденції розвитку ринку транспортно-логістичних послуг	62
3.3.	Сучасні екологічні стандарти та заходи стимулювання екологічності при здійсненні автомобільних перевезень вантажів	67
ВИСНОВКИ		73
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ		
ДОДАТКИ		

ВСТУП

Сучасна транспортно-логістична система України перебуває в умовах глибокої трансформації, що зумовлено як глобальними економічними змінами, так і внутрішніми викликами, пов'язаними з воєнним станом, євроінтеграційними процесами та цифровізацією господарської діяльності. Автотранспортна галузь, будучи однією з найбільш мобільних та універсальних, забезпечує критично важливі процеси переміщення вантажів, підтримання виробничих циклів, формування ланцюгів постачання та стабільності внутрішнього ринку. Саме автотранспорт становить основу логістичного забезпечення підприємств різних сфер економіки, сприяє розвитку торгівлі, промисловості, аграрного сектору та міжнародної кооперації.

В умовах повномасштабної війни значення автомобільних вантажних перевезень зросло багаторазово. З перших днів військової агресії саме автотранспорт взяв на себе значну частину логістичних операцій, забезпечуючи евакуацію населення, доставку гуманітарних вантажів, переорієнтацію торговельних потоків на західні кордони та організацію критично важливих поставок. Закриття повітряного простору, часткова блокада морських портів та руйнування інфраструктури спричинили різку зміну маршрутів і підхід до організації транспортних процесів, що вимагає від автоперевізників гнучкості, оперативності та високої якості менеджменту.

Функціонування автотранспортних підприємств має низку специфічних особливостей, які впливають на організацію управління та побудову системи бухгалтерського обліку. На відміну від виробничих підприємств, результат діяльності перевізника не має матеріально-речової форми, а споживається в момент надання послуги. Це зумовлює іншу структуру витрат, специфічний порядок документального оформлення, методологію обліку доходів, формування собівартості перевезень та аналітичний розподіл витрат за маршрутами, видами перевезень і транспортними засобами. У контексті інтеграції України до європейського ринку особливої актуальності набувають питання адаптації обліку до вимог міжнародних стандартів, впровадження

електронних транспортних документів (e-CMR), модернізації автопарку, дотримання екологічних норм та прозорості фінансової звітності.

Проблематиці організації автомобільних перевезень, їх логістичного забезпечення та облікового відображення присвячено праці багатьох науковців: Ананської М.О., Білої І.В., Воскресенської Т.І., Галкіна А.С., Давидова І.В., Завербного А.С., Ковальчук С.Я., Кукушки І.В., Мисюк Б.Н., Новак У.П., Сташенко Ю.В. та інших. Дослідники висвітлюють питання галузевих особливостей функціонування автотранспортних підприємств, цифровізації логістичних процесів, формування витрат, обліку доходів та організації міжнародних перевезень. Водночас практичні аспекти документування операцій, методики обліку рухомого складу, формування собівартості рейсів і впливу екологічних стандартів на діяльність автоперевізників потребують подальшого поглибленого вивчення, особливо в умовах сучасної економічної нестабільності.

Актуальність теми дослідження зумовлена необхідністю удосконалення системи бухгалтерського обліку автотранспортних вантажних перевезень, підвищення прозорості й точності відображення господарських операцій, адаптації облікових процедур до міжнародних вимог, а також потребою у забезпеченні ефективного управління витратами та доходами перевізника.

Мета дослідження – удосконалення методики бухгалтерського обліку вантажних автотранспортних перевезень та системи документального підтвердження операцій на автотранспортних підприємствах.

Для досягнення поставленої мети необхідно виконати такі завдання:

розкрити галузеві особливості та сучасні тенденції функціонування підприємств транспорту;

дослідити організацію автомобільних перевезень вантажів і виокремити основні об'єкти бухгалтерського обліку;

визначити місце автомобільного транспорту в логістичному ланцюзі поставок;

охарактеризувати структуру та порядок документування внутрішніх і міжнародних вантажних перевезень;

проаналізувати методику обліку витрат і доходів від транспортних послуг;
визначити особливості обліку міжнародних автоперевезень і податкових аспектів їх здійснення;

розглянути порядок обліку рухомого складу на автотransпортних підприємствах;

узагальнити тенденції розвитку ринку транспортно-логістичних послуг;
обґрунтувати значення екологічних стандартів та заходів стимулювання «зелених» перевезень.

Об'єкт дослідження – система бухгалтерського обліку вантажних автотransпортних перевезень.

Предмет дослідження – методичні, організаційні та практичні аспекти обліку транспортних послуг, витрат, доходів і рухомого складу в діяльності автотransпортних підприємств.

Базою дослідження виступає ТОВ «Подольск Транс», яке здійснює внутрішні та міжнародні вантажні автоперевезення і має розгалужену систему обліку транспортних операцій та управління автопарком.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в обґрунтуванні напрямів удосконалення методики бухгалтерського обліку вантажних перевезень, системи документування операцій та підходів до обліку витрат і рухомого складу з урахуванням сучасних екологічних та цифрових вимог.

Апробація результатів здійснювалася у процесі практичної діяльності підприємства та при підготовці матеріалів до фахових досліджень з проблематики обліку транспортної діяльності.

Магістерська робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Основний зміст викладено на 74 сторінках друкованого тексту, містить таблиці, рисунки та аналітичні матеріали, що відображають результати дослідження.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ТА ОБЛІКУ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1. Галузеві особливості та сучасні тенденції функціонування підприємств транспорту

Транспортна галузь відіграє фундаментальну роль у розвитку національної економіки, оскільки забезпечує не лише фізичне переміщення товарів, ресурсів і населення, а й формує основу економічної взаємодії між регіонами, галузями та країнами [12]. Вона є одним із ключових чинників підтримання територіальної цілісності держави, функціонування внутрішнього ринку та реалізації зовнішньоекономічної політики. У сучасних умовах глобалізації транспортна система стає невід’ємною складовою інтеграційних процесів, сприяючи підвищенню конкурентоспроможності національної економіки, забезпеченню сталого економічного зростання та формуванню позитивного міжнародного іміджу країни [1;11].

Транспорт виступає стратегічним ресурсом, який обслуговує всі сфери економічної діяльності: промисловість, аграрний сектор, торгівлю, енергетику, будівництво та сферу послуг [3]. Він забезпечує ефективне функціонування виробничих і споживчих ланцюгів, сприяє розвитку логістики, стимулює ділову активність і мобільність робочої сили. Розвинена транспортна інфраструктура є одним із найважливіших чинників залучення інвестицій, оскільки від неї залежить доступність ринків збуту, швидкість обігу капіталу та зниження витрат на доставку [15]. Таким чином, транспортна галузь є не лише інструментом переміщення матеріальних цінностей, а й складним соціально-економічним механізмом, який впливає на продуктивність економіки в цілому.

Україна володіє унікальним географічним положенням, яке зумовлює її роль як транзитної держави між Європою та Азією [1]. Територією країни проходять основні міжнародні транспортні артерії, що поєднують Східну і Західну Європу, Балтійське, Чорне та Середземне моря. Зокрема, через Україну пролягають п’ять пан’європейських транспортних коридорів — III (Берлін—

Дрезден—Вроцлав—Львів—Київ), V (Венеція—Трієст—Будапешт—Ужгород—Львів), VII (Дунайський водний шлях), IX (Гельсінкі—Москва—Київ—Одеса—Салоніки) та TRACECA (Транспортний коридор Європа—Кавказ—Азія) [15]. Ці коридори забезпечують інтеграцію української транспортної системи у європейську інфраструктурну мережу TEN-T, створюють умови для розвитку міжнародної торгівлі, залучення іноземних інвестицій та підвищення геоекономічної ролі держави [15].

Ефективне функціонування транспортної галузі безпосередньо впливає на економічну безпеку країни, адже саме від неї залежить стабільність логістичних ланцюгів, експортно-імпорتنі можливості, а також забезпечення критично важливих галузей — енергетики, оборони, агропромислового комплексу. Сучасний розвиток транспортної інфраструктури стає визначальним чинником конкурентоспроможності економіки. Підвищення якості транспортних послуг, впровадження цифрових технологій (GPS-моніторинг, електронні транспортні документи, автоматизовані системи управління перевезеннями) та адаптація до екологічних вимог ЄС формують нову модель ефективного транспортного простору [7; 10].

Транспортна система України представлена п'ятьма основними видами транспорту — залізничним, автомобільним, водним, авіаційним і трубопровідним [3]. Залізничний транспорт залишається основним перевізником масових вантажів, таких як вугілля, руда, зерно, нафтопродукти; він забезпечує понад половину вантажообігу країни. Автомобільний транспорт, завдяки своїй гнучкості, мобільності та можливості доставки «від дверей до дверей», є провідним у внутрішньому та міжнародному сполученні, зокрема у сегменті швидких і малотоннажних перевезень [13]. Водний транспорт має стратегічне значення для експорту через морські порти Чорного й Азовського морів, а також забезпечує перевезення по річці Дніпро. Авіаційний транспорт виконує переважно пасажирські й термінові вантажні перевезення, тоді як трубопровідний — основний канал транспортування нафти, газу та нафтопродуктів до країн Європи.

Для кращого розуміння особливостей основних видів транспорту наведено характеристику у табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Характеристика основних видів транспорту в Україні

Вид транспорту	Переваги	Недоліки	Частка у вантажообігу (до війни, %)
Залізничний	Висока вантажопідйомність, низька собівартість, безпека	Менша гнучкість, залежність від інфраструктури	~52
Автомобільний	Мобільність, доставка «від дверей до дверей», швидке реагування	Високі витрати на паливе, знос доріг, вплив на довкілля	~33
Водний (річковий, морський)	Низька собівартість на великі відстані, велика місткість	Залежність від навігаційного сезону, портової інфраструктури	~5
Авіаційний	Висока швидкість, придатний для дорогих і термінових вантажів	Висока вартість, обмежений тоннаж	<1
Трубопровідний	Безперервність, низькі експлуатаційні витрати	Вузька спеціалізація (газ, нафта)	~9

Джерело: укладено автором на основі [3; 13].

Серед усіх видів транспорту особливо важливу роль в економіці відіграє автомобільний транспорт. Його ключовими перевагами є мобільність, маневреність, універсальність і можливість доставки «від дверей до дверей». Саме цей вид транспорту забезпечує понад 70 % пасажирських і майже третину вантажних перевезень у країні. Проте він водночас характеризується високими експлуатаційними витратами, значними викидами CO₂ і підвищеним рівнем амортизації рухомого складу [3].

Специфічною рисою автотранспортних підприємств (АТП) є те, що вони не створюють матеріальних продуктів, а надають послуги, результат яких споживається безпосередньо в момент виробництва [9]. Це визначає особливості

їх економіки та бухгалтерського обліку: витрати формуються переважно у вигляді палива, амортизації, ремонтів, заробітної плати водіїв та загальновиробничих витрат, а не в матеріальних запасах готової продукції.

Розвиток транспортної галузі України в останні роки відбувається під впливом багатьох внутрішніх і зовнішніх чинників. Серед них: військові дії, євроінтеграційні процеси, державне регулювання, технологічна модернізація, глобальна конкуренція та екологічні вимоги [1; 11].

Після початку повномасштабного вторгнення РФ транспортна система України зазнала суттєвих втрат. Було зруйновано частину залізничних колій, мостів, а морські порти Чорного моря опинилися під блокадою. Це спричинило зміщення логістичних потоків у бік західних кордонів, підвищення ролі автомобільного та залізничного транспорту у забезпеченні гуманітарних і військових перевезень, а також перебудову маршрутів у напрямку країн ЄС.

В умовах воєнного стану державна політика була спрямована на спрощення дозвільних процедур, що дозволило залучити додаткові транспортні потужності та оперативно реагувати на зміни. Водночас 2022 року Україна отримала так званий «**транспортний безвіз**» із Європейським Союзом — угоду, що скасувала необхідність отримання дозволів на міжнародні перевезення між Україною та країнами ЄС [1; 11]. Це значно полегшило роботу українських перевізників, розширило ринки збуту послуг, але водночас підвищило рівень конкуренції, оскільки українські підприємства мають адаптуватися до стандартів ЄС у сфері безпеки, праці, обліку та екологічної звітності.

Для комплексного розуміння динаміки розвитку транспортної галузі України доцільно проаналізувати ключові внутрішні та зовнішні чинники, що визначають її стан, ефективність функціонування, конкурентоспроможність і стратегічні перспективи у контексті європейської інтеграції. Основні з них узагальнено в табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Основні чинники, що впливають на розвиток транспортної галузі України

Група чинників	Зміст впливу	Приклади наслідків
Політичні	Війна, державне регулювання, євроінтеграція	Розвиток західних логістичних хабів, транспортний безвіз
Економічні	Інфляція, вартість палива, інвестиції	Зростання собівартості перевезень, модернізація парку
Технологічні	Цифровізація, впровадження GPS і TMS	Підвищення ефективності управління, зниження витрат
Екологічні	Вимоги Green Deal, декарбонізація	Перехід на LNG, електромобілі, екстрахування
Соціальні	Дефіцит кадрів, міграція водіїв	Підвищення заробітних плат, автоматизація процесів

Джерело: укладено автором на основі [1; 3; 6; 11; 14].

Цифрова трансформація є одним із ключових трендів розвитку галузі. Українські транспортні компанії активно впроваджують системи GPS-моніторингу, електронний документообіг, платформи управління перевезеннями (TMS) та аналітичні модулі на основі штучного інтелекту. Згідно з рекомендаціями Міжнародного союзу автомобільного транспорту (IRU), цифровізація транспортного менеджменту дозволяє скоротити операційні витрати до 20 %, підвищити ефективність використання автопарку та зменшити холості пробіги [6; 10].

Однією з ключових тенденцій сучасного транспортного ринку є екологізація перевезень у межах реалізації Європейського зеленого курсу (European Green Deal). Згідно з ним, країни-члени ЄС і партнери, серед яких Україна, мають до 2050 року зменшити викиди парникових газів у транспорті щонайменше на 90 %. Це зумовлює оновлення рухомого складу до стандартів Євро-6, перехід на зріджений природний газ (LNG), біопаливо, електротранспорт, а також розроблення державних програм екологічного страхування й підтримки «зелених» інвестицій [5; 14].

У межах проєктів ЄС TEN-T та «Solidarity Lanes» відбувається поступова інтеграція української інфраструктури у європейську транспортну мережу. Це

сприятиме розвитку прикордонних логістичних вузлів, модернізації шляхів, будівництву нових пунктів пропуску та підвищенню ефективності митних процедур [15].

Важливим аспектом є кадрове забезпечення галузі. За даними Міжнародного союзу автомобільного транспорту (IRU), в Європі на сьогодні бракує понад 600 000 водіїв вантажного транспорту, що створює ризики для логістичних ланцюгів [6]. Україна відчуває аналогічну тенденцію — дефіцит кадрів стимулює автоматизацію, розвиток систем дистанційного моніторингу, «платунінг» (рух вантажівок у цифрово керованих колонах) та навчальні програми для водіїв у межах державно-приватного партнерства.

З метою окреслення напрямів трансформації та адаптації транспортного сектору до сучасних економічних, технологічних і геополітичних умов у таб. 1.3 узагальнено провідні тенденції розвитку транспортної галузі України, що визначають її стратегічний поступ у найближчій перспективі.

Таблиця 1.3

Сучасні тенденції розвитку транспортної галузі України

Напрямок розвитку	Суть тенденції	Очікуваний ефект
Євроінтеграція	Участь у TEN-T, транспортний безвіз	Розширення ринків, спрощення перевезень
Цифровізація	Впровадження GPS, TMS, e-CMR, штучного інтелекту	Оптимізація маршрутів, зменшення витрат
Екологізація	Виконання вимог Green Deal, перехід на LNG і EV	Скорочення викидів, «зелений» імідж
Глобалізація	Участь у міжнародних транспортних угодах IRU, UNECE	Розширення транзитних можливостей
Людський капітал	Навчання, автоматизація, автономні технології	Підвищення продуктивності праці

Джерело: укладено автором на основі [1; 4; 5; 6; 7; 10; 14; 15].

Транспортна галузь України сьогодні розвивається в умовах глибоких структурних змін. Воєнні виклики, інтеграція з ЄС, екологічні стандарти та цифровізація визначають вектор її трансформації. Автотранспортні підприємства залишаються ключовою ланкою логістичних процесів,

забезпечуючи мобільність вантажів і населення, проте для підвищення ефективності вони мають адаптуватися до європейських вимог, модернізувати автопарк, автоматизувати облік та зменшувати вуглецевий слід [14]. Впровадження міжнародних стандартів управління, участь у програмах ЄС TEN-T, IRU та Green Deal, а також цифрова інтеграція з європейськими ринками створюють реальні перспективи для відновлення та стійкого розвитку українського транспортного сектору в найближчі десятиліття.

1.2. Основи організації автомобільних перевезень вантажів та виокремлення об'єктів обліку

Організація автомобільних вантажних перевезень є складним і багатогранним процесом, який поєднує в собі економічні, технічні, правові, логістичні та бухгалтерські складові. Вона відіграє ключову роль у забезпеченні стабільного функціонування транспортної галузі, оскільки від ефективності організації перевізного процесу безпосередньо залежить якість наданих логістичних послуг, рівень експлуатаційних витрат підприємства, рентабельність діяльності й конкурентоспроможність на внутрішньому та міжнародному ринках. Автомобільні перевезення виступають важливим інструментом підтримання економічних зв'язків між регіонами, сприяють розвитку торгівлі та забезпечують мобільність ресурсів і товарних потоків [16; 29].

Відповідно до положень Закону України «Про автомобільний транспорт», діяльність автотранспортних підприємств (АТП) спрямована на організацію та надання транспортних і експедиторських послуг, забезпечення технічної справності транспортних засобів, підтримання належного рівня безпеки дорожнього руху, а також дотримання вимог чинного законодавства у сфері перевезень. Закон визначає основні засади організації транспортного процесу, права й обов'язки перевізників, порядок ліцензування діяльності та умови укладення договорів на перевезення. Таким чином, саме нормативна база створює правове підґрунтя для формування раціональної структури організації

перевезень і належного регулювання взаємовідносин між усіма учасниками транспортного процесу [16; 17].

Система організації автомобільних вантажних перевезень є складною і багаторівневою, адже включає взаємопов'язану роботу кількох сторін, які виконують чітко визначені функції. До основних учасників процесу належать вантажовідправник, перевізник, експедитор та вантажоодержувач. Вантажовідправник є ініціатором перевезення — він формує замовлення, готує вантаж до транспортування, забезпечує його належне пакування, маркування та відповідність супровідним документам. Саме від якості підготовки вантажу залежить подальший перебіг усього перевізного процесу [16; 17].

Перевізник, у свою чергу, є ключовою ланкою логістичного ланцюга. Це автотранспортне підприємство, яке безпосередньо здійснює перевезення вантажів згідно з укладеним договором, забезпечує технічну справність транспортного засобу, своєчасне виконання рейсу та дотримання правил безпеки дорожнього руху. Ефективність роботи перевізника визначається рівнем організації перевезень, оптимальним використанням автопарку, дотриманням графіків та мінімізацією витрат, пов'язаних із простоем чи нераціональним використанням транспортних ресурсів [16; 17].

Важливе місце в системі автомобільних перевезень належить експедитору, який виконує координаційну функцію між відправником, перевізником і одержувачем. Він організовує логістичний процес, забезпечує узгодження маршрутів, ведення необхідної документації, супровід вантажу на всіх етапах перевезення, а також сприяє оптимізації транспортних витрат. Саме експедитор часто є тією ланкою, яка забезпечує злагоджену взаємодію між усіма учасниками перевезення та сприяє підвищенню загальної ефективності транспортного процесу [16; 30].

Останнім етапом у системі є діяльність вантажоодержувача, який приймає вантаж у пункті призначення, перевіряє його цілісність і відповідність супровідним документам. Після цього він підтверджує факт отримання товару шляхом підписання відповідних документів. Саме цей етап є юридичним

підтвердженням виконання перевезення, а для перевізника — підставою для визнання доходу від наданої послуги в бухгалтерському обліку [16; 18].

Для наочного відображення функціональної взаємодії сторін, задіяних у процесі організації автомобільного перевезення вантажів, у таблиці 1.4 узагальнено основних учасників перевізного процесу, їх ключові обов'язки, відповідальність та роль у забезпеченні ефективності транспортної діяльності [16; 17; 30].

Таблиця 1.4

Основні учасники процесу автомобільного перевезення вантажів

Учасник	Основні функції	Документальне підтвердження	Відповідальність
Вантажовідправник	Формує замовлення, забезпечує пакування, передає вантаж перевізнику	Договір, ТТН, пакувальний лист, рахунок	За правильність даних і стан вантажу
Перевізник	Здійснює транспортування, забезпечує технічну справність ТЗ	Ліцензія, подорожній лист, акт виконаних робіт	За своєчасність доставки й безпеку
Експедитор	Координує логістику, оформлення документів, митний супровід	Договір експедирування, рахунок	За організацію процесу й дотримання строків
Вантажоодержувач	Приймає вантаж, підтверджує факт доставки	ТТН, CMR, акт приймання-передачі	За приймання вантажу за кількістю та якістю

Джерело: укладено автором на основі [16; 17; 30].

Процес організації автомобільного перевезення вантажів є багатоступеневим і передбачає чітку послідовність дій, кожна з яких має важливе значення для забезпечення ефективності, безпеки та законності здійснення перевезення. Кожен етап — від моменту отримання замовлення до фінального взаєморозрахунку між сторонами — потребує координації дій різних учасників,

оформлення належних документів і відображення всіх операцій у бухгалтерському обліку. Успішне виконання перевезення залежить від того, наскільки злагоджено й послідовно виконуються всі фази транспортного процесу.

Першим етапом є формування замовлення, що визначає основні параметри майбутнього перевезення. Вантажовідправник подає заявку, у якій зазначає вид, кількість, вагу та габарити вантажу, пункти завантаження й розвантаження, а також бажані терміни доставки. На цьому етапі узгоджуються умови договору, визначаються обов'язки сторін, порядок оплати та відповідальність за порушення термінів. На основі отриманого замовлення логістичний відділ автотранспортного підприємства розробляє оптимальний маршрут. При цьому враховуються не лише відстань і дорожні умови, а й фактори економічної доцільності, безпеки руху, наявності платних ділянок, митних переходів, а також сезонні обмеження. Ретельне планування маршруту дозволяє мінімізувати витрати пального, скоротити час у дорозі та знизити ризики простоїв [17; 29].

Далі відбувається вибір типу транспортного засобу, що відповідає характеристикам вантажу. Якщо перевезення стосується масових або негабаритних вантажів, застосовуються тентовані напівпричепи або платформні тягачі. Для перевезення швидкопсувних товарів використовуються рефрижератори, а для крихких або особливо цінних — ізотермічні або спеціалізовані автомобілі. Паралельно формується графік перевезення, у якому визначаються час завантаження, тривалість рейсу, пункти зупинок для відпочинку водія та контрольні точки моніторингу руху [17; 29].

Наступним етапом є технічна підготовка транспортного засобу до рейсу, яка має вирішальне значення для безпеки перевезення та економічної ефективності діяльності. Перед виїздом здійснюється ретельна перевірка технічного стану автомобіля: діагностується шасі, перевіряються гальмівна система, освітлювальні прилади, стан шин, рівень мастил і запас пального. Всі результати фіксуються в журналі технічного огляду або у відповідному акті. У разі виявлення несправностей транспортний засіб направляється на ремонт і

допускається до експлуатації лише після усунення недоліків. Такий контроль не лише підвищує безпеку руху, а й сприяє оптимізації експлуатаційних витрат, запобігає поломкам і затримкам у доставці [17; 29].

Коли транспорт підготовлений, переходять до етапу завантаження вантажу, який проводиться під контролем представників перевізника та вантажовідправника. Вони відповідають за правильне розміщення вантажу в кузові, дотримання правил зважування, пакування та кріплення. Неправильне розміщення може призвести до пошкодження вантажу або виникнення аварійних ситуацій у дорозі. Усі дані про вантаж фіксуються у супровідних документах — товарно-транспортній накладній (ТТН), рахунку-фактурі, сертифікатах відповідності або якості. Одночасно водій отримує подорожній лист, у якому зазначаються маршрут руху, дані про вантаж, кількість пального, пробіг і технічний стан автомобіля [17; 20; 22].

Після завантаження та оформлення документів автомобіль вирушає в рейс. На етапі транспортування основну роль відіграє контроль за дотриманням маршруту, графіка та безпеки руху. Сучасні автотранспортні підприємства використовують системи GPS-моніторингу, що дають змогу в режимі реального часу відстежувати місцезнаходження транспортного засобу, швидкість руху, зупинки, витрати пального та навіть температуру в кузові. Такий підхід дозволяє підвищити оперативність управління автопарком, забезпечити зворотний зв'язок із водієм і вчасно реагувати на непередбачені ситуації. Усі дані, отримані через систему моніторингу, є основою для подальшого бухгалтерського й управлінського аналізу, оскільки вони підтверджують фактичний пробіг і обсяги використаного палива [14; 29].

Ключовим моментом процесу є етап доставки вантажу до пункту призначення, який завершує основну частину перевезення. Після прибуття транспортного засобу проводиться розвантаження, перевіряється цілісність і кількість вантажу, що порівнюється з даними, зазначеними у товарно-транспортній накладній. Якщо під час транспортування не було пошкоджень чи втрат, вантажоодержувач підписує документи, підтверджуючи належне

виконання перевезення. Цей підпис є юридичною підставою для визнання доходу перевізником у бухгалтерському обліку. У разі виявлення пошкоджень або нестачі складається акт, який фіксує характер і причини невідповідності, що має значення для вирішення спірних питань і розрахунку матеріальної відповідальності сторін [17; 20; 23].

Завершальним етапом є взаєморозрахунки між сторонами, які проводяться після підтвердження виконання перевезення. На підставі підписаних актів виконаних робіт або товарно-транспортних накладних бухгалтерія перевізника формує рахунок на оплату. Усі ці документи відображаються у системі бухгалтерського обліку та слугують доказовою базою для визначення доходів і витрат підприємства. Для контролю рентабельності рейсів складаються звіти про витрати палива, амортизацію, оплату праці водіїв та інші витрати, пов'язані з конкретним замовленням [20; 23; 24; 28].

Кожен із перелічених етапів супроводжується оформленням первинних документів, які не лише підтверджують факт здійснення господарських операцій, але й забезпечують достовірність облікових даних. Такі документи є основою для відображення витрат на рахунках бухгалтерського обліку, формування собівартості перевезень, визначення фінансових результатів і підготовки звітності підприємства. Саме через систему первинного документування забезпечується взаємозв'язок між виробничим, управлінським і фінансовим аспектами діяльності автотранспортного підприємства [20; 23; 24] .

Процес автомобільного перевезення вантажів є складною, але логічно вибудованою системою, де кожен етап відіграє важливу роль у забезпеченні ефективності транспортного процесу. Починаючи з формування замовлення і закінчуючи фінансовими розрахунками, він поєднує технічну, логістичну, економічну та облікову складові, утворюючи єдиний механізм, який забезпечує стабільну діяльність підприємства. Висока якість організації перевезення, своєчасне оформлення документів, контроль руху та чітке ведення обліку є запорукою не лише успішного виконання окремих рейсів, але й підвищення ефективності роботи транспортної галузі загалом.

Для узагальнення та наочного відображення логічної послідовності дій, що забезпечують ефективність, безпеку та результативність процесу доставки, у таблиці 1.5 наведено основні етапи організації перевезення вантажів автомобільним транспортом із зазначенням їх змісту, відповідальних осіб і документів, що супроводжують кожен із них.

Таблиця 1.5

Основні етапи організації перевезення вантажів автомобільним транспортом

Етап	Характеристика	Основні документи	Бухгалтерське значення
Планування	Визначення маршруту, вартості, строків і умов перевезення	Договір перевезення, комерційна пропозиція, заявка	Формування майбутніх зобов'язань і доходів
Підготовка транспорту	Огляд технічного стану, оформлення подорожнього листа, підготовка водія	Акт техогляду, подорожній лист	Витрати періоду (ТО, пальне, мастила)
Завантаження і транспортування	Приймання, переміщення вантажу, GPS-контроль	ТТН або CMR, маршрутний лист	Формування прямих виробничих витрат
Завершення перевезення	Підтвердження доставки, підписання актів, виставлення рахунку	Акт виконаних робіт, рахунок-фактура	Визнання доходу та фінансового результату

Джерело: узагальнено автором на основі [17; 29].

У процесі організації автомобільних перевезень належне оформлення первинних документів є ключовою умовою законності, прозорості та достовірності господарських операцій. Саме документи фіксують кожен етап руху вантажу, підтверджують факт надання транспортної послуги та забезпечують юридичне і бухгалтерське обґрунтування діяльності автотранспортного підприємства. Для внутрішніх автомобільних перевезень головним документом виступає товарно-транспортна накладна (ТТН), яка є універсальною формою обліку руху вантажів у межах України. Її унікальність

полягає в тому, що вона поєднує одразу дві функції — транспортну та бухгалтерську [17; 20].

З транспортного погляду ТТН виконує роль основного підтвердження факту перевезення вантажу, оскільки містить детальну інформацію про відправника, одержувача, найменування та кількість вантажу, пункт завантаження й розвантаження, дату відправлення, вид транспорту, державний номер автомобіля, прізвище водія, а також відмітки про прийняття і здачу вантажу. Це дозволяє забезпечити чіткий контроль за маршрутом перевезення, станом і кількістю доставленого товару, а також визначити відповідальність кожної сторони у разі виникнення спірних ситуацій. Наявність належно оформленої ТТН гарантує дотримання законодавчих вимог під час транспортування вантажів у межах України та захищає права як перевізника, так і вантажовідправника [17].

З бухгалтерського погляду ТТН має не менше значення, оскільки саме цей документ є основою для відображення операції перевезення в обліку доходів і витрат. Підписана всіма сторонами накладна підтверджує факт надання послуги, після чого перевізник має право виставити акт виконаних робіт і рахунок на оплату. Таким чином, ТТН є первинним документом, який забезпечує взаємозв'язок між фактичним рухом вантажу і його фінансовим відображенням у бухгалтерській системі. Крім того, саме на підставі ТТН здійснюється облік витрат палива, розрахунок пробігу транспортного засобу, визначення собівартості перевезень та аналіз ефективності роботи автопарку [20; 23; 24].

Для внутрішніх перевезень обов'язковість оформлення ТТН передбачена Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом, затвердженими наказом Міністерства транспорту України №363 від 14 жовтня 1997 року. Згідно з цим документом, накладна складається у чотирьох примірниках: для вантажовідправника, вантажоодержувача, перевізника та бухгалтерії підприємства. Кожен із примірників має юридичну силу та слугує доказом виконання транспортної операції. Після завершення рейсу ТТН підшивається до

звіту водія або подорожнього листа, що забезпечує системність зберігання і подальше використання інформації для фінансової звітності [17].

Для міжнародних перевезень застосовується інший документ — міжнародна автомобільна накладна (CMR), яка регулюється положеннями Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (CMR), підписаної у Женеві 19 травня 1956 року. Цей документ є обов'язковим для всіх перевізників, що здійснюють міжнародні перевезення між країнами — учасницями Конвенції, до яких належить і Україна. CMR-накладна встановлює єдиний міжнародний стандарт документального оформлення перевезень, що забезпечує уніфікацію правил і спрощення процедур між різними державами [18; 31].

Міжнародна накладна CMR містить аналогічну інформацію, що й ТТН, але доповнена реквізитами, необхідними для міжнародного документообігу: зазначенням країни відправлення та призначення, митних постів, особливих умов перевезення, виду упаковки, страхових даних і відомостей про оплату фрахту. Оформлена накладна підписується трьома сторонами — вантажовідправником, перевізником і вантажоодержувачем — і є беззаперечним доказом укладення договору перевезення. Вона використовується не лише як транспортний документ, а й як фінансово-обліковий інструмент для підтвердження наданих послуг і взаєморозрахунків між сторонами [18].

У сучасних умовах, коли більшість транспортних компаній інтегрується у європейський ринок, усе більшого значення набуває електронна форма CMR — e-CMR, затверджена Європейською економічною комісією ООН. Цей формат передбачає цифрове оформлення накладної, що забезпечує повну сумісність із європейськими системами електронного документообігу. Використання e-CMR спрощує процедуру контролю на кордонах, скорочує час обробки документів, зменшує ризик помилок і втрат паперових форм, а також підвищує прозорість операцій. Для перевізників це означає оперативне підтвердження доставки вантажу, швидше проведення розрахунків із контрагентами та зниження адміністративних витрат [19; 15].

Належне оформлення цих документів гарантує законність перевезень, достовірність бухгалтерської звітності та ефективність фінансово-господарської діяльності автотранспортного підприємства.

Для забезпечення законності, прозорості та належного обліку процесу перевезення вантажів кожен рейс супроводжується пакетом первинних документів, що підтверджують виконання транспортної операції, рух матеріальних цінностей і фінансові взаєморозрахунки між сторонами. У таблиці 1.6 наведено основні документи, які оформлюються на різних етапах перевізного процесу, їх призначення та сторони, відповідальні за складання й зберігання.

Таблиця 1.6

Основні документи, що супроводжують перевезення

Назва документа	Призначення	Хто оформлює	Юридичне значення
Договір перевезення	Закріплює умови, права, обов'язки та відповідальність сторін	Перевізник, замовник	Підстава для обліку доходів
Товарно-транспортна накладна (ТТН)	Підтверджує факт виконання перевезення	Відправник і перевізник	Первинний бухгалтерський документ
Міжнародна накладна (CMR / e-CMR)	Регламентує міжнародне перевезення	Перевізник і експедитор	Міжнародно визнаний доказ надання послуги
Подорожній лист	Містить дані про пробіг, витрати палива, маршрут	Перевізник	Підстава для списання ПММ
Акт виконаних робіт	Підтверджує завершення перевезення	Перевізник, замовник	Підстава для визнання доходу

Джерело: укладено автором на основі [17–20; 23].

Бухгалтерський облік автотранспортних підприємств є складовою частиною фінансово-господарської системи управління, оскільки забезпечує формування достовірної інформації про витрати, доходи, активи, зобов'язання та фінансові результати діяльності. Його ведення здійснюється відповідно до Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», який визначає загальні принципи ведення обліку, вимоги до первинних

документів, порядок складання звітності та відповідальність за її достовірність. Для підприємств транспортної галузі цей закон має особливе значення, адже перевізна діяльність характеризується великою кількістю господарських операцій, що відображаються у взаємозв'язку між виробничими процесами, матеріальними витратами та фінансовими результатами [20].

Ведення бухгалтерського обліку на автотранспортних підприємствах базується на вимогах національних Положень (стандартів) бухгалтерського обліку (П(С)БО). Зокрема, П(С)БО 7 «Основні засоби» регулює порядок визнання, оцінки, амортизації та обліку транспортних засобів, П(С)БО 9 «Запаси» визначає правила формування, оцінки та списання паливно-мастильних матеріалів, шин та запасних частин, П(С)БО 15 «Дохід» встановлює критерії визнання доходів від наданих транспортних послуг, а П(С)БО 16 «Витрати» регламентує порядок обліку витрат, пов'язаних із перевезеннями, їх класифікацію та віднесення до собівартості. Для підприємств, що здійснюють міжнародні перевезення або працюють із закордонними партнерами, актуальним є застосування Міжнародних стандартів фінансової звітності (МСФЗ), зокрема МСФЗ 15 «Дохід від договорів із клієнтами», МСФЗ 16 «Основні засоби» та МСБО 2 «Запаси». Їх використання дозволяє уніфікувати фінансову звітність відповідно до міжнародних вимог і полегшує співпрацю з іноземними контрагентами [21–24; 26; 27].

Основними об'єктами обліку на автотранспортних підприємствах є основні засоби, запаси, доходи, витрати та дебіторська заборгованість. Центральне місце займає рухомий склад — вантажні автомобілі, причеми, тягачі, напівпричеми, що є безпосереднім інструментом надання послуг. Відповідно до П(С)БО 7, вони обліковуються на рахунку 10 «Основні засоби», субрахунку 105 «Транспортні засоби». Первісна вартість транспортного засобу включає не лише його купівельну ціну, але й витрати на доставку, страхування, сплату митних платежів, реєстраційних зборів та витрати, необхідні для приведення автомобіля у стан, придатний для експлуатації. Такий підхід забезпечує повне відображення

реальних інвестицій у придбання рухомого складу та правильне визначення бази для амортизаційних відрахувань [21; 28].

Амортизація транспортних засобів нараховується з моменту введення об'єкта в експлуатацію до повного погашення його вартості або вибуття. Відповідно до П(С)БО 7 підприємство має право самостійно обрати метод амортизації, що найбільш точно відображає процес використання активу. Для автотранспортних підприємств найчастіше застосовується виробничий метод, який ґрунтується на фактичному пробігу автомобіля або обсязі виконаних перевезень (тонно-кілометрах). Це дозволяє коректно співвідносити витрати з реальними результатами роботи, оскільки знос автотранспорту прямо залежить від інтенсивності експлуатації. На практиці також застосовується прямолінійний метод, який забезпечує рівномірний розподіл амортизаційних витрат протягом строку служби. Вибір методу фіксується у наказі про облікову політику підприємства, що забезпечує сталість облікових підходів і порівнянність фінансової інформації [21; 24; 28].

У процесі експлуатації транспортного засобу виникають численні витрати, що відображаються на рахунках бухгалтерського обліку відповідно до їх економічного змісту. До основних належать витрати на технічне обслуговування, поточний і капітальний ремонт, паливо-мастильні матеріали, оплату праці водіїв, добові та інші відрядні витрати. Поточні ремонти, що здійснюються для підтримання автомобіля в робочому стані (заміна мастила, фільтрів, шин), належать до витрат звітного періоду й відносяться безпосередньо на рахунки 23 «Виробництво» або 91 «Загальновиробничі витрати». У разі виконання капітального ремонту чи модернізації, які подовжують строк експлуатації або підвищують економічну ефективність використання транспортного засобу (наприклад, встановлення газобалонного обладнання чи оновлення двигуна), відповідні витрати капіталізуються, тобто збільшують балансову вартість об'єкта основних засобів (Дт 105 – Кт 152) [21; 24; 28].

Важливим елементом обліку є запаси, насамперед паливо, мастильні матеріали, шини, запасні частини, що забезпечують експлуатацію рухомого

складу. Вони обліковуються на субрахунках 203 «Паливо» та 207 «Запасні частини» відповідно до вимог П(С)БО 9 «Запаси». Оприбуткування палива здійснюється за фактичними витратами на його придбання, а списання — на підставі подорожніх листів або маршрутних звітів водіїв у межах установлених норм витрат, затверджених наказом про облікову політику підприємства. Якщо фактичні витрати перевищують нормативні, різниця підлягає аналізу, і в разі відсутності обґрунтованих причин може бути визнана понаднормовою, тобто такою, що не належить до господарської діяльності [22; 27; 28].

Таким чином, система бухгалтерського обліку автотранспортних підприємств забезпечує всебічне відображення господарських процесів, пов'язаних із використанням транспортних засобів, рухом матеріальних ресурсів, формуванням доходів і витрат. Її ефективність визначає не лише точність фінансової звітності, а й можливість здійснювати аналітичний контроль за рентабельністю перевезень, оптимізувати витрати й підвищувати конкурентоспроможність підприємства в умовах ринкової економіки [20–24; 28].

Для систематизації та наочного представлення елементів облікової системи, що формують фінансово-економічну інформацію про діяльність автотранспортного підприємства, у таблиці 1.7 узагальнено основні об'єкти бухгалтерського обліку.

Таблиця 1.7

Основні об'єкти бухгалтерського обліку автотранспортного підприємства

Об'єкт обліку	Нормативна база	Типові операції	Облікові рахунки
Основні засоби (рухомий склад)	П(С)БО 7 / МСФЗ 16	Придбання, амортизація, ремонт	10, 105, 131, 152
Запаси (ПММ, шини, запчастини)	П(С)БО 9 / МСБО 2	Оприбуткування, списання	20, 203, 207
Доходи від перевезень	П(С)БО 15 / МСФЗ 15	Визнання доходу після виконання перевезення	703
Витрати на перевезення	П(С)БО 16	Калькуляція собівартості, розподіл витрат	23, 91, 92, 93

Розрахунки з клієнтами	П(С)БО 10 / МСФЗ 9	Облік дебіторської заборгованості	36, 37
------------------------	--------------------	-----------------------------------	--------

Джерело: узагальнено автором на основі [20–24; 28].

Формування собівартості перевезень є одним із ключових аспектів бухгалтерського обліку автотранспортного підприємства, адже саме від точності її розрахунку залежить достовірність фінансової звітності, обґрунтованість тарифів та оцінка ефективності діяльності. Згідно з вимогами Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 «Витрати», облік витрат на виконання перевезень ведеться на рахунку 23 «Виробництво», де акумулюються всі витрати, пов'язані з основною діяльністю підприємства. Структура собівартості перевезень складається з прямих та непрямих (загальновиробничих) витрат, які мають різну економічну природу, але спільну мету — забезпечення виконання транспортних послуг [24; 28].

До прямих витрат належать ті, які можна безпосередньо віднести до конкретного рейсу або замовлення. Серед них — витрати на паливно-мастильні матеріали, заробітна плата водіїв, добові та інші відрядні витрати, плата за проїзд платними дорогами, мостами чи тунелями, вартість обов'язкового страхування водіїв і вантажів, а також амортизація рухомого складу, розрахована відповідно до його фактичного пробігу чи обсягу виконаних перевезень. Такі витрати безпосередньо впливають на собівартість кожного рейсу й визначають рівень операційної ефективності підприємства [24; 28].

Непрямі (загальновиробничі) витрати формуються на рахунку 91 «Загальновиробничі витрати» і охоплюють витрати, що не можуть бути прямо віднесені до конкретного перевезення. Це заробітна плата механіків, диспетчерів, технічного персоналу, витрати на утримання гаражів, ремонтних ділянок, амортизацію адміністративних будівель і обладнання, оплату комунальних послуг, витрати на охорону праці та технічний контроль. Наприкінці звітного періоду ці витрати розподіляються між окремими об'єктами калькулювання — маршрутами, замовниками чи транспортними засобами —

пропорційно обраній базі (наприклад, обсягу пробігу або заробітній платі водіїв) [24; 28].

Водночас адміністративні витрати (рахунок 92), пов'язані з управлінням підприємством, та витрати на збут (рахунок 93), що включають маркетингову діяльність, не формують виробничу собівартість перевезень. Вони списуються безпосередньо на фінансові результати періоду (рахунок 791 «Результат основної діяльності») [24].

Для підвищення прозорості обліку ТОВ «Подояк Транс» веде аналітичний облік витрат у розрізі маршрутів, видів перевезень, замовників і окремих транспортних засобів. Це дає змогу визначати собівартість одного кілометра пробігу або тонно-кілометра, оцінювати рентабельність кожного рейсу, оптимізувати маршрути та приймати обґрунтовані управлінські рішення щодо тарифів і структури витрат [24].

Таблиця 1.8

Типова структура витрат автотранспортного підприємства

Група витрат	Приклади статей	Обліковий рахунок	Характер впливу
Прямі	Паливо, мастила, зарплата водіїв, амортизація, дозволи, збори	23	Формують собівартість перевезень
Загальновиробничі	Зарплата диспетчерів, механіків, ремонт гаражів, енергоносії	91	Розподіляються пропорційно базі
Адміністративні	Зарплата адміністрації, аудит, оренда, зв'язок	92	Витрати періоду
Витрати на збут	Реклама, логістичні угоди, комісійні	93	Зменшують прибуток
Інші операційні	Податки, штрафи, резерви	94	Впливають на фінансовий результат

Джерело: укладено автором на основі [24; 28].

Визнання доходів у діяльності автотранспортних підприємств здійснюється відповідно до Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 15 «Дохід» або міжнародного аналога — МСФЗ 15 «Дохід від договорів із клієнтами», які визначають момент, коли послуга вважається наданою, а дохід — заробленим. У транспортній сфері цей момент настає тоді, коли перевізник повністю виконав свої зобов'язання перед замовником — тобто вантаж доставлено до пункту призначення, його цілісність підтверджено, а факт виконання робіт засвідчено відповідними первинними документами (товарно-транспортною накладною, актом наданих послуг або міжнародною CMR). Лише після цього у бухгалтерському обліку відображається проведення: Дт 36 «Розрахунки з покупцями та замовниками» – Кт 703 «Дохід від реалізації робіт і послуг», а собівартість перевезення списується записом Дт 903 «Собівартість реалізованих робіт і послуг» – Кт 23 «Виробництво» [23; 26].

Для міжнародних автомобільних перевезень, згідно з пунктом 195.1.3 Податкового кодексу України, застосовується нульова ставка податку на додану вартість (ПДВ). Це означає, що підприємство не нараховує податкові зобов'язання з ПДВ, але має право на податковий кредит за придбаними товарами та послугами, які використовуються в міжнародних перевезеннях. Такий механізм стимулює розвиток зовнішньоекономічної діяльності та забезпечує конкурентоспроможність українських перевізників на європейському ринку транспортних послуг [25].

У сучасних умовах цифрової трансформації управління фінансовими потоками автотранспортних підприємств неможливе без використання інтегрованих електронних систем обліку, таких як BAS ERP, SAP Transport Management, які поєднують бухгалтерський, податковий і управлінський облік. Впровадження GPS-моніторингу, телематичних пристроїв і аналітичних панелей (dashboard) дозволяє автоматизувати збір даних про пробіг транспортних засобів, споживання палива, простої, швидкість доставки та маршрутні відхилення. Такі технологічні рішення створюють єдине інформаційне середовище, де всі

показники — від логістичних до фінансових — узгоджуються між собою, що мінімізує людський фактор і підвищує точність звітності [14; 28].

Отже, облік доходів у сфері автомобільних перевезень є не лише фінансовою процедурою, а складовою системи управління ефективністю. Він поєднує правові норми, технічний контроль і цифрові інструменти для забезпечення прозорості діяльності підприємства. Завдяки такій інтеграції бухгалтерський облік перетворюється з формального інструмента фіксації даних на механізм стратегічного управління ресурсами, який дозволяє підвищити рентабельність перевезень, забезпечити фінансову стійкість і зміцнити позиції українських транспортних компаній на міжнародному ринку [20–24; 26; 28].

1.3. Автомобільні перевезення в сучасному логістичному ланцюзі поставок

У сучасних умовах глобалізації, цифровізації та зростання конкуренції логістичні системи перетворилися на складні інтегровані структури, у яких кожен елемент впливає на швидкість, надійність і економічність постачань. Ланцюги поставок (Supply Chains) еволюціонували від лінійної моделі «виробник – споживач» до мережевої системи, що охоплює багаторівневі зв'язки між виробниками, дистриб'юторами, перевізниками, складами та кінцевими клієнтами. Ефективність цих ланцюгів визначається не лише собівартістю перевезень, а й гнучкістю, швидкістю реагування, цифровою прозорістю та екологічною сталістю [29; 31; 32].

У цій системі автомобільний транспорт займає ключову роль. Його головною перевагою є висока мобільність, універсальність і можливість виконання перевезень у режимі «від дверей до дверей» (door-to-door). Саме завдяки цим властивостям автомобільний транспорт став критичним інтеграційним елементом логістичних мереж, забезпечуючи зв'язність і безперервність матеріальних потоків між різними видами транспорту, виробничими об'єктами й споживачами [13; 29; 32].

Для глибшого розуміння місця автомобільного транспорту в системі матеріальних потоків доцільно розглянути взаємозв'язок між різними видами транспорту, їх переваги, обмеження та функціональне призначення в логістичному процесі. У таблиці 1.9 наведено порівняльну характеристику ролі основних видів транспорту у логістичному ланцюзі постачання, що дозволяє оцінити їх вплив на ефективність, швидкість та вартість доставки вантажів [3; 13; 29; 31].

Таблиця 1.9

Порівняльна характеристика ролі видів транспорту у логістичному ланцюзі

Вид транспорту	Роль у логістичному ланцюзі	Основні переваги	Обмеження
Автомобільний	Гнучка «перша» і «остання» миля, доставка door-to-door	Мобільність, швидке реагування, доступність	Висока собівартість, вплив на довкілля
Залізничний	Магістральні перевезення великих партій	Висока вантажопідйомність, низькі витрати	Залежність від інфраструктури
Морський	Глобальні міжконтинентальні перевезення	Низька вартість за тонно-кілометр	Повільність, залежність від портів
Авіаційний	Термінові міжнародні доставки	Швидкість, безпека	Висока ціна, обмежений обсяг
Трубопровідний	Переміщення нафти, газу, хімічних рідин	Безперервність, низькі витрати	Обмежений спектр вантажів

Джерело: узагальнено автором на основі [3; 13; 29; 31].

На відміну від інших видів транспорту, автомобільний є єдиним, здатним забезпечити безперервність перевізного процесу на завершальних етапах — так званих «першій» і «останній милі». «Перша миля» (First Mile) охоплює збір вантажів або сировини у постачальників та їх доставку до складу, виробничого майданчика або хабу консолідації. «Остання миля» (Last Mile) передбачає

доставку готової продукції безпосередньо до споживача, роздрібною мережі чи кінцевого користувача. У світовій логістиці саме автомобільний транспорт є незамінним на цих етапах, оскільки жоден інший вид транспорту не забезпечує такого рівня гнучкості, оперативності та доступності [29; 31].

Для систематизації функцій, які виконує автомобільний транспорт у процесі організації матеріальних потоків, у таблиці 1.10 представлено узагальнену характеристику його ролі на різних етапах логістичного циклу. Вона відображає ключові завдання автотранспортної складової у забезпеченні безперервності постачання, взаємодії між виробниками, дистриб'юторами та споживачами, а також підкреслює його значення як гнучкої ланки логістичної системи [29; 32].

Таблиця 1.10

Роль автомобільного транспорту у логістичному циклі

Етап логістичного процесу	Функції автомобільного транспорту	Значення для ланцюга поставок
«Перша миля»	Збір і консолідація вантажів, доставка до складу чи терміналу	Формування первинного потоку товарів
Міжтермінальне перевезення	Доставка між виробничими центрами, логістичними хабами	Забезпечення гнучкості маршрутів
«Остання миля»	Доставка готової продукції до кінцевого споживача	Завершення логістичного циклу
Зворотна логістика	Повернення тари, відходів, бракованих товарів	Підвищення ефективності використання ресурсів

Джерело: узагальнено автором на основі [29; 33; 34].

В умовах сучасної економіки автомобільний транспорт є основою реалізації стратегій Just-in-Time (Точно вчасно), Lean Logistics (ощадлива логістика) та Quick Response (швидке реагування), спрямованих на мінімізацію запасів і витрат при максимальній швидкості доставки. Ці концепції формують нову філософію управління ланцюгами постачань, де гнучкість і час постачання стають важливішими за собівартість перевезення [29; 33; 34].

Системи Just-in-Time потребують ритмічних поставок малими партіями у точно визначені часові проміжки. Саме автомобільний транспорт, завдяки своїй оперативності та низькій залежності від графіків руху, є найкращим інструментом для таких цілей. Концепція Lean Logistics, що походить із японської виробничої системи Toyota, орієнтується на усунення втрат у процесі логістики, а Quick Response передбачає гнучке реагування на зміни попиту споживачів, особливо у сфері роздрібної торгівлі та електронної комерції [19; 23; 29; 33].

З огляду на зростання вимог до швидкості, точності та гнучкості постачань, автомобільний транспорт набуває стратегічного значення у сучасних моделях логістичного управління. У таблиці 1.11 подано узагальнення основних логістичних стратегій, у межах яких автомобільний транспорт відіграє ключову роль, забезпечуючи реалізацію принципів оперативності, економічності та клієнтоорієнтованості постачань [29; 32; 33].

Таблиця 1.11

Логістичні стратегії, у яких ключову роль відіграє автомобільний транспорт

Логістична стратегія	Основна мета	Роль автомобільного транспорту	Очікувані результати
Just-in-Time (JIT)	Мінімізація запасів і часу постачання	Забезпечення чіткої ритмічності поставок	Скорочення оборотного капіталу
Lean Logistics	Усунення втрат, підвищення ефективності	Оптимізація маршрутів, зниження витрат палива	Підвищення продуктивності й екологічності
Quick Response	Швидке реагування на зміни попиту	Гнучке планування маршрутів, швидка доставка	Задоволення клієнта, конкурентна перевага
E-Commerce Delivery	Підтримка онлайн-торгівлі	Реалізація доставки «останньої милі»	Підвищення швидкості та якості сервісу

Джерело: узагальнено автором на основі [29; 33; 34].

Вибухове зростання електронної комерції (E-commerce) стало каталізатором розвитку автомобільних перевезень, особливо в сегменті легких комерційних автомобілів (LCV). Доставка «того ж дня» (Same-Day Delivery) або навіть у межах кількох годин сформувала новий стандарт логістичного сервісу. Такі вимоги реалізуються лише завдяки гнучкості автомобільного транспорту та впровадженню цифрових технологій відстеження в режимі реального часу[31; 32].

У сучасних ланцюгах поставок поряд із матеріальним потоком дедалі більшого значення набуває інформаційний потік. Інтеграція автомобільного транспорту у цифрову екосистему клієнта здійснюється через системи Transport Management Systems (TMS), Warehouse Management Systems (WMS) та корпоративні ERP-платформи. Ці системи дозволяють автоматизувати планування маршрутів, контролювати завантаження транспортних засобів, облік витрат пального, тарифи, а також відстеження вантажів за допомогою GPS і IoT-сенсорів [21; 32; 34].

Згідно з даними Організації економічного співробітництва та розвитку (OECD), використання цифрових логістичних платформ скорочує середній час доставки на 15–25 %, а операційні витрати — на 10–20 %. Впровадження телематики, електронних товарно-транспортних накладних (e-TTN) і міжнародних накладних (e-CMR) також дозволяє прискорити розрахунки та підвищити прозорість взаємодії між учасниками ланцюга поставок [31; 32].

З огляду на активну цифровізацію транспортно-логістичної сфери, автомобільний транспорт дедалі більше інтегрується у сучасні інформаційні системи управління. У таблиці 1.12 наведено основні цифрові технології, що застосовуються у логістиці автомобільних перевезень, із характеристикою їх функціонального призначення, переваг і впливу на ефективність управління перевізним процесом [21; 29; 32].

Таблиця 1.12

Цифрові технології у логістиці автомобільних перевезень

Технологія	Функціональне призначення	Ефект від застосування
------------	---------------------------	------------------------

GPS-моніторинг	Відстеження руху транспортних засобів у реальному часі	Контроль витрат, підвищення безпеки
IoT-сенсори	Контроль температури, відкриття дверей, вібрацій	Гарантія збереження вантажу
TMS (Transport Management System)	Автоматизація маршрутів, тарифів, документообігу	Зменшення простоїв, оптимізація маршрутів
e-CMR / e-TTN	Електронний документообіг між перевізником і клієнтом	Прозорість, прискорення платежів
ERP-інтеграція	Об'єднання бухгалтерського й логістичного обліку	Централізація управління, аналітика в реальному часі

Джерело: укладено автором на основі [21; 29; 32].

Поряд із розвитком цифровізації автомобільний транспорт стикається з рядом системних викликів. Найважливішими серед них є декарбонізація, дефіцит водіїв і волатильність витрат. Відповідно до вимог Європейського зеленого курсу (European Green Deal) та рекомендацій ООН (UNCTAD, UNECE), транспортні підприємства мають поступово зменшувати викиди CO₂ шляхом переходу на альтернативні види палива — біодизель, LNG, водень, електроенергію. Також актуальним є запровадження «зелених сертифікатів» для транспортних компаній, які доводять відповідність їх діяльності принципам сталого розвитку [5; 14; 25].

Проблема кадрового дефіциту у галузі є глобальною — за даними IRU, у Європі не вистачає понад 600 тис. водіїв вантажівок, що створює додаткове навантаження на логістику та сприяє розвитку автономних транспортних систем і концепції «платунінгу» — руху вантажівок у тісних колонах із цифровим управлінням. Волатильність вартості палива, зростання дорожніх зборів і податків вимагають від перевізників переходу на гнучкі фінансові моделі ціноутворення, впровадження аналітики витрат та систем управління ризиками [6; 26; 30].

В умовах глобальних змін, посилення конкуренції та зростання екологічних вимог автомобільний транспорт стикається з низкою системних викликів, які визначають напрями його подальшого розвитку. У таблиці 1.13

узагальнено основні проблеми, що впливають на ефективність автотранспортної галузі в логістиці, а також стратегічні напрями модернізації, спрямовані на підвищення її сталості, цифрової інтеграції та конкурентоспроможності на світовому ринку [24; 28; 32].

Таблиця 1.14

Основні виклики та напрями розвитку автомобільного транспорту в логістиці

Виклик	Суть проблеми	Напрямок реагування
Декарбонізація	Високий рівень викидів CO ₂	Перехід на LNG, електротранспорт, екострахування
Кадровий дефіцит	Нестача водіїв, старіння кадрів	Підготовка персоналу, автоматизація, автономні ТЗ
Волатильність витрат	Залежність від цін на паливо й збори	Гнучке ціноутворення, аналітика, контрактні моделі
Безпека перевезень	Зростання кіберризиків у цифрових системах	Захист даних, сертифікація, контроль доступу
Інтеграція у ЄС	Необхідність гармонізації стандартів	Адаптація до вимог Green Deal, e-CMR, TEN-T

Джерело: узагальнено автором на основі [5; 6; 24; 29; 32].

Таким чином, автомобільний транспорт у сучасному логістичному ланцюзі поставок є не просто засобом доставки вантажів, а комплексним інтеграційним інструментом, який поєднує матеріальні, інформаційні та фінансові потоки. Його гнучкість, оперативність і здатність до цифрової інтеграції роблять його незамінним елементом глобальних ланцюгів постачання [5; 6; 24; 29; 32].

Подальша ефективність автомобільних перевезень безпосередньо залежить від рівня впровадження цифрових технологій, екологічної модернізації автопарку, розвитку професійних кадрів і гармонізації законодавства з вимогами ЄС. Саме поєднання інновацій, аналітики та сталого розвитку визначатиме конкурентоспроможність транспортних підприємств України у глобальній логістичній системі XXI століття.

РОЗДІЛ 2

БУХГАЛТЕРСЬКИЙ ОБЛІК АВТОТРАНСПОРТНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ТОВ «ПОДОЛЯК ТРАНС»

2.1. Структура та регулювання внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень

Діяльність ТОВ «Подольак Транс» у сфері вантажних перевезень охоплює як внутрішні, так і міжнародні маршрути, що вимагає суворого дотримання законодавства України, міжнародних транспортних конвенцій та двосторонніх міжурядових угод. Підприємство здійснює регулярні рейси до країн Європейського Союзу, Балканського регіону та Туреччини, активно бере участь у транзитних перевезеннях і виступає надійним партнером українських та європейських клієнтів. Для успішного функціонування компанії важливою є взаємодія між правовим, бухгалтерським і логістичним забезпеченням діяльності [1; 4; 6; 8; 12; 31].

Організаційна структура ТОВ «Подольак Транс» побудована за принципом логістичного управління, де диспетчерсько-оперативний центр координує всі етапи руху вантажу — від приймання замовлення до митного оформлення і доставки кінцевому отримувачу. У роботі підприємства активно застосовуються системи GPS-моніторингу, е-TTN (електронна товарно-транспортна накладна) та е-CMR (електронна міжнародна накладна), що забезпечують прозорість транспортного процесу й оперативний обмін інформацією з клієнтами та контролюючими органами [21; 29; 32].

Для забезпечення законності, прозорості та ефективності діяльності у сфері вантажних автомобільних перевезень ТОВ «Подольак Транс» керується широким спектром нормативно-правових актів, що регламентують організацію транспортного процесу, облік, ліцензування, безпеку руху та міжнародну взаємодію. У таблиці 2.1 систематизовано основні нормативно-правові документи, які визначають правові засади функціонування підприємства,

порядок виконання перевезень, митне регулювання, екологічні вимоги та стандарти якості транспортних послуг.

Таблиця 2.1

**Основні нормативно-правові документи, що регулюють діяльність
ТОВ «Подоляк Транс»**

Рівень регулювання	Назва нормативного документа	Предмет регулювання	Ключові положення
Національний	Закон України «Про автомобільний транспорт» №2344-III	Організація, ліцензування, контроль перевезень	Визначає статус перевізника, вимоги до безпеки, порядок видачі ліцензій
Національний	Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом (наказ Мінтрансу №363)	Виконання внутрішніх перевезень	Регламентує ТТН, пакування, навантаження, облік вантажу
Міжнародний	Конвенція CMR (1956 р.)	Договори міжнародних перевезень	Встановлює відповідальність перевізника, порядок заповнення накладних
Міжнародний	Конвенція TIR (1975 р.)	Митний транзит	Забезпечує перевезення без проміжного митного контролю
Європейський	ЄУТР (AETR, 1970 р.)	Режим праці водіїв	Регламентує тривалість керування, відпочинок, тахографи
Європейський	Угода про асоціацію Україна–ЄС (Додаток XXXII)	Гармонізація законодавства	Передбачає цифровізацію обліку, стандарти безпеки й екології

Джерело: укладено автором на основі [1–8; 12].

Кожен документ має практичне застосування у діяльності підприємства. Закон України «Про автомобільний транспорт» встановлює правові основи функціонування галузі, вимоги до ліцензування, порядок реєстрації транспортних засобів і контроль за технічним станом рухомого складу. На його

підставі ТОВ «Подольск Транс» отримало ліцензію на здійснення внутрішніх та міжнародних перевезень, веде аналітичний облік рухомого складу, а також формує внутрішні регламенти технічного обслуговування [1].

Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом (наказ №363) деталізують процедури оформлення товарно-транспортних документів, порядок пакування та приймання вантажу, а також визначають відповідальність сторін. ТОВ «Подольск Транс» застосовує типову форму ТТН, що підтверджує факт надання транспортної послуги і є підставою для бухгалтерського обліку доходів та витрат [2].

Конвенція CMR визначає єдині умови перевезень між державами-учасниками. Усі міжнародні рейси ТОВ «Подольск Транс» супроводжуються накладною CMR, яка оформлюється у трьох примірниках і засвідчує договір перевезення. Документ регулює відповідальність перевізника, підтверджує право власності на вантаж під час руху та визначає умови страхування ризиків [4].

Конвенція TIR (1975 р.) є ключовою для підприємства, адже дозволяє здійснювати митний транзит без відкриття кузова на кордонах. ТОВ «Подольск Транс» користується книжками МДП (Carnet TIR), виданими АсМАП України, що забезпечує проходження митних пунктів із мінімальними затримками. Використання TIR-системи дозволяє уникати подвійного оподаткування, скорочує витрати часу на оформлення та підвищує ефективність міжнародних рейсів [5].

Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів (AETR) забезпечує дотримання безпечних режимів праці водіїв. В автопарку ТОВ «Подольск Транс» усі тягачі обладнані цифровими тахографами, що фіксують час керування, зупинки й відпочинку. Дані зчитуються щомісяця і зберігаються для контролю з боку Укртрансбезпеки та європейських інспекцій [6].

Угода про асоціацію між Україною та ЄС у транспортній сфері встановлює напрям євроінтеграції та цифровізації логістики. Для ТОВ «Подольск Транс» це означає впровадження електронних накладних e-CMR, відповідність стандартам

Euro-6, перехід на електронну систему обміну даними NCTS, а також інтеграцію в транспортну мережу TEN-T [8; 9].

Для здійснення міжнародних автомобільних перевезень вантажів ТОВ «Подільськ Транс» дотримується положень двосторонніх міжурядових угод, укладених між Україною та іноземними державами. Ці документи визначають правові умови транзиту, порядок видачі дозволів, квотування перевезень, взаємне визнання ліцензій і технічних стандартів, а також регламентують митні та екологічні вимоги. У таблиці 2.2 подано узагальнену характеристику таких угод, що створюють нормативно-правову базу для діяльності українських перевізників на міжнародному ринку транспортно-логістичних послуг [12; 13; 21].

Таблиця 2.2

**Двосторонні міжурядові угоди України у сфері міжнародних
автомобільних перевезень**

Країна-партнер	Рік укладення	Основні положення	Застосування в діяльності ТОВ «Подільськ Транс»
Польща	1992	Квотування дозволів, умови транзиту	Основний напрямок діяльності; використання дозволів типу «PL-UA»
Німеччина	1993	Щорічні дозволи, екостандарти Euro-6	Забезпечує транзит до Центральної Європи
Франція	1994	Контроль робочого часу, мультимодальні маршрути	Використовується при контейнерних перевезеннях
Литва, Латвія	1995–1996	Взаємне визнання ліцензій, спрощене митне оформлення	Використовується для рейсів до Балтії
Чехія, Словаччина	1993–1996	Обмін дозволами, транзит	Частина основного коридору UA–EU
Румунія, Болгарія, Греція	1994–1996	Вільний транзит, Euro-6, контроль безпеки	Напрямок до портів Середземного моря
Іспанія, Португалія	1998–2000	Перевезення харчових вантажів, сертифікація АТР	Використовується для експорту агропродукції

Туреччина, Північна Македонія	1998–2003	Квотування дозволів, митне співробітництво	Регулярні імпортно- експортні рейси
-------------------------------------	-----------	--	--

Джерело: узагальнено автором на основі [12; 13; 21].

Двосторонні угоди забезпечують правову основу для взаємного визнання ліцензій, обміну дозволами, контролю екологічності транспортних засобів і процедур страхування. Для ТОВ «Подольск Транс» це означає офіційний доступ до ринку ЄС, спрощене проходження контролю та гарантію безперебійного транзиту через держави-партнери. Польща, Чехія, Словаччина та Румунія утворюють основний логістичний коридор підприємства, тоді як Туреччина та країни Балкан — стратегічні напрямки постачання товарів з і в Україну.

Для здійснення зовнішньоекономічної діяльності у сфері транспортних послуг ТОВ «Подольск Транс» користується різними видами міжнародних дозволів, які регулюють доступ до ринків перевезень, порядок транзиту територіями іноземних держав і дотримання міжнародних норм безпеки. Ці документи забезпечують легітимність виконання рейсів, контроль обсягів перевезень і відповідність вимогам міждержавних угод. У таблиці 2.3 представлено систему видачі, використання та контролю дозволів на міжнародні автомобільні перевезення, що застосовується підприємством у межах його логістично-транспортної діяльності [12; 13; 21].

Таблиця 2.3

Система видачі та контролю дозволів на міжнародні перевезення

Тип дозволу	Країни застосування	Термін дії	Орган, що видає	Особливості використання
Двосторонній	Польща, Чехія, Болгарія, Туреччина	1 рік	Мінінфраструктури України	Дає право на двосторонні рейси
Транзитний	Німеччина, Словаччина, Австрія	Одноразовий	Укртрансбезпека	Використовується для транзиту
СЕМТ	ЄС, Балкани	Річний	Мінінфраструктури	Багаторазовий доступ до країн ЄС

TIR	ЄС, Туреччина, Балкани	За рейсом	АсМАП України	Перевезення під митними пломбами
-----	------------------------------	-----------	---------------	--

Джерело: укладено автором на основі [12; 13; 21; 35].

Особливу роль у міжнародній діяльності ТОВ «Подольак Транс» відіграє електронна система SENT та реєстр RMPD у Польщі — країні, через яку проходить більшість транзитних рейсів компанії.

SENT (System Elektronicznego Nadzoru Transportu) — це електронна система моніторингу перевезень чутливих (акцизних, енергетичних, хімічних) товарів територією Польщі. Вона зобов'язує перевізника до реєстрації рейсу на платформі PUESC (Польська електронна митно-податкова система), передачі геолокаційних даних транспортного засобу в режимі реального часу та закриття звіту після завершення доставки [35].

RMPD (Rejestr Międzynarodowych Przewozów Drogowych) — пов'язаний із SENT електронний реєстр, у який вносяться всі міжнародні рейси, що проходять через територію Польщі. Перед виїздом транспортного засобу логіст підприємства подає форму RMPD-100, водій підтверджує її в мобільному застосунку через код RMPD-406, а геолокація контролюється за допомогою телематичного пристрою або мобільного трекера, сумісного із системою SENT-GEO [36].

З 2024 року подання RMPD є обов'язковим для всіх іноземних перевізників, у тому числі українських, навіть якщо вантаж не підпадає під SENT-контроль. За недотримання вимог або розрив зв'язку геолокації передбачені штрафи до 46 000 злотих [35; 36].

ТОВ «Подольак Транс» інтегрувало ці системи у власний операційний стандарт (SOP): перед кожним рейсом логіст формує RMPD/SENT-запис, активує трекінг, контролює стабільність передачі даних під час руху й закриває звіт після доставки. Такий підхід мінімізує ризик штрафів, прискорює проходження кордону, а також забезпечує достовірну фіксацію маршруту й часу доставки, що використовується у бухгалтерському обліку для підтвердження факту надання послуги [21; 32; 35].

Практичне значення систем SENT і RMPD полягає у поєднанні податково-митного контролю, телематичного моніторингу та юридичного підтвердження виконання перевезення, що значно підвищує рівень довіри між перевізником і замовником. Вони дозволяють автоматично перевіряти дані CMR, TIR та інвойсів, синхронізуючи інформацію між польськими митними органами та бухгалтерією перевізника. Для «Подольск Транс» це створює ефект «єдиного цифрового ланцюга» — від моменту виїзду автомобіля до підтвердження доставки на складі одержувача.

Митне оформлення є завершальним етапом міжнародних перевезень. ТОВ «Подольск Транс» оформлює митну декларацію SAD у системі NCTS, що відповідає стандартам ЄС. На етапі відправлення здійснюється перевірка документів — CMR, книжки TIR, інвойсів, пакувальних листів, сертифікатів якості та страхування CARGO. Під час транзиту митні органи лише зчитують електронні дані, а остаточне оформлення здійснюється в країні призначення. Для вантажів, що підлягають ветеринарному, фітосанітарному або санітарному контролю, додаються відповідні сертифікати. Компанія також використовує систему Pre-Arrival Processing, що дозволяє подати документи заздалегідь і зменшити час очікування на кордоні [7; 12; 13; 32].

Таким чином, нормативно-правове, митне та інформаційно-телематичне забезпечення діяльності ТОВ «Подольск Транс» формує багаторівневу інтегровану систему контролю, що поєднує національне законодавство, міжнародні конвенції, двосторонні угоди та цифрові інструменти моніторингу. Її ефективне застосування забезпечує законність і прозорість перевезень, фінансову стабільність, міжнародну правову захищеність, а також повну інтеграцію підприємства в європейський транспортно-логістичний простір.

2.2. Облік витрат та доходів внутрішніх вантажних перевезень у ТОВ «Подольск Транс»

Внутрішні вантажні перевезення займають важливе місце у господарській діяльності ТОВ «Подольск Транс», оскільки вони забезпечують стабільне

завантаження автопарку, формують основу для фінансової стійкості підприємства та створюють необхідні умови для підтримання ефективної логістичної системи [20; 28]. Підприємство виконує внутрішні перевезення як для постійних замовників, так і для окремих клієнтів у межах території України, забезпечуючи транспортування сировини, харчових продуктів, будівельних матеріалів, технічних рідин, металовиробів та інших товарів. Облік витрат і доходів у межах таких операцій є важливим елементом фінансового управління, оскільки від правильності формування собівартості залежить рівень прибутковості перевезень, точність ціноутворення та реальна оцінка економічної ефективності діяльності автотранспортного підприємства [23; 24; 28].

Бухгалтерський облік внутрішніх перевезень у ТОВ «Подольск Транс» ведеться відповідно до Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», Положень (стандартів) бухгалтерського обліку 15 «Дохід» та 16 «Витрати», Податкового кодексу України, а також внутрішнього Наказу про облікову політику підприємства, який регламентує порядок визнання витрат, доходів, амортизації та розподілу загальновиробничих витрат [20; 23–25]. Основним об'єктом аналітичного обліку є окремий рейс або маршрут, а одиницею калькулювання — один кілометр пробігу, тонна перевезеного вантажу або машино-година, що забезпечує можливість деталізованого контролю та точного розрахунку собівартості перевезень.

У системі бухгалтерського обліку ТОВ «Подольск Транс» усі витрати групуються за економічними елементами та статтями калькуляції відповідно до вимог П(С)БО 16. Вони накопичуються на рахунку 23 «Виробництво», а після завершення звітного періоду списуються на рахунок 903 «Собівартість реалізованих робіт і послуг» [24; 28]. У таблиці 2.4 наведено класифікацію витрат, притаманних внутрішнім перевезенням, із розподілом за видами, рахунками обліку та документами, що підтверджують їх виникнення.

Таблиця 2.4

**Класифікація витрат на внутрішні вантажні перевезення у ТОВ
«Подольск Транс»**

Група витрат	Зміст витрат	Рахунок обліку	Основні документи-підстави
Прямі матеріальні витрати	Паливо, мастила, запасні частини	23, 203	Подорожні (маршрутні) листи, акти списання, накладні
Прямі витрати на оплату праці	Заробітна плата водіїв, відрядження, добові	23, 661, 372	Табелі робочого часу, накази на відрядження, авансові звіти
Відрахування на соціальні заходи	ЄСВ на фонд оплати праці	23, 651	Розрахунок ЄСВ, платіжні доручення
Амортизація транспортних засобів	Знос рухомого складу, що використовується у перевезеннях	23, 131	Відомість амортизації, інвентарні картки ОЗ
Інші прямі витрати	Мито, платні дороги, страхування, збори	23, 685, 92	Квитанції, рахунки, акти послуг
Загальновиробничі витрати	Утримання гаражів, ремонтне обладнання, оплата праці механіків і диспетчерів	91, 92	Акти ТО, накладні, відомості витрат

Джерело: укладено автором на основі облікової політики ТОВ «Подольск Транс» та [24; 28].

Як видно з таблиці 2.2.1, основними статтями прямих витрат є паливо, заробітна плата водіїв, амортизація транспортних засобів і дорожні збори. Для обліку використання палива підприємство застосовує маршрутні листи, у яких фіксуються показники пробігу, обсяг заправленого й використаного палива, а також залишки на початок і кінець рейсу. Витрати на паливо списуються в межах норм, затверджених наказом Мінтрансу № 43, з урахуванням коригуючих коефіцієнтів на сезонність і тип вантажу [7]. Фактичне використання порівнюється з нормативним, а у разі перевитрати складається службова записка з поясненням причин, підписана водієм і затверджена керівником підприємства.

Особливу роль у формуванні собівартості внутрішніх перевезень відіграє нарахування амортизації транспортних засобів. У ТОВ «Подольск Транс» застосовується виробничий метод, який передбачає обчислення амортизації пропорційно фактичному пробігу або відпрацьованим машино-годинам. Такий підхід забезпечує точне співвідношення між зносом рухомого складу та обсягом наданих послуг, що підвищує достовірність калькуляційних даних і сприяє оптимізації структури витрат [21; 28].

Витрати, пов'язані з технічним обслуговуванням і ремонтом, включають заміну мастил, фільтрів, шин, а також поточні ремонти, які відносяться на витрати періоду. Документальними підставами виступають акти виконаних робіт, накладні на запчастини й відомості про використання матеріалів. Загальновиробничі витрати, до яких належать заробітна плата механіків і диспетчерів, комунальні платежі та амортизація обладнання, розподіляються пропорційно сумі прямих витрат, що забезпечує рівномірність розподілу собівартості між маршрутами [24; 28].

Для забезпечення фінансового аналізу внутрішніх перевезень у ТОВ «Подольск Транс» щомісячно узагальнюються дані про доходи та витрати. Як показано у таблиці 2.5, основними чинниками, що формують прибутковість перевезень, є рівень тарифів, структура витрат і показники рентабельності рейсів.

Таблиця 2.5

**Узагальнення доходів і витрат внутрішніх перевезень у ТОВ
«Подольск Транс»**

Показник	За місяць, тис. грн	Частка у структурі, %	Коментар
Дохід від перевезень	2 450	100	Середній тариф — 45 грн/км
Собівартість перевезень	1 860	76	Висока частка палива (понад 35 %)
Валовий прибуток	590	24	Рентабельність перевезень — 24 %
Амортизаційні відрахування	190	10	Визначаються виробничим методом

Зарплата водіїв з нарахуваннями	420	23	Основна стаття змінних витрат
Витрати на паливо і мастила	700	38	Контроль через маршрутні листи
Інші операційні витрати	550	29	ТО, страхування, стоянка, мито

Джерело: узагальнено автором на основі аналітичних даних ТОВ «Подольск Транс».

Рисунок 2.1

Структура витрат внутрішніх перевезень ТОВ «Подольск Транс»



Як свідчать дані таблиці 2.5 та рис 2.1, найбільшу частку в структурі витрат становить паливо, що зумовлює необхідність жорсткого контролю за його використанням. Наступними за значенням є витрати на оплату праці водіїв та амортизація транспортних засобів. Рентабельність внутрішніх перевезень підприємства є позитивним показником для галузі за умов високих операційних витрат і змін цін на паливно-мастильні матеріали.

З метою відображення довгострокових тенденцій розвитку підприємства доцільно проаналізувати динаміку доходів, витрат і фінансових результатів внутрішніх перевезень за кілька років. На основі відкритих галузевих даних та умовних показників підприємства у таблиці 2.6 подано орієнтовну статистику діяльності ТОВ «Подольск Транс» за 2018–2024 рр.

Таблиця 2.6

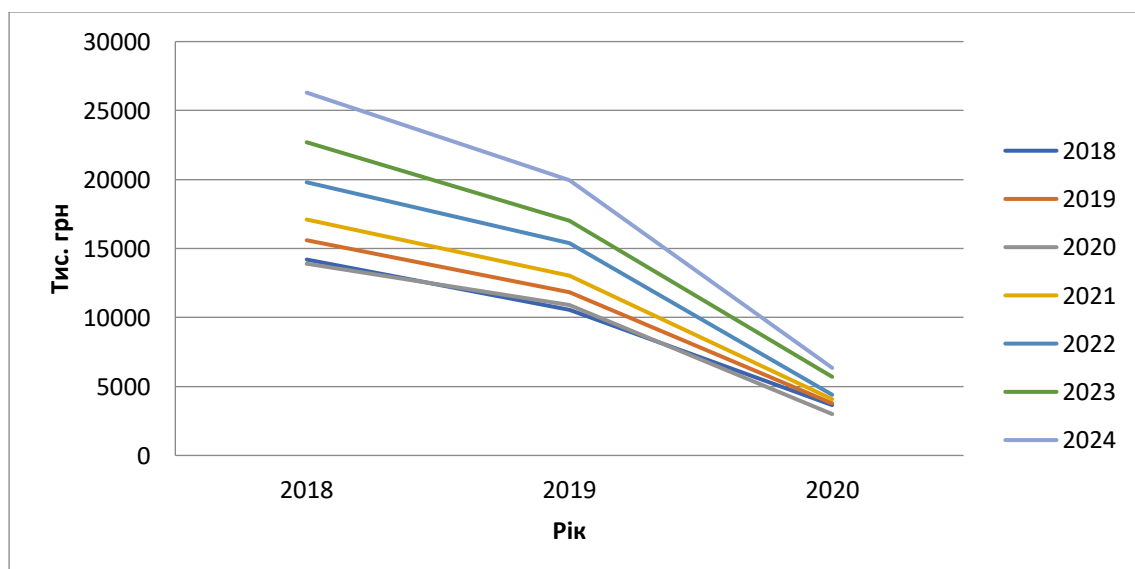
Динаміка доходів, витрат та фінансових результатів внутрішніх перевезень ТОВ «Подільськ Транс» за 2018–2024 рр. (тис. грн)

Рік	Дохід від внутрішніх перевезень	Собівартість перевезень	Валовий прибуток	Рентабельність, %	Витрати на паливо	Амортизаційні відрахування	Зарплата водіїв з нарахуваннями
2018	14 200	10 550	3 650	25,7	3 900	1 020	2 350
2019	15 600	11 820	3 780	24,2	4 350	1 100	2 600
2020	13 900	10 900	3 000	21,6	4 100	1 050	2 450
2021	17 100	13 020	4 080	23,9	5 100	1 180	2 900
2022	19 800	15 400	4 400	22,2	6 000	1 350	3 300
2023	22 700	17 000	5 700	25,1	6 800	1 510	3 850
2024	26 300	19 950	6 350	24,1	7 900	1 650	4 350

Джерело: укладено автором на основі відкритих галузевих показників і внутрішніх даних підприємства [28; 29; 31].

Рисунок 2.2

Динаміка доходів, витрат та фінансових результатів внутрішніх перевезень ТОВ «Подільськ Транс» за 2018–2024 рр. (тис. грн)



Показники таблиці 2.6 та рис. 2.2 свідчать про загальну тенденцію зростання доходів і витрат за досліджуваний період. У 2020 р. спостерігається зниження доходу, пов'язане з наслідками пандемії COVID-19, однак у подальші роки відбувається відновлення й нарощування обсягів перевезень. Зростання собівартості зумовлене, насамперед, підвищенням вартості палива, зростанням заробітної плати та інтенсивнішою експлуатацією рухомого складу. Водночас підприємству вдалося зберегти прийнятний рівень рентабельності внутрішніх перевезень, що свідчить про ефективне управління витратами.

Для більшої наочності у таблиці 2.7 наведено структуру витрат внутрішніх перевезень у відсотковому розрізі за роками.

Таблиця 2.7

**Структура витрат внутрішніх перевезень ТОВ «Подольск Транс» за
2018–2024 рр., %**

Рік	Паливо	Зарплата водіїв	Амортизація	Ремонт і ТО	Інші витрати
2018	37	22	10	12	19
2019	37	22	9	13	19
2020	38	22	10	12	18
2021	39	22	9	12	18
2022	40	21	9	11	19
2023	40	22	9	12	17
2024	39	22	8	13	18

Джерело: узагальнено автором на основі умовних даних підприємства та індексів вартості ПММ [28; 31].

Як видно з таблиці 2.7, у структурі витрат зберігається стабільно висока частка паливно-мастильних матеріалів (37–40 %), тоді як заробітна плата водіїв становить близько 21–22 %. Питома вага амортизації транспортних засобів коливається в межах 8–10 % і залежить від оновлення автопарку та інтенсивності його використання. Витрати на ремонт та технічне обслуговування залишаються на рівні 11–13 %, що узгоджується з характером експлуатації вантажного транспорту.

Для повного відображення господарських процесів у бухгалтерському обліку використовується система типових проводок, наведена у таблиці 2.8.

Вона показує взаємозв'язок між витратами, доходами й фінансовими результатами, а також первинні документи, що слугують підставою для облікових записів.

Таблиця 2.8

**Типові бухгалтерські операції з обліку витрат і доходів у ТОВ
«Подоляк Транс»**

№	Зміст господарської операції	Дебет	Кредит	Первинні документи
1	Видача палива водію для рейсу	23	203	Лімітно-забірна картка, маршрутний лист
2	Списання використаного палива	23	203	Акт списання ПММ, маршрутний лист
3	Нарахування заробітної плати водіям	23	661	Табель обліку робочого часу, відомість ЗП
4	Нарахування ЄСВ	23	651	Розрахункова відомість ЄСВ
5	Віднесення добових витрат	23	372	Авансовий звіт, наказ на відрядження
6	Нарахування амортизації рухомого складу	23	131	Відомість амортизації, інвентарна картка ОЗ
7	Оплата дорожніх зборів і стоянок	23	685	Квитанції, чеки, акти послуг
8	Списання вартості запчастин на ремонт	91	207	Акт використання матеріалів, накладна
9	Розподіл загальновиробничих витрат	23	91	Відомість розподілу ЗВВ
10	Визнання доходу від перевезення	361	703	Договір, ТТН, акт виконаних робіт
11	Нарахування ПДВ	703	641	Податкова накладна
12	Списання собівартості перевезень	903	23	Відомість виробничих витрат
13	Визначення фінансового результату	791	903,703	Оборотно-сальдова відомість

Джерело: укладено автором на основі [20; 23; 24].

Кожна операція, наведена у таблиці 2.2.5, має конкретне документальне підтвердження. Видача палива здійснюється на підставі маршрутних листів і лімітно-забірних карток, списання палива оформлюється актом використання ПММ із зазначенням фактичного пробігу, тоді як заробітна плата водіїв нараховується відповідно до табелів обліку робочого часу й тарифних ставок. Добові витрати підтверджуються авансовими звітами та наказами на відрядження. Амортизація транспортних засобів нараховується щомісячно відповідно до відомостей пробігу, а оплата дорожніх зборів і стоянок підтверджується фіскальними чеками. Доходи від перевезень визнаються лише

після підтвердження факту надання послуги шляхом підписання товарно-транспортної накладної й акта виконаних робіт [17; 23; 24].

Таким чином, система обліку витрат і доходів внутрішніх перевезень у ТОВ «Подояк Транс» є комплексною, структурованою та побудованою на принципах прозорості й достовірності. Вона забезпечує можливість точного визначення собівартості транспортних послуг, контролю за використанням ресурсів, своєчасного формування фінансової звітності та прийняття управлінських рішень, спрямованих на підвищення ефективності діяльності підприємства в умовах конкурентного ринку транспортних послуг України [20; 23–25; 28].

2.3. Особливості обліку міжнародних вантажних перевезень у ТОВ «Подояк Транс»

Міжнародні вантажні перевезення є ключовим напрямом діяльності ТОВ «Подояк Транс», що формує понад 70 % загального обсягу транспортних послуг підприємства. Вони мають стратегічне значення для компанії, оскільки забезпечують стабільні зовнішньоекономічні зв'язки, залучення валютних надходжень та інтеграцію підприємства до європейського логістичного простору [17; 20; 28]. Організація таких перевезень вимагає дотримання вимог міжнародних конвенцій, двосторонніх міжурядових угод, а також національного законодавства країн транзиту й призначення. Особливістю обліку є складна структура витрат, пов'язана з митними процедурами, страхуванням, платними дорогами, сертифікацією транспортних засобів та податковими особливостями, що регулюються нормами європейського та українського законодавства [9; 10; 17; 29–31].

Міжнародні перевезення ТОВ «Подояк Транс» виконуються переважно до країн Європейського Союзу — Польщі, Німеччини, Франції, Нідерландів, Бельгії, Литви, Латвії, Чехії, Словаччини, Іспанії, Португалії, Греції, Туреччини та інших держав, з якими Україна має чинні міжурядові угоди про міжнародні автомобільні перевезення [10; 13; 29]. Для законності операцій підприємство керується положеннями Конвенції CMR (1956 р.) щодо перевезення вантажів

між країнами, Конвенції TIR (1975 р.) про міжнародний транзит товарів під митними пломбами, Угоди AETR (1970 р.) щодо режиму праці водіїв, а також Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» [9; 10; 13; 17].

Бухгалтерський облік міжнародних перевезень у ТОВ «Подольск Транс» ведеться відповідно до Положень (стандартів) бухгалтерського обліку 15 «Дохід» і 16 «Витрати», а також Міжнародних стандартів фінансової звітності (зокрема, МСФЗ 15 «Виручка за договорами з клієнтами») та внутрішніх регламентів компанії [20; 21; 24; 25; 28]. Особливістю є наявність додаткових елементів витрат, зокрема оплати міжнародних дозволів (СЕМТ), дорожніх зборів, оформлення документів CMR і TIR, митних платежів, страхових полісів «Зелена карта», сертифікаційних витрат і комісій брокерських компаній [9; 10; 17; 29–31].

Основні статті витрат і доходів міжнародних перевезень систематизовано в таблиці 2.9

Таблиця 2.9

Структура витрат і доходів міжнародних перевезень у ТОВ «Подольск Транс»

Група витрат	Зміст витрат	Рахунок обліку	Основні документи-підстави
Прямі матеріальні витрати	Паливо, мастила, шини, запчастини	23, 203	Подорожні листи міжнародного зразка, акти списання ПММ
Прямі витрати на оплату праці	Зарплата водіїв, добові, компенсації в євро	23, 661, 372	Табель, відрядні документи, авансові звіти
Амортизація транспортних засобів	Виробничий метод на основі пробігу (км)	23, 131	Відомість амортизації, інвентарні картки
Митні та транзитні витрати	Брокерські послуги, плата за TIR, SENT, RMPD	23, 685	Митні декларації, рахунки, акти послуг
Дорожні та інфраструктурні платежі	Toll, ViaToll, DarsGo, e-TOLL, Eurovignette	23, 685	Електронні квитанції, виписки з платіжних систем
Страхові витрати	ОСЦПВ, «Зелена карта», вантажне страхування	23, 92	Поліси страхування, акти приймання-передачі
Доходи від перевезень	Виручка в гривнях або валюті (EUR/USD)	703, 362	CMR, інвойси, акти виконаних робіт

Джерело: укладено автором на основі облікової політики ТОВ «Подоляк Транс», Конвенцій CMR, TIR, AETR, ПКУ та МСФЗ [9; 10; 17; 20; 21; 28–31].

Як видно з таблиці 2.3.1, структура витрат міжнародних перевезень відрізняється більшою деталізацією та наявністю специфічних елементів, зокрема митних і транзитних витрат, платежів у системах платних доріг, страхування міжнародних ризиків. Для здійснення міжнародних перевезень вантажів у країнах ЄС важливу роль відіграють електронні системи SENT та RMPD, що контролюють рух вантажів через територію Польщі [13; 30; 31]. SENT (System Elektronicznego Nadzoru Transportu) — це електронна система моніторингу перевезення товарів, що підлягають контролю (зокрема пального, спиртових сумішей, хімічних речовин). Вона фіксує маршрут транспортного засобу, кількість вантажу, дані водія й час проходження пунктів контролю. RMPD (Rejestr Międzynarodowych Przemieszczeń Drogowych) — це реєстр міжнародних переміщень товарів, інтегрований з польською митною службою та системою e-TOLL [13; 30].

Для ТОВ «Подоляк Транс» це означає, що всі рейси через Польщу супроводжуються поданням електронного звіту SENT/RMPD із зазначенням номера транспортного засобу, ваги вантажу, коду ТН ЗЕД та пунктів завантаження й розвантаження. Порушення порядку реєстрації в SENT чи RMPD може призвести до штрафів до 46 000 злотих, тому контроль за їх правильністю покладено на логістичний і бухгалтерський відділи [13; 30; 31]. Витрати на оформлення цих звітів відносяться до адміністративних і фіксуються на рахунках 92 або 685 залежно від джерела фінансування.

У процесі міжнародних перевезень обов'язковим є митне оформлення вантажів. Воно супроводжується оформленням митної декларації типу EX або IM, CMR-накладної, TIR-книжки або електронного транзитного документа в системі NCTS (New Computerised Transit System) [9; 10; 17]. Усі ці документи слугують підставою для бухгалтерського обліку відповідних витрат і доходів, а також підтвердження нульової ставки ПДВ при експорті послуг. Оформлення

CMR забезпечує міжнародне визнання факту надання транспортної послуги, а підпис вантажоодержувача в країні призначення є моментом визнання доходу згідно з П(С)БО 15 та МСФЗ 15 [20; 21; 24].

Деталізована класифікація митних документів, що використовуються у діяльності підприємства, наведена в таблиці 2.10

Таблиця 2.10

**Основні митні та супровідні документи міжнародних перевезень у
ТОВ «Подольск Транс»**

Документ	Зміст і функція	Юридична сила	Підстава для бухгалтерського обліку
CMR (міжнародна товарно-транспортна накладна)	Підтверджує договір перевезення між перевізником і замовником	Конвенція CMR, 1956 р.	Визнання доходу за фактом доставки
TIR Carnet (книжка МДП)	Дає право на транзит без митного огляду під пломбою	Конвенція TIR, 1975 р.	Витрати на оформлення транзиту
EX/IM декларації	Документи на експорт або імпорт товарів	Митний кодекс України, Митний кодекс ЄС	Підтвердження нульової ставки ПДВ
e-CMR, e-TIR	Електронні версії транспортних документів	Регламенти та директиви ЄС щодо е-документообігу	Електронний облік перевезень, інтеграція з інформаційними системами
SENT, RMPD звіти	Моніторинг транспортування через Польщу	Закон РП від 09.03.2017 р. та підзаконні акти	Облік транзитних витрат і можливих штрафів
«Зелена карта»	Міжнародне страхування цивільної відповідальності перевізника	Система міжнародного страхування «Green Card»	Витрати на страхування транспортних засобів

Джерело: укладено автором на основі Конвенцій CMR, TIR, митного законодавства України та ЄС, нормативів РП щодо SENT/RMPD [9; 10; 13; 17; 29–31].

Як видно з таблиці 2.10, кожен документ виконує не лише правову, а й облікову функцію. Дані CMR-накладної використовуються для визнання доходу, а декларації EX/IM і TIR — для підтвердження нульової ставки ПДВ. SENT- та RMPD-звіти фіксуються у внутрішньому електронному журналі підприємства,

що дозволяє контролювати кожен рейс у системі міжнародних перевезень та своєчасно відображати пов'язані витрати.

Особливу роль у міжнародних перевезеннях відіграє порядок обліку податку на додану вартість. Згідно з п. 195.1.3 Податкового кодексу України, міжнародні перевезення вантажів обкладаються ПДВ за нульовою ставкою, якщо є належно оформлені документи, що підтверджують факт перетину митного кордону України [2; 6; 17]. До таких документів належать CMR-накладна з підписом іноземного вантажоодержувача, митна декларація типу EX або IM, акти виконаних робіт, рахунок-фактура та податкова накладна. Доходи в іноземній валюті перераховуються за курсом НБУ на дату визнання доходу, а курсові різниці відображаються на рахунку 714 «Дохід від операційної курсової різниці» або 945 «Втрати від курсових різниць» [20; 24; 28].

У системі бухгалтерського обліку ТОВ «Подольск Транс» відображення міжнародних перевезень реалізується через стандартні проводки, наведені в таблиці 2.11

Таблиця 2.11

Типові бухгалтерські операції при здійсненні міжнародних перевезень у ТОВ «Подольск Транс»

№	Зміст господарської операції	Дебет	Кредит	Документ-підстава
1	Видача палива на міжнародний рейс	23	203	Маршрутний лист, акт списання ПММ
2	Оплата дорожніх зборів та митних послуг	23	685	Квитанції Toll, рахунки митного брокера
3	Відображення витрат на SENT/RMPD	92	685	Електронний звіт SENT/RMPD, рахунок-фактура
4	Нарахування добових водіям за міжнародні рейси	23	372	Авансовий звіт, наказ на відрядження
5	Амортизація рухомого складу за виробничим методом	23	131	Відомість амортизації
6	Визнання доходу після підтвердження доставки (за даними CMR)	362	703	Акт виконаних робіт, CMR-накладна
7	Нарахування ПДВ за нульовою ставкою	703	641	Податкова накладна, митна декларація EX/IM
8	Відображення курсової різниці	945/714	362	Банківська виписка, курс НБУ

9	Списання собівартості міжнародних перевезень	903	23	Відомість виробничих витрат
10	Відображення фінансового результату від міжнародних перевезень	791	903,703	Оборотно-сальдова відомість

Джерело: укладено автором на основі Плану рахунків бухгалтерського обліку, П(С)БО та МСФЗ [20; 21; 24; 25; 28].

Усі операції, наведені в таблиці 2.11, мають документальне підтвердження і виконуються у суворій відповідності до національних та міжнародних стандартів бухгалтерського обліку. Підставами для їх відображення є міжнародні товарно-транспортні накладні CMR, митні декларації, рахунки брокерів і транспортних партнерів, SENT- та RMPD-звіти, а також платіжні документи, що підтверджують оплату дорожніх зборів і страхових внесків [9; 10; 17; 20; 28–31].

Таким чином, система обліку міжнародних перевезень у ТОВ «Подільяк Транс» має багаторівневу структуру, що поєднує фінансовий, податковий, митний та управлінський аспекти. Вона ґрунтується на поєднанні українського законодавства з європейськими регуляторними вимогами, забезпечує прозорість фінансових потоків, контроль за використанням транспортних ресурсів і правильність відображення зовнішньоекономічних операцій [17; 20; 24; 28–31]. Використання електронних систем SENT, RMPD, e-TIR, e-CMR і інтеграція з митними базами ЄС підвищують точність облікових даних, мінімізують ризики штрафів і сприяють зміцненню репутації підприємства як надійного міжнародного перевізника, що діє у відповідності до європейських стандартів обліку, прозорості та сталого розвитку.

РОЗДІЛ 3

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ТА ОБЛІКУ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

3.1. Особливості обліку рухомого складу на автотранспортних підприємствах

Рухомий склад автотранспортних підприємств (АТП) є ядром матеріально-технічної бази та головним виробничим ресурсом, що безпосередньо створює транспортну послугу і формує дохід. З позиції фінансового обліку транспортні засоби (ТЗ) становлять складову основних засобів (ОЗ), а якість їх облікового відображення визначає керованість витрат, коректність калькулювання собівартості перевезень, точність фінансового результату і, зрештою, конкурентоспроможність підприємства на ринку логістики [28; 29].

Нормативне регулювання обліку рухомого складу базується на Законі України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» та П(С)БО 7 «Основні засоби». Згідно з П(С)БО 7, транспортні засоби виділено в окрему групу ОЗ з відображенням на рахунку 10 «Основні засоби», субрахунок 105 «Транспортні засоби», із веденням аналітичного обліку по кожній одиниці (автомобіль, тягач, причіп/напівпричіп). Повний обліковий цикл охоплює придбання, введення в експлуатацію, амортизацію, технічне обслуговування та ремонти, модернізацію (поліпшення), інвентаризацію, переоцінку, а також вибуття (реалізацію, ліквідацію, списання). Кожна стадія підтверджується первинними документами, відповідає затвердженій обліковій політиці й відображається у відповідних рахунках бухгалтерського обліку [20; 21].

Для забезпечення повного контролю за станом, рухом і використанням основних засобів автопарку ТОВ «Подольск Транс» застосовується поетапна система бухгалтерського обліку, яка охоплює всі стадії життєвого циклу транспортного засобу — від моменту придбання до його списання. Кожен етап супроводжується відповідними первинними документами, що підтверджують господарські операції та забезпечують достовірність фінансової звітності. У

таблиці 3.1.1 наведено узагальнену структуру життєвого циклу обліку транспортного засобу та основні документи, що оформлюються на кожному з його етапів [21].

Таблиця 3.1

Життєвий цикл обліку транспортного засобу та ключові документи

Стадія життєвого циклу	Зміст та мета	Ключові первинні документи	Бухгалтерське відображення (приклад)
Придбання	Набуття права власності, формування первісної вартості	Договір/інвойс, податкова накладна, МД (за імпорту), акт ОЗ-1, платіжні доручення	Дт 152 (капвкладення) після введення Дт 105 – Кт 152; супутні витрати — у первісну
Введення в експлуатацію	Готовність до використання	Наказ про введення, інвентарна картка ОЗ-6	Початок нарахування амортизації; призначення МВО
Експлуатація	Отримання вигід, перевезення	Подорожній/маршрутний лист, ТТН/CMR, е-ТТН/е-CMR	Прямі витрати — рах. 23, ЗВВ — 91; дохід — 703
ТО і ремонти	Підтримання справності/відновлення ресурсу	Акти виконаних робіт, накладні на запчастини (М-11)	Поточні: Дт 23/91; капремонт/модернізація: Дт 152 → Дт 105
Модернізація	Підвищення економічних вигід	Кошториси, акти поліпшень	Збільшення первісної вартості (Дт 105 – Кт 152)
Переоцінка/знецінення	Вирівнювання балансової і справедливої вартості	Звіт оцінювача, акт комісії	Дооцінка: Кт 411; уцінка: Дт 975
Інвентаризація	Підтвердження наявності/стану	Опис, порівняльна відомість	Відхилення — на відповідні рахунки
Вибуття	Продаж/ліквідація	Договір, акт ОЗ-3/ОЗ-1, ПН, акт розбирання	Продаж: Дт 36 – Кт 712; ліквідація: Дт 976; матеріали — Дт 209

Джерело: укладено автором на основі П(С)БО 7 [21] та даних облікової політики ТОВ «Подольск Транс».

Первісна вартість ТЗ формується відповідно до п. 8 П(С)БО 7 і включає ціну придбання, мито та податки (якщо не відшкодовуються), вартість транспортування, страхування при доставці, реєстраційні збори, сертифікацію, монтаж/дообладнання, інші витрати доведення до стану придатності. Після введення в експлуатацію відкривається інвентарна картка (ОЗ-6) з техніко-економічними параметрами: марка, VIN, рік випуску, держномер, інвентарний номер, первісна та/або переоцінена вартість, строк корисного використання, метод амортизації, підрозділ і матеріально відповідальна особа [21].

Вибір методу амортизації фіксується в наказі про облікову політику. Для автотранспорту економічно виправданим є виробничий метод, що корелює амортизацію з фактичним пробігом чи вантажообігом, забезпечуючи принцип відповідності доходів і витрат. Дозволені також прямолінійний, зменшення залишкової вартості, кумулятивний тощо.

Для правильного визначення вартості зносу транспортних засобів і забезпечення об'єктивного відображення їх реальної вартості в обліку автотранспортні підприємства застосовують різні методи амортизації відповідно до вимог П(С)БО 7 «Основні засоби». Вибір методу залежить від умов експлуатації, інтенсивності використання рухомого складу та облікової політики підприємства. У таблиці 3.1.2 подано порівняльну характеристику основних методів амортизації, що використовуються для транспортних засобів, із зазначенням їх сутності, особливостей застосування та впливу на фінансові результати діяльності.

Таблиця 3.2

Порівняння методів амортизації для транспортних засобів

Метод	Економічна логіка	Переваги	Обмеження	Коли доцільний
Виробничий	Пропорційно	Точне зіставлення зносу з роботою	Потрібен достовірні	Інтенсивна експлуатація

	пробігу/тонно-км		й облік пробігу	я, сервісні контракти
Прямолінійний	Рівномірний розподіл	Простота, прогнозованість	Не враховує інтенсивність використання	Стабільне навантаження ТЗ
Зменшення залишкової	Прискорення на старті	Швидке віднесення витрат	Може завищувати ранні витрати	Швидке моральне старіння
Кумулятивний	Прискорений графік	Компроміс «простота/прискорення»	Менш гнучкий за виробничий	Змішаний парк, різна інтенсивність

Джерело: укладено автором на основі П(С)БО 7 [21].

Експлуатація ТЗ супроводжується витратами на технічне обслуговування та ремонти. Поточні ТО й дрібні ремонти, що не збільшують майбутні економічні вигоди, визнаються витратами періоду (рах. 23/91). Капітальні ремонти та модернізації (наприклад, встановлення ГБО, телематики, заміна агрегата із продовженням ресурсу) капіталізуються через рах. 152 з подальшим зарахуванням на 105 [21].

Для забезпечення належного технічного стану транспортних засобів та підтримання їх експлуатаційної придатності автотранспортні підприємства виконують широкий спектр робіт із технічного обслуговування та ремонту. Залежно від характеру цих робіт вони по-різному відображаються в бухгалтерському обліку — як поточні витрати або як капітальні інвестиції, що збільшують вартість об'єкта. У таблиці 3.1.3 подано класифікацію основних видів робіт з утримання транспортних засобів, їх економічну сутність та відповідне бухгалтерське відображення згідно з вимогами П(С)БО 7 «Основні засоби».

Таблиця 3.3

Класифікація робіт з утримання ТЗ та облікове відображення

Вид робіт	Зміст	Документи	Облікове рішення	Вплив на звітність
ТО/поточний ремонт	Мастила, фільтри, гальмівні колодки, регулювання	Акт послуг, М-11, накладні	Дт 23/91 – Кт 20/63	Витрати періоду
Капремонт	Відновлення ресурсу агрегатів	Акт, кошторис	Дт 152 → Дт 105	Зростання вартості ОЗ, зміна бази амортизації
Модернізація	Поліпшення характеристик/економії	Акт поліпшення	Дт 152 → Дт 105	Підвищення майбутніх вигід

Джерело: укладено автором на основі П(С)БО 7 [21] та практики ТОВ «Подояк Транс».

Окремим блоком іде облік ПММ і шин. Паливо обліковується на субрахунку 203 «Паливо», шини та запчастини — на 207 «Запасні частини». Списання ПММ проводиться за подорожніми/маршрутними листами та затвердженими внутрішніми нормами споживання, закріпленими в обліковій політиці (із врахуванням типу ТЗ, сезонності, міських/трасових умов, простоїв тощо). За наявності перевищень над нормами витрати аналізуються на предмет господарської доцільності; понаднормове споживання може мати податкові наслідки (застереження щодо ПДВ за негосподарським використанням). Для шин практикують або списання зі складу у витрати при встановленні з подальшим оперативним кількісним обліком пробігу, або визнання МНМА (112) — якщо строк служби > 1 року і поріг вартості не досягає ОЗ [22; 28].

Оскільки паливно-мастильні матеріали та шини становлять одну з найбільш витратних статей у діяльності автотранспортних підприємств, їх облік потребує особливої уваги. Контроль за рухом і використанням ПММ та шин здійснюється шляхом ведення аналітичного обліку, оформлення первинних документів і застосування норм витрат, установлених наказом про облікову політику підприємства та чинними галузевими нормативами. У таблиці 3.1.4 наведено основні етапи обліку ПММ і шин, порядок контролю їх використання та документообіг, що забезпечує прозорість і достовірність інформації про матеріальні витрати.

Таблиця 3.4

Облік ПММ та шин: контроль і документообіг

Об'єкт	Первинні дані	Бухгалтерське відображення	Контроль
Паливо (ДП/бензин/LPG)	Подорожні/маршрутні листи, чеки АЗС, звіти з телематики	Дт 23, 91, 92 – Кт 203	Норми споживання, GPS, паливні карти
Мастила/рідини	Наряди, акти ТО	Дт 23/91 – Кт 20	Графіки ТО
Шини	Акт встановлення, картка пробігу шини	Дт 23/91 – Кт 207 (або 112)	Ліміти пробігу/зношення
Запчастини	Накладні, акти	Дт 23/91 – Кт 207	Узгоджений ліміт/кошторис

Джерело: узагальнено автором на основі П(С)БО 9 [22] та практики ТОВ «Подояк Транс».

В обліковій політиці доцільно зафіксувати КРІ ефективності використання парку, що живлять управлінську аналітику та аудиторський слід: коефіцієнт технічної готовності, коефіцієнт використання парку, середньодобовий пробіг, витрати пального на 100 км, частка простоїв, собівартість 1 км/1 тонно-км, частка ЗВВ у собівартості рейсів [9; 28].

Для оцінки результативності експлуатації транспортних засобів і визначення ефективності використання ресурсів автотранспортного підприємства застосовується система ключових показників ефективності (КРІ). Ці показники дозволяють комплексно аналізувати технічний стан рухомого складу, рівень його завантаженості, продуктивність, витрати пального та фінансову віддачу від кожної одиниці транспорту. У таблиці 3.5 наведено основні КРІ, що використовуються у ТОВ «Подояк Транс» для моніторингу ефективності роботи автопарку, оцінки рентабельності рейсів і планування технічного оновлення транспортних засобів.

Таблиця 3.5

Ключові показники ефективності (КРІ) використання рухомого складу

Показник	Визначення/формула	Управлінське значення
----------	--------------------	-----------------------

Технічна готовність	Години справності / календарні години	Планування випуску, резерв парку
Використання парку	Фактичні машино-дні / наявні машино-дні	Завантаження активів
Середньодобовий пробіг	Загальний пробіг / машино-дні в роботі	Інтенсивність експлуатації
Витрати пального	Л/100 км чи Л/т-км	Паливна ефективність, виявлення відхилень
Собівартість 1 км	Витрати на рейси / км пробігу	Тарифоутворення, рентабельність

Джерело: розроблено автором на основі [9; 28] та аналітики ТОВ «Подільськ Транс».

Для забезпечення достовірності балансової вартості П(С)БО 7 дозволяє переоцінку об'єктів, якщо відхилення їх залишкової вартості від справедливої є суттєвим. Результати дооцінки визнаються у капіталі (рах. 411), уцінки — у витратах (рах. 975) за відсутності попереднього дооцінювального резерву. Окремо слід оцінювати ознаки знецінення (наприклад, після ДТП або різкого падіння справедливої вартості) [21; 10].

Процедура інвентаризації рухомого складу проводиться згідно з чинною інструкцією: комісія перевіряє фактичну наявність, ідентифікаційні ознаки, інвентарні номери, стан, пробіг, відповідність даних аналітичного обліку, наявність ключової документації (свідоцтво реєстрації, страховий поліс, техогляд). Оформлюються інвентаризаційні описи, порівняльні відомості, за потреби — акти щодо розбіжностей [20; 21].

Вибуття ТЗ можливе через реалізацію, ліквідацію або списання після непридатності. За продажу дохід відображають на рах. 712, при цьому списується залишкова вартість (рах. 972/976) і накопичений знос (рах. 131); при ліквідації вартість демонтованих придатних матеріалів оприбутковується на 209 «Інші матеріали». Відходи (оливи, акумулятори, шини) утилізуються згідно з чинними правилами, що фіксується актами [21; 28].

Для правильного відображення господарських операцій, пов'язаних з придбанням, експлуатацією, ремонтом і списанням транспортних засобів, у бухгалтерському обліку автотранспортних підприємств застосовуються типові

кореспонденції рахунків. Вони забезпечують єдність методологічного підходу до обліку основних засобів, витрат і доходів, що виникають у процесі діяльності. У таблиці 3.1.6 наведено типові бухгалтерські проведення, які використовуються у ТОВ «Подoliaк Транс» для відображення операцій із рухомим складом, обліку амортизації, витрат на ремонти, пального та реалізації транспортних послуг.

Таблиця 3.6

Типові бухгалтерські проведення

Операція	Дебет	Кредит	Суть
Оприбуткування ТЗ (капвкладення)	152	631/685/311	Придбання/оплата постачальнику
Введення в експлуатацію	105	152	Зарахування до ОЗ
Амортизація ТЗ	23/91	131	Витрати періоду за обраним методом
Поточний ремонт	23/91	20/63	Підтримання працездатності
Модернізація/капремонт	152	20/63	Поліпшення з подальшим зарахуванням на 105
Списання палива	23/91/92	203	В межах норм/політики
Продаж ТЗ — дохід	361	712	Виручка від реалізації
Продаж ТЗ — списання	972/976, 131	105	Списання залишкової вартості та зносу
Оприбуткування матеріалів з розбирання	209	746	Інші операційні доходи

Джерело: укладено автором на основі П(С)БО 7 [21], П(С)БО 9 [22], П(С)БО 16 [24] та Плану рахунків.

Цифровізація суттєво підсилює якість обліку рухомого складу. Інтеграція телематики (GPS/OBD-II), паливних карт, TMS/WMS та облікових систем (BAS ERP, SAP, інші) забезпечує автоматичний збір пробігу, витрат пального, простоїв, навантаження, що підвищує точність нормування й дозволяє застосовувати виробничу амортизацію без надмірних ручних операцій. Електронні ТТН/е-CMR прискорюють розрахунки, зменшують помилки первинки та формують єдиний інформаційний контур «експлуатація → бухгалтерія → управлінська аналітика» [4; 7; 8; 19; 29].

У підсумку, облік рухомого складу в АТП — це не лише техніка відображення операцій з основними засобами. Це інтегрована система управління активами, що поєднує фінансовий, податковий, управлінський і технічний обліки. Правильно налаштована політика щодо амортизації, ремонтів і модернізації, чіткі внутрішні норми ПММ і шин, регулярна інвентаризація та контроль КРІ створюють прозоре середовище для ухвалення рішень, знижують собівартість кілометра/тонно-кілометра та підвищують рентабельність перевезень. В умовах цифровізації та гармонізації з європейськими практиками саме якісний облік рухомого складу стає стратегічною перевагою автотранспортного підприємства [21; 28; 29].

3.2. Тенденції розвитку ринку транспортно-логістичних послуг

Ринок транспортно-логістичних послуг переживає структурну трансформацію під впливом геополітичних зрушень, євроінтеграційних процесів, прискореної цифровізації, переформатування глобальних ланцюгів створення вартості й нових вимог до екологічної сталості. Для українських перевізників і логістичних операторів ключовим є поєднання адаптації до стандартів ЄС з одночасним підвищенням операційної ефективності та стійкості до ризиків.

На тлі зміни товарних потоків зросла роль західних прикордонних коридорів, інтермодальних рішень і логістичних хабів. Паралельно триває платформізація ринку: цифрові біржі перевезень, TMS-платформи й екосистеми «оператор–замовник–експедитор» забезпечують прозорість ставок, відстеження в реальному часі, автоматизоване планування маршрутів і розрахунків. Вибухове зростання e-commerce змінило профіль попиту на перевезення: посилилися сегменти LTL/parcel, «останні милі» та температурно-контрольована логістика. У виробничих ланцюгах набирають ваги nearshoring і friend-shoring, що перерозподіляє вантажопотоки, збільшує частоту дрібних відправок і вимагає гнучкого автотранспорту.

З погляду управління, компанії переходять від реактивного до проактивного планування на основі даних (data-driven logistics): телематика, IoT-сенсори, автоматизований облік ПММ, предиктивне ТО та аналітика маржинальності рейсів по 1 км/1 т-км. Зміни у регуляторному полі ЄС підштовхують до декарбонізації автопарку, диференціації дорожніх зборів за викидами CO₂, а також повсюдного впровадження e-CMR/e-TTN.

Для розуміння тенденцій розвитку транспортно-логістичного ринку важливо проаналізувати зовнішні умови, що впливають на формування попиту на логістичні послуги. Ці макрочинники охоплюють економічні, політичні, соціальні, технологічні та екологічні аспекти, які визначають обсяги перевезень, структуру транспортних потоків і рівень інвестиційної активності у галузі. У таблиці 3.7 узагальнено основні макрочинники, що формують попит на логістичні послуги в Україні та безпосередньо впливають на діяльність підприємств, зокрема ТОВ «Подольск Транс».

Таблиця 3.7

Макрочинники, що формують попит на логістичні послуги

Група чинників	Суть впливу	Типові наслідки для ринку
Геополітичні та безпекові	Переналаштування коридорів, фокус на західних переходах	Зростання ролі авто/залізничці, розвантаження портів, інтермодал
Економічні	Інфляція, волатильність палива, перерозподіл виробництв	Перегляд тарифів, гнучкі контракти, зсув у LTL/parcel
Технологічні	Цифрові платформи, телематика, штучний інтелект	Прозорість ставок, оптимізація маршрутів, скорочення простоїв
Регуляторні (ЄС)	Екостандарти, е-документообіг, вимоги прозорості	Інвестиції в «зелену» техніку, e-CMR, аналітика викидів
Соціальні	Дефіцит водіїв, вимоги сервісу «день-в-день»	Автоматизація, micro-fulfillment, маршрути «останньої милі»

У структурі послуг помітна конвергенція 3PL/4PL-моделей: перевізники доповнюють транспорт складською обробкою, митно-брокерським супроводом, контрольованими ланцюгами холодового зберігання, а також послугами з управління поверненнями (reverse logistics). Паралельно зростають вимоги до ESG/екозвітності, що стимулює впровадження ISO 9001/14001, інструментів обліку вуглецевого сліду та підготовки до майбутньої інтеграції вуглецевих механізмів у ціноутворення.

Для оцінки сучасного стану транспортно-логістичної галузі доцільно проаналізувати структуру ринку за основними сегментами, які різняться за видами перевезень, географічним охопленням, типом вантажів і цільовими клієнтами. Такий аналіз дає змогу визначити стратегічні напрями розвитку підприємств, оцінити конкурентне середовище та виявити потенційні можливості для розширення бізнесу. У таблиці 3.8 наведено основні сегменти ринку логістичних послуг та динаміку їх розвитку, що відображає тенденції попиту, обсягів перевезень і зміну структури транспортного ринку України.

Таблиця 3.8

Сегменти ринку та їх динаміка

Сегмент	Ключові драйвери	Операційні акценти
FTL (повне завантаження)	Коридори до ЄС, промислові вантажі	Тягачі Euro-6/7, TMS, CO ₂ -моніторинг
LTL/Groupage	E-commerce, дрібні партії	Консолідаційні хаби, крос-докінг
Temp-controlled (фарма/харчі)	Стандарти якості, простежуваність	ІоТ-сенсори, валідація температурних режимів
«Остання миля»	Вимоги сервісу, урбанізація	LCV/електрофургони, динамічне планування слотів
Інтермодал	Ризик-менеджмент, тарифи	Контейнери/платформи, синхронізація із залізницею/морем

Технологічна база логістики швидко оновлюється: TMS/WMS/ERP-інтеграція, е-документи (e-CMR/e-TTN), алгоритмічне планування, відстеження ETA в реальному часі, а також predictive maintenance знижують непродуктивні простої, перевитрати пального та кількість помилок первинної документації.

З метою підвищення ефективності управління перевізними процесами, оптимізації витрат і забезпечення прозорості взаємодії між усіма учасниками логістичного ланцюга сучасні транспортно-логістичні оператори активно впроваджують цифрові рішення. Ці технології формують так званий «технологічний стек» підприємства — комплекс інструментів, програмних платформ і аналітичних систем, що забезпечують автоматизацію ключових бізнес-процесів. У таблиці 3.9 представлено основні елементи технологічного стеку сучасного логістичного оператора, їх функціональне призначення та вплив на ефективність діяльності підприємства.

Таблиця 3.9

Технологічний стек сучасного логістичного оператора

Рішення	Функція	Ефект
TMS + картографія/трафік	Планування рейсів, тарифи, SLA	Краще завантаження ТЗ, менше холостих пробігів
Телематика + паливні карти	Облік ПММ, стиль водіння	– перевитрати, + безпека, прозорість
e-CMR/e-TTN	Е-документообіг	Менше помилок, швидші розрахунки
WMS/OMS	Склади, замовлення, повернення	Скорочення циклу обробки
Аналітика/BI	Маржинальність рейсів, KPI	Дані для тарифної політики і інвестицій

Управління ризиками охоплює валютну та паливну волатильність, кадровий дефіцит, перебої кордонів і кіберризики. Перевізники розвивають гнучкі договори, хеджування палива, а також KPI-системи для контролю собівартості кілометра та дисципліни виконання SLA.

У сфері міжнародних автомобільних перевезень підприємства постійно стикаються з різноманітними ризиками — економічними, політичними, операційними, технічними та екологічними. Ефективне управління ризиками є невід’ємною складовою стратегії сталого розвитку компанії, оскільки дозволяє мінімізувати збитки, уникнути простоїв і забезпечити безперервність логістичних процесів. У таблиці 3.10 подано карту основних ризиків, характерних для транспортно-логістичної діяльності, а також типові стратегії

реагування, які використовують компанії, зокрема ТОВ «Подольск Транс», для їхнього попередження, контролю та нейтралізації.

Таблиця 3.10

Карта ризиків і відповіді компаній

Ризик	Прояв	Відповідь
Паливна/цінова волатильність	Нестабільні витрати рейсу	Плаваючі тарифи, паливні надбавки, аналітика витрат
Кадровий дефіцит	Недостача водіїв, простої	Програми навчання, retention-пакети, автоматизація
Гранична інфраструктура	Черги, часові вікна	Слот-менеджмент, інтермодал, ребаланс маршрутів
Кіберзагрози	Дані/операції	Захист доступу, резервування, аудит ІБ
ESG/екологія	Нові вимоги	Флот Euro-6/EV, звітність, екопроцедури

Ринок рухається до моделі «цифровий, екологічний, інтермодальний і клієнтоорієнтований». Стратегічними пріоритетами стають інвестиції в «зелений» автопарк, повний е-документообіг, алгоритмічну оптимізацію та сервіс «останньої милі», що забезпечує рентабельність і відповідність європейським вимогам.

3.3. Сучасні екологічні стандарти та заходи стимулювання екологічності при здійсненні автомобільних перевезень вантажів

Сучасні екологічні стандарти автотранспортної галузі визначаються міжнародними зобов'язаннями у межах Європейського зеленого курсу [5], стандартами ЄС щодо викидів (Euro-6/Euro-7), системою екологічної звітності відповідно до Директиви ЄС CSRD та Регламенту EU Taxonomy [35], а також українськими нормативами державної звітності щодо охорони довкілля (звітність за формою №2-ТП «Охорона атмосферного повітря», Національний план зі зміни клімату та Національний план енергетики та клімату NECP) [41]. Для автотранспортних підприємств, таких як ТОВ «Подольск Транс», перехід до «зеленої логістики» вимагає системного поєднання технічних, організаційних та бухгалтерських рішень, що забезпечують зниження викидів CO₂,

енергоефективність автопарку, цифрову прозорість та відповідність екологічним стандартам ЄС.

У сучасній практиці автологістики екологічні вимоги інтегруються не лише в технічну експлуатацію, але й у систему фінансового та бухгалтерського обліку. Оскільки відповідно до Директиви CSRD екологічні показники діяльності (Score 1–3) повинні розкриватися у нефінансовій звітності підприємств [35], автотранспортні компанії впроваджують системи збору даних щодо споживання палива, викидів CO₂, енергоефективності та екологічних ризиків. Українське законодавство також вимагає ведення обліку викидів через щорічну статистичну звітність (форма №2-ТП), що охоплює викиди пересувних джерел, включно з транспортними засобами [41].

Вимоги до «зеленої» модернізації автопарку, цифровізації документообігу та управління екологічними показниками узагальнено в таблиці 3.11

Таблиця 3.11

Ключові вектори «зеленої» політики в автологістиці

Вектор	Що регулює / стимулює	Очікуваний ефект
Стандарти викидів Euro, CO ₂ -мішені (EU 2019/1242)	Граничні рівні NOx/PM/CO ₂ ; оновлення автопарку	Скорочення токсичних викидів
AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation)	Зарядні станції, H ₂ -хаби, LNG-станції	Можливість експлуатації BEV/LNG/FCEV
CSRD + EU Taxonomy [35]	Обов'язкова екологічна звітність, CO ₂ -облік	Прозорість для європейських партнерів
Українська звітність №2-ТП [41]	Офіційний облік викидів пересувних джерел	Контроль екологічного впливу
ESG/ISO 14001 + ISO 14064 [37]	Системи екоменеджменту та верифікації CO ₂	Керована екологічна відповідальність
Е-документи e-CMR/e-TTN [19]	Цифровий документообіг	Зменшення паперу і затримок

Джерело: складено автором на основі Regulation (EU) 2020/1056 [4], CSRD Directive [35], EU Taxonomy Regulation [39], статистичної звітності України №2-ТП [38] та ISO 14001:2015 [37].

Екологічні інвестиції автопідприємств формують окрему групу необоротних активів, які за П(С)БО 7 та IAS 16 визнаються як основні засоби «екологічного призначення». До них належать телематичні пристрої, системи

контролю викидів, зарядні станції, аеродинамічні елементи, ADAS-модулі, системи eco-driving. Витрати на них обліковуються за рахунком 152 «Придбання ОЗ», а після введення в експлуатацію — за 105/106, з подальшим нарахуванням амортизації за рахунками 23, 91, 92 залежно від використання. Підприємства, які отримують «зелені гранти» або пільгове кредитування відповідно до європейських програм (EIB, Horizon Europe), відображають ці суми на рахунку 48 «Цільове фінансування», списуючи їх до доходів пропорційно амортизації активів (Дт 48 — Кт 745) [35].

Технічні та операційні заходи декарбонізації автопарку наведені в таблиці 3.12.

Таблиця 3.12

Технічні та операційні заходи зниження викидів

Захід	Потенціал зниження CO ₂	Інвествитрати	Бухгалтерське відображення
Еко-водіння + телематика	5–10%	Низькі	Дт 91, 92 – Кт 685
Аеродинамічні елементи	3–6%	Низькі–середні	Дт 152 → Дт 105
LRR-шини	2–4%	Низькі	Дт 23/91 – Кт 207
TMS-оптимізація	5–15%	Низькі	Дт 91 – Кт 685
LNG/bio-LNG	20–90%	Середні–високі	Дт 203/205, Дт 152 → 105
BEV/FCEV	До 100% на вихлопі	Високі	Дт 152 → 105; окремо — зарядні станції

Джерело: складено автором за матеріалами ISO 14064-1:2018 [36], IRU Global Decarbonisation Report [37], McKinnon A. “Decarbonizing Logistics” [36], Regulation (EU) 2019/1242 та даними Європейської комісії щодо енергоефективності транспорту.

Стимулювання екологічності включає податкові інструменти ЄС (знижені ставки дорожніх зборів для Euro-6/7 та BEV відповідно до Директиви 2011/76/EU), «зелений» лізинг, гранти Єврокомісії, а також національні програми підтримки екологічного транспорту. У бухгалтерському обліку всі ці стимули відображаються як зменшення витрат або як цільове фінансування (рах. 48). Пільгові ставки дорожніх зборів (наприклад, Toll-CO₂ у Німеччині) визнаються зменшенням операційних витрат: Дт 23/91 – Кт 685.

Основні інструменти стимулювання наведені в таблиці 3.13.

Таблиця 3.13

Інструменти стимулювання «зелених» перевезень

Інструмент	Механізм	Облікове відображення	Ефект
Податкові пільги (CO ₂ -dependent tolls)	Менші тарифи для BEV/LNG	Дт 23 – Кт 685	Менша собівартість
«Зелений» лізинг	Пільгове фінансування EV	Дт 531/5311	Зниження боргового навантаження
Інфраструктурні гранти	Фінансування зарядок/LNG	Дт 152; Кт 48/745	Прискорення модернізації
ESG-критерії закупівель	Пріоритет «зеленим» перевізникам	Необліковий вплив	Розширення ринків
e-CMR/e-TTN	Повна цифровізація	Дт 91/92 – Кт 685	Менше витрат і помилок

Джерело: сформовано автором за даними Regulation (EU) 2020/1056 [4], Regulation (EU) 2011/76 [40], EU Taxonomy [39], CSRD Directive [35], а також матеріалами Європейського інвестиційного банку та національних програм підтримки екотранспорту України [41].

Важливе місце в екологічній діяльності підприємства займає внутрішня політика еко-водіння, яка включає навчання водіїв, контроль телематики, планування маршрутів, уникнення холостого ходу, коректний тиск у шинах та аналіз інцидентів стилю їзди. Витрати на тренінги еко-водіння обліковуються як адміністративні витрати (Дт 92), телематика — як загальновиробничі (Дт 91), а додаткові паливні надбавки в межах програм мотивації водіїв — як витрати на оплату праці (Дт 23, 661).

Система екологічної звітності включає щомісячний CO₂-звіт, який формується відповідно до GHG Protocol та ISO 14064 [37]. Дані беруться з телематики, карток ПММ, дорожніх листів. Розрахунок CO₂ здійснюється за формулою:

$CO_2 = Q \times EF$, де Q — обсяг спаленого палива, EF — коефіцієнт (дизель — 2,64 кг/л). На рівні держави ці дані узагальнюються у статистичній звітності №2-ТП, що є обов'язковою для всіх підприємств, які експлуатують транспортні засоби.

Додатковим елементом екологічної відповідності є впровадження електронних накладних e-CMR, що передбачено Додатковим протоколом CMR

[19] та Регламентом eFTI [4]. Використання e-CMR зменшує паперові відходи, підвищує прозорість, полегшує взаємодію з європейськими податковими та митними органами та інтегрується з обліковими системами, забезпечуючи коректність первинної документації у бухгалтерському обліку.

У контексті посилення екологічних вимог важливим елементом діяльності автотранспортних підприємств є ведення екологічної звітності, яка поступово стає обов'язковою як у Європейському Союзі, так і в Україні. В ЄС основу регулювання становлять Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) та EU Taxonomy Regulation, що визначають структуру нефінансової та екологічної звітності для підприємств транспортної сфери [35;39;40]. Для автоперевізників ці документи встановлюють обов'язкову фіксацію обсягів прямих викидів (Score 1), непрямих енергетичних викидів (Score 2) та ланцюгових викидів логістики (Score 3), які формують повну картину впливу компанії на клімат.

В Україні екологічна звітність регулюється формами державної статистики, зокрема формою №2-ТП «Повітря», яка містить дані про обсяг спаленого палива, фактичні викиди CO₂, NO_x, SO₂, тверді частки та інші забруднювачі [38;41]. Для автотранспортних підприємств важливим є також ведення внутрішніх журналів обліку ПММ, маршрутних листів, телематичних звітів і реєстрів бухгалтерського обліку, оскільки саме вони забезпечують доказову базу для офіційної екологічної звітності та внутрішнього екологічного аудиту.

Екологічна звітність автотранспортних підприємств включає такі групи показників:

- Паливні показники — річний обсяг спожитого дизельного палива, бензину, LNG, HVO, біопалив; частка альтернативних палив у загальній структурі енергоспоживання [36;37].
- Атмосферні викиди — валові та питомі викиди CO₂, NO_x, PM, CO у перерахунку на 1 км пробігу або 1 т-км; фактичні коефіцієнти викидів згідно з методиками IPCC та Європейського екологічного агентства [39;42].

- Операційні екопоказники — частка рейсів з еко-водінням, відсоток холостих обертів, кількість небезпечних маневрів, частка електронних документів (e-CMR, e-TTN) у загальному документообігу [18;19].
- Технічні показники автопарку — частка транспортних засобів стандарту Euro-6/Euro-7, кількість BEV/FCEV, рівень оснащення ADAS та телематикою, наявність систем контролю тиску в шинах, LRR-шин [5;6;35].
- Фінансово-екологічні показники — витрати на екологічну модернізацію, суми інвестицій у «зелені» активи, економія палива від заходів енергоефективності, частка екологічних активів у структурі ОЗ підприємства [14;36;40].

Ціль екологічної звітності багаторівнева. По-перше, вона забезпечує контроль фактичних викидів та моніторинг їх зменшення відповідно до цілей Європейського зеленого курсу [5;14;36]

По-друге, така звітність є необхідною для доступу до зеленого фінансування, включаючи пільговий лізинг, гранти ЄІБ та програми екомодернізації автопарку [37;40].

По-третє, екологічна звітність формує ESG-профіль підприємства, який дедалі частіше виступає критерієм для корпоративних замовників при укладенні договорів на перевезення [39;40].

По-четверте, екологічні показники є елементом бухгалтерського обліку, оскільки дозволяють обґрунтовувати витрати на екологічні заходи, оцінювати активи, визначати амортизаційну політику щодо «зелених» основних засобів та формувати реальну собівартість перевезень з урахуванням сталості [20;21;24].

Таким чином, екологічна звітність стає інтегрованим компонентом системи управління автотранспортним підприємством, поєднуючи технічні, економічні, правові та бухгалтерські вимоги. Вона забезпечує прозорість діяльності, підвищує довіру міжнародних партнерів і дозволяє підприємству відповідати вимогам ЄС щодо декарбонізації та сталого транспорту. На основі зібраних показників формуються стратегічні цілі — скорочення викидів CO₂,

збільшення частки екологічного автопарку, розвиток зарядної та паливної інфраструктури та впровадження систем енергозбереження до 2030 і 2050 років відповідно до кліматичних орієнтирів ЄС [5;36;39;40].

ВИСНОВКИ

Транспортна галузь займає ключове місце у функціонуванні сучасної економіки, забезпечуючи рух матеріальних потоків, формування ланцюгів постачання та підтримання виробничих процесів. У глобальному масштабі транспорт є одним із найбільших споживачів енергоресурсів та факторів, що визначають рівень інтеграції держав у світові економічні системи. Для України транспорт має особливо важливе значення, оскільки формує основу логістичного забезпечення внутрішнього ринку та сприяє зміцненню зв'язків між регіонами та торговельними партнерами Європейського Союзу.

Воєнні події останніх років суттєво вплинули на функціонування транспортної системи країни. Зруйнована інфраструктура, зміна маршрутів, блокада окремих напрямів та необхідність оперативної перебудови логістики стали викликами, які потребують нових підходів до організації перевезень та їх документального оформлення. Проте, попри складні умови, автотранспортна галузь демонструє адаптивність: спрощуються дозвільні процедури, впроваджуються електронні черги, відкриваються нові пункти пропуску, розширюються можливості міжнародних перевезень завдяки угодам на кшталт «транспортного безвізу». Це є важливим кроком до інтеграції транспортної системи України у європейську логістичну інфраструктуру.

Базою дослідження виступило товариство з обмеженою відповідальністю «Подольск Транс», яке здійснює внутрішні та міжнародні вантажні перевезення та має розгалужену систему обліку транспортних операцій. У ході дослідження встановлено, що основним первинним документом для внутрішніх перевезень є товарно-транспортна накладна, а для міжнародних — CMR-накладна. В умовах цифрової трансформації доцільним є впровадження електронних форм документів, включаючи е-CMR, що забезпечує оперативність обміну інформацією, мінімізацію помилок та зниження адміністративних витрат.

Облік витрат і доходів від перевезень у ТОВ «Подільськ Транс» здійснюється відповідно до вимог НП(С)БО та з урахуванням Методичних рекомендацій щодо формування собівартості транспортних послуг. Підприємство використовує рахунок 23 «Виробництво» з аналітичним поділом за видами транспорту, маршрутами та видами перевезень, що дає можливість визначати рентабельність кожного рейсу та контролювати ефективність використання автопарку. Відображення доходів проводиться після підтвердження факту доставки вантажу та оформлення належних первинних документів.

Аналіз показав, що ключовими напрямками оптимізації діяльності автотранспортного підприємства є зниження витрат на паливо, технічне обслуговування, ремонти, покращення планування маршрутів та підвищення продуктивності рухомого складу. Ефективність облікової системи значною мірою залежить від точності первинного документування, автоматизації процесів та використання цифрових систем моніторингу.

У сучасних умовах особливої уваги потребує екологічна складова діяльності автотранспортних підприємств. Посилення екологічних вимог ЄС, реалізація European Green Deal, впровадження стандартів Євро-6, цифрових екологічних звітів та концепції декарбонізації вимагають модернізації автопарку, використання альтернативних видів палива та запровадження інструментів екологічного страхування. У ході дослідження для ТОВ «Подільськ Транс» було запропоновано підходи до обліку витрат на екологічне страхування та інтеграції цих витрат у загальну систему фінансового обліку.

Для підвищення ефективності транспортної галузі України та забезпечення сталого соціально-економічного розвитку необхідно здійснити комплекс заходів, серед яких: модернізація інфраструктури, оновлення рухомого складу, зростання інвестиційної привабливості галузі, розвиток цифрових платформ управління перевезеннями, спрощення митних та прикордонних процедур, використання сучасних екологічних технологій та забезпечення доступності транспортних послуг для бізнесу і населення.

Реалізація цих заходів, разом із поглибленням євроінтеграційних процесів, сприятиме посиленню позицій України на міжнародному ринку транспортних послуг, відновленню та модернізації логістичної інфраструктури та зростанню конкурентоспроможності підприємств транспортної сфери.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Міністерство інфраструктури України. *Україна: транспортна стратегія до 2030 року*. – Київ, 2021. – URL: <https://mtu.gov.ua/> (дата звернення: 24.11.2025).
2. Міністерство інфраструктури України. *Україна – транспортний сектор. Інформаційний звіт*. – Київ, 2022. – URL: <https://mtu.gov.ua/> (дата звернення: 24.11.2025).
3. Державна служба статистики України. *Транспорт України: статистичний збірник за 2022 рік*. – Київ : Держстат, 2023. – URL: <https://ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 24.11.2025).
4. Regulation (EU) 2020/1056 of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information (eFTI). – Brussels, 2020.
5. European Commission. *European Green Deal*. – Brussels, 2019. – URL: <https://ec.europa.eu/> (дата звернення: 24.11.2025).
6. International Road Transport Union (IRU). *Global Transport Trends Report 2023*. – Geneva : IRU, 2023. – URL: <https://www.iru.org/> (дата звернення: 24.11.2025).
7. Никифрук О. І. Цифровізація транспортної логістики: сучасні тенденції та перспективи. *Економіка і управління*, 2019, № 4, с. 48–64.
8. Болдирєва Л. М., Людмила Б. SMART-технології в системі управління транспортом. *Економіка та управління національним господарством*, 2020, № 70(2), с. 30–38.
9. Рожко Н. Я., Вовк Ю. Я., Рожко С. С. Формування інноваційної моделі розвитку транспортних підприємств. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки*, 2025, вип. 11(42), с. 294–300.

10. Gavrykov D. Innovative and digital transformations as a path to sustainable development of transport enterprises. *International Scientific Journal of Management Economics and Finance*, 2025.

11. Кирилюк Є. М. Особливості функціонування транспортної системи України в умовах євроінтеграції. *Економіка та держава*, 2021, № 5, с. 14–19.

12. Постоленко І. М. Транспортно-логістична система України: сучасні виклики та перспективи розвитку. *Причорноморські економічні студії*, 2020, № 53, с. 77–82.

13. Бокій В. С. Розвиток автомобільного транспорту та його вплив на економіку. *Вісник економічної науки України*, 2021, № 1, с. 22–28.

14. Кузьменко О. В., Петрушка Т. О. Екологічні аспекти розвитку транспортної галузі в умовах Green Deal. *Бізнес Інформ*, 2022, № 6, с. 98–103.

15. Олійник О. В., Коваль М. М. Транспортна інфраструктура України: проблеми та інтеграція до TEN-T. *Інфраструктура ринку*, 2021, № 54, с. 129–134.

16. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 24.11.2025).

17. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : Наказ Мінтрансу України від 14.10.1997 № 363. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98> (дата звернення: 24.11.2025).

18. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Geneva, 19 May 1956. – URL: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/cmr_e.pdf (дата звернення: 24.11.2025).

19. Additional Protocol to the CMR Convention concerning the Electronic Consignment Note (e-CMR), Geneva, 20 Feb. 2008. – URL: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/e-CMRe.pdf> (дата звернення: 24.11.2025).

20. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні : Закон України від 16.07.1999 № 996-XIV. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-14> (дата звернення: 24.11.2025).

21. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» : наказ Мінфіну України від 27.04.2000 № 92. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00> (дата звернення: 24.11.2025).

22. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 9 «Запаси» : наказ Мінфіну України від 20.10.1999 № 246. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0751-99> (дата звернення: 24.11.2025).

23. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 15 «Дохід» : наказ Мінфіну України від 29.11.1999 № 290. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0860-99> (дата звернення: 24.11.2025).

24. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» : наказ Мінфіну України від 31.12.1999 № 318. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00> (дата звернення: 24.11.2025).

25. Податковий кодекс України : Закон України від 02.12.2010 № 2755-VI. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 24.11.2025).

26. IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers. – URL: <https://www.ifrs.org/issued-standards/list-of-standards/ifrs-15-revenue-from-contracts-with-customers/> (дата звернення: 24.11.2025).

27. IAS 2 Inventories. – URL: <https://www.ifrs.org/issued-standards/list-of-standards/ias-2-inventories/> (дата звернення: 24.11.2025).

28. Бухгалтерський облік на автотранспортних підприємствах : навч. посіб. – Луцьк : ЛНТУ. – URL: <https://elib.lntu.edu.ua/> (дата звернення: 24.11.2025).

29. «Організація автомобільних вантажних перевезень» : інтерактивний посібник. – Миколаївський нац. аграрний ун-т, 2022. – URL: <https://mkngu.in.ua/> (дата звернення: 24.11.2025).

30. Про транспортно-експедиторську діяльність : Закон України від 01.07.2004 № 1955-IV. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15> (дата звернення: 24.11.2025).

31. López González J., Sorescu S. Trade in the Time of Parcels. – Paris : OECD Publishing, 2021. – (OECD Trade Policy Papers, No. 249).

32. Ptashchenko O., Zyma O., Kazak O. та ін. Digital Transformation in Logistics: Driving Sustainable Growth in International Commerce. *European Journal of Sustainable Development*, 2025, vol. 14, № 2, p. 980–996.
33. Wronka A. Lean Logistics. *Journal of Positive Management*, 2016, vol. 7, № 2, p. 55–63.
34. Toyota Motor Corporation. Toyota Production System. – URL: <https://global.toyota/en/company/vision-and-philosophy/production-system/> (дата звернення: 24.11.2025).
35. Christopher M. *Logistics & Supply Chain Management*. – 5th ed. – Harlow : Pearson Education, 2016. – 512 p.
36. McKinnon A. *Decarbonizing Logistics: Distributing Goods in a Low-Carbon World*. – London : Kogan Page, 2018. – 384 p.
37. International Road Transport Union (IRU). *European Road Freight Transport – Driver Shortage Report 2023*. – Geneva : IRU, 2023. – 48 p. – URL: <https://www.iru.org> (дата звернення: 24.11.2025).
38. World Bank. *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy (Logistics Performance Index)*. – Washington, DC : World Bank, 2018. – 76 p. – URL: <https://www.worldbank.org> (дата звернення: 24.11.2025).
39. European Commission. *Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)*. Brussels, 2022.
40. European Commission. *EU Taxonomy Regulation — Technical Screening Criteria*. Brussels, 2021.
41. IPCC. *2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories. Vol. 2: Energy*. Geneva : IPCC, 2006.
42. European Environment Agency. *EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook*. Luxembourg : EEA, 2019.
43. Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98

and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32006R0561> (дата звернення: 24.11.2025).

44. Regulation (EU) No 165/2014 of the European Parliament and of the Council of 4 February 2014 on tachographs in road transport, repealing Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport and amending Regulation (EC) No 561/2006. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165> (дата звернення: 24.11.2025).

45. European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR) (Geneva, 1 July 1970). Consolidated text. – URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2010/sc1/ECE-TRANS-SC1-2010-AETR-en.pdf> (дата звернення: 24.11.2025).

46. Regulation (EU) 2020/1054 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulation (EC) No 561/2006 as regards minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) No 165/2014 as regards positioning by means of tachographs. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj/eng> (дата звернення: 24.11.2025).

47. Regulation (EU) 2020/1055 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulations (EC) No 1071/2009, (EC) No 1072/2009 and (EU) No 1024/2012 with a view to adapting them to developments in the road transport sector. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1055/oj/eng> (дата звернення: 24.11.2025).

48. Regulation (EC) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator and repealing Council Directive 96/26/EC. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2009/1071/oj/eng> (дата звернення: 24.11.2025).

49. Regulation (EC) No 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road

haulage market. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj/eng> (дата звернення: 24.11.2025).

50. Agreement between the European Union and Ukraine on the carriage of freight by road. – Brussels, 2022. – URL: https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022-06/Agreement_EU_Ukraine_carriage_of_freight_by_road.pdf (дата звернення: 24.11.2025).

51. Митний кодекс України : Кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 24.11.2025).

52. Про електронні документи та електронний документообіг : Закон України від 22.05.2003 № 851-IV // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/851-15> (дата звернення: 24.11.2025).

53. Про електронну ідентифікацію та електронні довірчі послуги : Закон України від 05.10.2017 № 2155-VIII // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2155-19> (дата звернення: 24.11.2025).

54. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» : Наказ Міністерства фінансів України від 07.02.2013 № 73 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0336-13> (дата звернення: 24.11.2025).

55. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 10 «Дебіторська заборгованість» : Наказ Міністерства фінансів України від 08.10.1999 № 237 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0725-99> (дата звернення: 24.11.2025).

56. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 11 «Зобов'язання» : Наказ Міністерства фінансів

України від 31.01.2000 № 20 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0085-00> (дата звернення: 24.11.2025).

57. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 21 «Вплив змін валютних курсів» : Наказ Міністерства фінансів України від 10.08.2000 № 193 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0515-00> (дата звернення: 24.11.2025).

58. ISO 14001:2015 Environmental management systems — Requirements with guidance for use. – Geneva : ISO, 2015. – URL: <https://www.iso.org/standard/60857.html> (дата звернення: 24.11.2025).

59. ISO 14064-1:2018 Greenhouse gases — Part 1: Specification with guidance at the organization level for quantification and reporting of greenhouse gas emissions and removals. – Geneva : ISO, 2018. – URL: <https://www.iso.org/standard/66453.html> (дата звернення: 24.11.2025).

60. Ranganathan J., Corbier L., Bhatia P., Schmitz S. The Greenhouse Gas Protocol: A Corporate Accounting and Reporting Standard. Revised Edition. – Washington, DC : World Resources Institute; Geneva : World Business Council for Sustainable Development, 2004. – URL: <https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/ghg-protocol-revised.pdf> (дата звернення: 24.11.2025).