

Міністерство освіти і науки України
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя
Економіки та менеджменту
Бухгалтерського обліку та аудиту

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до дипломної роботи

магістра

(освітньо-кваліфікаційний рівень)

на тему: ***Особливості діяльності автотранспортних підприємств
та їх вплив на побудову обліку та аудиту
(на прикладі ПП «МІД»)***

Виконав: студент 6 курсу, групи ПОмз-61
напряму підготовки

071 «Облік і оподаткування»

(шифр і назва напряму підготовки, спеціальності)

Миколаус Д.П.

(прізвище та ініціали)

Керівник ***д.е.н., проф. Павликівська О.І.***
(прізвище та ініціали)

Рецензент _____
(прізвище та ініціали)

Нормоконтроль ***к.е.н., доц. Співак С.М.***
(прізвище та ініціали)»

АНОТАЦІЯ

Миколаус Д.П. Особливості діяльності автотранспортних підприємств та їх вплив на побудову обліку та аудиту (наприкладі ПП «МІД»). – Рукопис.

Дипломна робота за спеціальністю 071 - Облік і оподаткування. – Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя. – Тернопіль, 2019.

У роботі висвітлено результати дослідження щодо документального оформлення та бухгалтерського обліку автомобільних пасажирських перевезень із урахуванням останніх змін чинного українського законодавства. Класифіковано види вантажних перевезень як об'єктів обліку та аудиту діяльності підприємств-перевізників. За наведеною їх класифікацією, на базі поєднання облікового та податкового аспектів, запропоновано узагальнену модель облікового відображення вантажних перевезень підприємствами-перевізниками.

Ключові слова: облік витрат, калькулювання собівартості, міжнародні стандарти обліку, податкове законодавство.

ЗМІСТ

ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ОБЛІКУ НА ПІДПРИЄМСТВАХ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ	
1.1. Економічні передумови розвитку автомобільного транспорту України	8
1.2. Особливості організації обліку на автотранспортному підприємстві	15
РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ ТА МЕТОДИКА ОБЛІКУ НА АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ	
2.1. Документальне забезпечення обліку автомобільних перевезень	21
2.2. Облікове відображення процесів експлуатації автомобільного транспорту	26
2.3. Облік транспортно-експедиторських послуг	32
Висновки до розділу 2	71
РОЗДІЛ 3. ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОБЛІКУ ТА АУДИТУ НА АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ	
3.1. Оцінка активів та пасивів підприємства	37
3.2. Особливості аудиту на підприємствах автотранспорту	40
РОЗДІЛ 4. АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ РЕСУРСІВ ПП «МІД»	
4.1. Оцінка складу та структури майна підприємства	47
4.2. Аналіз та оцінка складу та структури фінансових ресурсів підприємства	48
РОЗДІЛ 5. ОБГРУНТУВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ ПІДПРИЄМСТВА	
5.1. Оцінка фінансової стійкості ПП «МІД»	51
5.2. Обґрунтування показників фінансової стабільності підприємства	55
РОЗДІЛ 6. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ	
6.1. Економічне стимулювання поліпшення умов і охорони праці	58
6.2. Проведення аналізу можливих техногенних загроз, тенденції їх проявів та прогноз їх розвитку на підприємстві	63
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	70
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	74

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Ситуація, що склалася в останні роки на ринку транспортних послуг, пов'язана з істотним скороченням обсягів транспортної роботи, виконуваної великими підприємствами, що зумовлено як загальним зниженням суспільного виробництва, так і дробленням сукупного обсягу транспортної роботи на більшу кількість дрібних перевізників. Великі комплексні автотранспортні підприємства (АТП), які здійснюють експлуатацію, обслуговування і ремонт транспортних засобів, утворені в період планової економіки і в даний час не можуть конкурувати з дрібними приватними перевізниками, оскільки змушені утримувати надлишково розвинену виробничо-технічну базу (ВТБ).

З проведенням економічних реформ та переходом до ринкових механізмів господарювання відбувається поступове зростання економіки України. Розвиток в багатьох галузях народного господарства вимагає збільшення обсягів перевезень, а отже і розвиток автомобільного транспорту. Однак, внаслідок значного фізичного зносу та морального старіння основних виробничих фондів АТП, а перш за все рухомого складу, вони не в змозі витримувати конкуренцію на ринку транспортних послуг.

Існуючі підходи до облікового відображення господарських операцій, що складають основну діяльність автотранспортних підприємств мають характерні особливості радянської системи бухгалтерського обліку. На сьогодні не до кінця вирішеними, не дивлячись на розгляд вченими даних питань (П.Й. Атамас, Ф.Ф. Бутинець, Й.К. Даньків, В.Б. Захожай, Н.П. Левицька) залишаються і питання бухгалтерського обліку і контролю господарських операцій, пов'язаних з пасажирськими автотранспортними перевезеннями, особливо в умовах підвищення тарифів на проїзд у громадському транспорті, а також при неможливості встановлення реального обсягу пасажиропотоку.

Невідповідність обліково-калькуляційної практики сучасним вимогам менеджменту, недостатня розробленість методологічних питань виробничого обліку, необхідність дослідження знову виникаючих і невирішених у цій сфері питань, пошук шляхів і засобів їхнього вирішення, відсутність будь-яких наукових розробок з досліджуваної проблеми в умовах ринку і визначили вибір теми дослідження.

Мета і задачі дослідження. Мета дипломної роботи полягає в теоретичному обґрунтуванні і практичній розробці рекомендацій з удосконалення обліку транспортних засобів та автомобільних перевезень на автотранспортних підприємствах в умовах ринку, підвищення його оперативності, аналітичності, орієнтації на прийняття управлінських рішень.

Реалізація поставленої мети знайшла відображення у вирішенні такого комплексу задач:

- уточнено теоретичні положення, що стосуються економічного змісту собівартості автоперевезень;
- обґрунтовано і розроблено класифікацію витрат автотранспортних підприємств;
- вивчено організаційно-технологічні особливості транспортного виробництва та їх вплив на організацію обліку;
- критично проаналізовано існуючу методику калькулювання собівартості автоперевезень і визначено основні напрямки її удосконалення.

Предмет і об'єкт дослідження. Предметом дослідження є теоретичні і методичні питання обліку транспортних засобів та автомобільних перевезень на автотранспортних підприємствах.

Об'єктом дослідження є ПП «МІД».

Методика дослідження. Теоретичною і методологічною основою роботи послужили законодавчі акти України, інструктивний матеріал, що стосується питань обліку на автоперевезення, дані статистичних щорічників Міністерства

статистики України, нормативна база Міністерства транспорту України. У процесі роботи були вивчені та узагальнені праці вітчизняних і зарубіжних авторів, матеріали науково-практичних конференцій і семінарів, міжнародні стандарти обліку і звітності. В основу дослідження покладено діалектичний метод, використано також загальнонаукові прийоми дослідження, такі як історичний і системний підхід, методи спостереження, обстежень і порівнянь, системний аналіз, методи економіко-математичного моделювання.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що результати дослідження мають прикладний характер і спрямовано на удосконалення обліку транспортних засобів та автомобільних перевезень на автотранспортних підприємствах. Розроблені методики і рекомендації дають змогу одержувати повну і достовірну оперативну та аналітичну інформацію про витрати автопідприємства на автоперевезення, яку орієнтовано на прийняття управлінських рішень нині та у майбутньому, що особливо актуально в умовах ринкової економіки.

Структура та обсяг роботи. Дослідження складається із вступу, шести розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел та додатків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ОБЛІКУ НА ПІДПРИЄМСТВАХ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1. Економічні передумови розвитку автомобільного транспорту України

Автомобільний транспорт є однією з найважливіших сфер підприємницької діяльності, оскільки у процесі господарювання кожна фірма потребує перевезення матеріалів, сировини, готової продукції, при цьому вони використовують власний автотранспорт або користуються послугами автотранспортних підприємств.

Головним завданням розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 р. є визначення шляхів розв'язання проблем подальшого розвитку транспортної галузі, зростання попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем. Для сучасного економічного стану України характерним є підвищення ролі транспорту, який забезпечує життєдіяльність населення, функціонування і розвиток економіки держави, збереження її обороноздатності, можливість досягнення зовнішньоекономічних цілей країни.

Автомобільний транспорт відіграє важливу роль в соціально-економічному розвитку країни. На сьогодні більш як 100 тис. автомобільних перевізників надають послуги з перевезення 52 % пасажирів та 64 % вантажів.

Автомобільний транспорт у цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, однак структура парку автобусів та вантажних автомобілів є недосконалою, більшість транспортних засобів за своєю конструкцією, пасажиромісткістю, вантажністю, типами кузова, класом комфортності, видами та питомими витратами палива, екологічними показниками не відповідають сучасним вимогам.

Оновлення парку рухомого складу автомобільного транспорту відбувається повільними темпами – майже 70 % рухомого складу є технічно та/або морально застарілими, а 50 % автобусів експлуатуються більш як 10 років.

Перехід економіки України на ринкові умови господарювання і швидка приватизація підприємств істотним чином змінили систему перевізного процесу. Сьогодні автотранспортні підприємства працюють в умовах відсутності централізованих замовлень, що викликає визначену нестабільність формування обсягів їх послуг протягом запланованого періоду часу. Результатом є невпевненість підприємств в досягненні позитивних результатів від їх виробничо-господарської діяльності, зростає ризик їх стійкого функціонування на конкурентному ринку. Є невпевненість підприємств в досягненні позитивних результатів від їх виробничо-господарської діяльності.

Нерозв'язаною залишається проблема компенсації втрат доходів автомобільних перевізників у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян та перевезень за регульованими тарифами, оскільки неможливо визначити реальний обсяг доходів автомобільних перевізників.

Недосконалою є система організації міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, зокрема механізм перетинання державного кордону, розмитнення вантажу та отримання віз водіями транспортних засобів.

Крім того, викиди в атмосферу шкідливих речовин, що здійснюються автомобільним транспортом, становлять 95 % викидів, що здійснюються пересувними джерелами забруднення.

Основними причинами виникнення проблеми є:

- недосконалість законодавства щодо регулювання діяльності автомобільних перевізників, а також інших суб'єктів підприємницької діяльності, які забезпечують безпечність перевезень пасажирів та вантажів, та системи контролю за його дотриманням;

- недостатній обсяг фінансування витрат, пов'язаних з наданням соціально значущих послуг, за рахунок бюджетних коштів;
- відсутність системних підходів до забезпечення функціонування автомобільного транспорту.

Для вирішення цих проблем необхідно удосконалити систему державного управління у галузі автомобільного транспорту, підвищити якість надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів шляхом:

- координації та виконанні програм, зокрема щодо розвитку автомобільних доріг, як державного, так і місцевого значення, розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, енергозбереження, підвищення безпеки дорожнього руху;

- створення механізму надання соціально значущих послуг, зокрема перевезення пасажирів у сільській місцевості та осіб з обмеженими фізичними можливостями;

- урегулювання відносин автомобільних перевізників, власників автостанцій та органів виконавчої влади;

- розроблення правил перевезення пасажирів у таксі, вимог до такого виду діяльності та її квотування, проведення державної перереєстрації автомобілів, які обладнані для роботи як таксі;

- посилення вимог до автомобільних перевізників та забезпечення контролю за дотриманням ними вимог законодавства щодо безпеки дорожнього руху;

- удосконалення нормативно-правової бази щодо охорони навколишнього природного середовища, енергозбереження, енергоефективності та використання транспортними засобами альтернативних видів палива;

- впорядкування системи страхування від нещасних випадків на транспорті під час здійснення нерегулярних та регулярних спеціальних перевезень пасажирів;

- адаптації національного законодавства до європейського у галузі автомобільного транспорту, зокрема щодо управління перевезеннями,

регулювання ринку транспортних послуг, доступу до ринку послуг з перевезення пасажирів та вантажів, підвищення конкурентоспроможності автомобільних перевізників, забезпечення безпеки руху, здійснення транзитних перевезень, прикордонного контролю, визначення вимог до колісних транспортних засобів, транспортної статистики, екологічних та соціальних вимог;

- запровадження економічного механізму, спрямованого на підвищення конкурентоспроможності автомобільних перевізників, забезпечення збереження та створення нових робочих місць;

- розроблення механізму допуску автомобільних перевізників до провадження господарської діяльності на ринку послуг з перевезення пасажирів та вантажів;

удосконалити систему цінового і податкового регулювання діяльності автомобільних перевізників, забезпечити інноваційний та інвестиційний розвиток галузі автомобільного транспорту шляхом:

- розроблення та запровадження механізму виплати окремим категоріям громадян адресної дотації для пільгового проїзду автомобільним транспортом;

- розроблення механізму встановлення тарифів на перевезення пасажирів та автостанційні послуги;

- розроблення та запровадження єдиного механізму оподаткування автомобільних перевізників, які надають послуги з перевезення пасажирів та вантажів і провадять господарську діяльність в однакових конкурентних умовах;

- зниження розміру ставок ввізного мита під час ввезення деяких типів транспортних засобів, які не виробляються в Україні;

- удосконалення механізму нарахування та сплати податку з власників транспортних засобів;

- запровадження механізму проведення безготівкових розрахунків за перевезення пасажирів на маршрутах міського автобусного сполучення;

- створення умов для оновлення автомобільними перевізниками парку рухомого складу автомобільного транспорту та оптимізації його структури, використання новітніх технологій та інформаційних систем;

підвищити рівень безпеки перевезень пасажирів та вантажів шляхом:

- удосконалення системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації персоналу автомобільного транспорту;

- посилення вимог до безпеки конструкції та технічного стану транспортного засобу відповідно до європейських норм та стандартів у сфері безпеки дорожнього руху;

- розроблення гармонізованого з європейськими вимогами положення щодо режиму праці та відпочинку водіїв транспортних засобів;

- створення нормативно-правової бази щодо затвердження типу колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин до них відповідно до європейського законодавства;

- розроблення та запровадження технічного регламенту надання послуг з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів;

- інтегрувати систему автомобільного транспорту до європейської шляхом - об'єднання з транс'європейською транспортною мережею відповідно до Європейської політики сусідства, підвищення ефективності використання транзитного потенціалу.

Найбільша кількість автомобілів в Європі (40%), США (32%) і азії (21%). Автомобільний транспорт активно розвивається за рахунок удосконалення характеристик транспортних засобів, впровадження високоефективних технологій та розширення мережі автомагістралей. Спостерігається світова тенденція поступового переходу на екологічні види палива.

Фахівці прогнозують зниження відносної частки автотранспорту в розвинених країнах за рахунок збільшення його кількості в Росії, Україні, Китаї, Бразилії та Індії. Експерти припускають щорічне збільшення на 1,5-2% чисельності вантажного автотранспорту в Європейських країнах до 2020 року.

Світовий щорічний приріст протяжності автомобільних доріг можна порівняти з ростом чисельності автотранспорту.

Країни з розвинутою промисловістю зберігають лідерські позиції за якістю автодоріг. Нові дороги будуються і в країнах, що розвиваються, але темпи будівництва не досить високі.

Частка автомобільних перевезень в загальному грузопотоке Автомобільний транспорт в більшості країн розвивається швидше інших видів (залізничного, авіа -, морського) і є основним для переміщення вантажів усередині країни і в найближче зарубіжжя.

Основними перевагами автомобільного транспорту є:

- висока адаптивність до ринкових перетворень;
- доставка вантажів в найвіддаленіші регіони;
- можливість доставки вантажів без проміжної перевалки;
- екстрена доставка швидкопсувних і термінових вантажів за рахунок швидкого переміщення по відмінно обладнаним автодорогам;
- можливість формування ланцюжків поставок продукції;
- транспортування товарів збірними партіями для кількох підприємств малого бізнесу розташованих в одному або суміжних районах;
- перевезення негабаритних вантажів;
- висока гнучкість і маневреність обслуговування техніки;
- 75% вантажів в розвинених країнах світу перевозяться автотранспортом.

У країнах ЄС велика частка (58-60%) вантажоперевезень виконується автотранспортними підприємствами. Для невеликих за протяжністю країн внутрішні перевезення автомобільним транспортом дуже вигідні. Кількість вантажів переміщених із залученням інноваційних технологій набагато перевищує показники транспортувань організованих без впровадження сучасних методик.

Вантажообіг компаній працюючих з українськими виробниками збільшився на 20% за рахунок поставок українських товарів заміщають поставки з Росії. На транспортному ринку України збільшилася частка збірних вантажів.

міжнародні перевезення Глобалізація бізнесу зумовила зростання міжнародних транзитних перевезень автотранспортом. Спостерігається різке зростання міжконтинентальних мультимодальних перевезень.

За 20 Останні років обсяги транспортування вантажів в індустріально розвинених країнах збільшилися на 50%.

Вплив на автоперевезення рішень державних структур На конфігурацію автомобільних вантажопотоків значний вплив мають рішення державних структур. У деяких випадках відчувається тиск провідних Західних держав.

Характерним прикладом є пов'язана з міжнародним ембарго транспортування товарів з Європи до Середньої Азії або Далекий Схід в обхід Росії. У подібних умовах доводиться створювати спеціальні транспортні маршрути такі як «Євразійський транспортний коридор», за яким здійснюється транспортування з Каспійського регіону нафтопродуктів для країн ГУУАМ (Україна, Грузія, Азербайджан, Узбекистан, Молдова).

Великий інтерес представляють автомобільні магістралі зв'язують Узбекистан з Пакистаном з транзитом через Афганістан.

Серед країн Балтії існує конкуренція з доставки вантажів з Росії до Європи. Конкуренція сприяє підвищенню якості послуг і деякого зниження транспортних витрат.

Для виходу на світовий ринок транспортних компаній України необхідно удосконалити екологічність і безпеку вантажного транспорту і покращувати якість доріг. Рішення проблем автотранспортної галузі дозволить поліпшити умови життя в будь-якій країні.

1.2. Особливості організації обліку на автотранспортному підприємстві

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

Серед причин такого стану бухгалтерського обліку витрат автотранспортних підприємств можна вказати наступні: 1) недосконалість організації бухгалтерського обліку витрат на автотранспортних підприємствах; 2) недосконалість процесу калькулювання собівартості автотранспортних послуг.

Бухгалтерський облік на автотранспортному підприємстві, відображаючи фінансово-господарську діяльність, наявність і рух транспортних засобів, що її забезпечують, процес надання автотранспортних послуг, створює потужну інформаційну систему для забезпечення інформаційних потреб системи управління. Виділені в першому розділі галузеві особливості досліджуваних підприємств та їх вплив на систему бухгалтерського обліку обумовлюють необхідність її адаптації та упорядкування для підвищення якості інформації, що генерується системою бухгалтерського обліку. Говорячи про завдання бухгалтерського обліку на автотранспортному підприємстві, можна їх конкретизувати в такому ключі з урахуванням особливостей цієї галузі (табл. 1.1).

Таблиця 1. 1

Завдання бухгалтерського обліку на автотранспортному підприємстві

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

Виконання бухгалтерським обліком на автотранспортному підприємстві вказаних вище завдань дозволить забезпечити якісне і повне задоволення всього народного господарства та населення як споживачів автотранспортних послуг. Це, в свою чергу, вимагає удосконалення системи управління діяльністю автотранспортних підприємств (зокрема, через реалізацію функцій планування, організації, мотивації та контролю) та удосконалення організації і методики бухгалтерського обліку, в тому числі в частині витрат автотранспортних підприємств.

Інформаційне забезпечення управління витратами формується, починаючи з суцільного документування господарських операцій, що здійснюються автотранспортним підприємством. Крім того, дані первинних документів формують доказову базу, що використовується підприємством при доведенні своєї позиції перед контролюючими органами та при розгляді справ у суді, що надає обліковій інформації юридичної (доказової) сили. Належне документування господарських операцій сприяє збереженню майна.

Основним первинним документом, за яким обліковується робота вантажних автомобілів, є подорожній лист. Згідно з даними подорожнього листа вантажного автомобіля здійснюється облік його роботи, витрат пального, нараховуються заробітна плата та нарахування на неї на соціальні заходи як водіям, так і іншим працівникам, які виконують роботи з перевезення вантажів, проводяться розрахунки за виконану транспортну роботу.

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

При відрядній оплаті застосовують щоденні листи, а при погодинній — також щоденні або місячні листи. Бухгалтерія видає подорожні листи працівникам відділу експлуатації підзвіт і списує у видаток згідно з реєстрами, складеними за даними журналу обліку руху подорожніх листів. У журналі записується кожен подорожній лист, виданий водієві, і контролюється повернення подорожнього листа диспетчеру. При видачі подорожнього листа диспетчер обов'язково перевіряє за журналом здачу водієм попереднього листа, яку він фіксує своїм підписом. Журнал відкривається на кожен рік, і всі подорожні листи в ньому, починаючи з 01.01, суворо нумеруються з першого номера.

Особливістю обліку в АТП є оперативний облік випуску автомобілів на лінію та їхній технічний стан. Щоденно диспетчер складає разом з іншими службами диспетчерський рапорт, який є основою для використання його керівництвом АТП у прийнятті рішень щодо підвищення технічної готовності парку автомобілів.

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

На основі замовлень на перевезення вантажів, подорожніх листів, товаротранспортних накладних та інших документів, що підтверджують виконання роботи замовником (клієнтом), бухгалтерія АТП або відділ експлуатації виписують рахунки на оплату перевезень. У разі зриву перевезень з вини клієнта водієм складається акт про невиконання замовлення. Облік фактично виконаних обсягів перевезень вантажів згідно з контрактами та договорами ведеться в картці виконання договорів та контрактів на перевезення вантажів. Картка відкривається АТП на кожного клієнта, з яким укладено договір або контракт. Облік у картках ведеться щомісячно.

Пасажи́рський автотранспорт теж організаційно формується в АТП або приватній фірмі. Кожному автобусному АТП затверджується маршрутна схема. Облікові та аналізу підлягають такі показники роботи автобусів: протяжність траси (маршруту); нульовий пробіг; швидкість сполучення; час на виконання одного рейсу; час перебування автобуса на лінії; кількість рейсів за день; пробіг автобуса на маршруті.

Основним первинним документом обліку роботи автобусів і нарахування заробітної плати водіям є подорожній лист для міських і приміських маршрутів. Він виписується в одному примірнику диспетчером і видається водієві. У пасажирських АТП застосовують одноденні й багатоденні подорожні листи автобусів. Останні використовують протягом місяця.

Крім обслуговування рейсових маршрутів, автобуси АТП здійснюють перевезення за разовими замовленнями. Для цього ведеться книга замовлень, в якій реєструється рух подорожніх листів та довідок замовників. Облік експлуатаційної роботи автобусів здійснюється на основі даних подорожніх листів у картках обліку роботи автобусів, які відкриваються на місяць. Облік роботи легкових автомобілів-таксі також ведеться згідно з подорожніми листами. Робота кожного легкового автомобіля-таксі фіксується в особових картках, які потім узагальнюються у зведеній відомості обліку роботи легкових автомобілів. У ній відображаються ступінь використання парку легкових

машин, простої за видами причин, виконання плану доходів, визначаються економія або перевитрата палива.

Транспортно-експлуатаційне обслуговування включає в себе комплекс робіт, пов'язаних із підготовкою, відправленням і одержанням вантажів, а також послуги з транспортного обслуговування населення (підготовку вантажів до перевезень, організацію перевезень, навантажувально-розвантажувальні роботи, складські операції з короткотермінового зберігання вантажів, експедирування за зовнішньоторговими операціями, операції з обслуговування населення — приймання вантажів, їх пакування, доставка квитків додому тощо).

Виконання всіх цих робіт організовується на договірній основі. Договори, що складаються між окремими замовниками і транспортно-експедиційним підприємством (ТЕП), зводять у єдиний пакет замовлень.

Облік замовлень на виконання транспортно-експедиційних послуг ведеться у спеціальній книзі приймання замовлень. На основі даних про замовлення, які надійшли протягом доби, складається заявка на необхідну кількість автомобілів за типами й марками. Потім диспетчер складає зведену заявку, яку направляє до АТП.

Прийомні пункти ТЕП, приймаючи замовлення від населення, одержують готівку й оформляють квитанції про оплату вартості транспортно-експедиційних послуг.

Облік роботи автомобілів на транспортно-експедиційному обслуговуванні ведеться працівниками ТЕП у картці обліку роботи автомобілів. Картка заповнюється у двох примірниках на основі добових звітів відділень (диспетчерських пунктів) і договору із замовником.

Найпоширенішою формою обліку в автотранспортних підприємствах є журнально-ордерна форма обліку. Вона застосовується здебільшого у великих автогосподарствах. У приватних автогосподарствах застосовуються спрощена та проста форми обліку із застосуванням певного набору відомостей залежно від кількості облікових операцій, а також Журналу-Головної. При цьому

широко застосовуються ПЕОМ та типові завдання з АРМБ. Нині впроваджуються нові реєстри журнально-ордерної форми обліку.

У структурних підрозділах транспортних підприємств, виділених в окремі виробничі одиниці, які належать до інших галузей народного господарства (промисловість, будівництво та ін.), облік витрат доходів здійснюється відповідно до особливостей цих галузей з урахуванням специфіки автоперевезень.

РОЗДІЛ 2

ОРГАНІЗАЦІЯ ТА МЕТОДИКА ОБЛІКУ НА АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

2.1. Документальне забезпечення обліку автомобільних перевезень

Основним юридичним документом у транспортному процесі є товарно-транспортна накладна (ТТН).

«На його підставі товарно-матеріальні цінності (ТМЦ) списуємо, обліковуємо на шляху їх переміщення, на складі, в оперативному та бухгалтерському обліку, оприбутковуємо, а також розраховуємося за перевезення вантажу й обліковуємо виконану роботу» [78].

Цю форму, а саме ф. № 1-ТН застосовують всі підприємства при перевезенні товарно-матеріальних цінностей на договірній основі та не залежить від принципів оплати за роботу автомобільного транспорту. Дотримання цієї форми на практиці не є обов'язковим, проте необхідними є заповнення певних реквізитів (рис. 2.1), які вносяться до документу.

«Наразі немає чинного порядку або інструкції щодо заповнення форми № 1-ТН. Правила № 363 містять лише стислу інформацію про оформлення документа. Та все одно, аби правильно заповнити ТТН, керуватимемося положеннями саме Правил № 363 і раніше чинної (до 03.11.2006) Інструкції № 228), ну й, звісно, практикою, що склалась упродовж років. Певні поради щодо заповнення реквізитів цього документу надало Міністерство інфраструктури» [69].

У цьому процесі існує загальне правило: ТТН на перевезення вантажів автотранспортом (не менше чотирьох примірників) виписує вантажовідправник, який має найповнішу інформацію про вантаж. Він підписує всі примірники ТТН і завіряє печаткою підприємства. Тією чи тією мірою до

заповнення ТТН долучаються всі учасники перевезення (зацікавлені сторони). Тож розглянемо алгоритм заповнення ТТН поетапно і посуб'єктно.

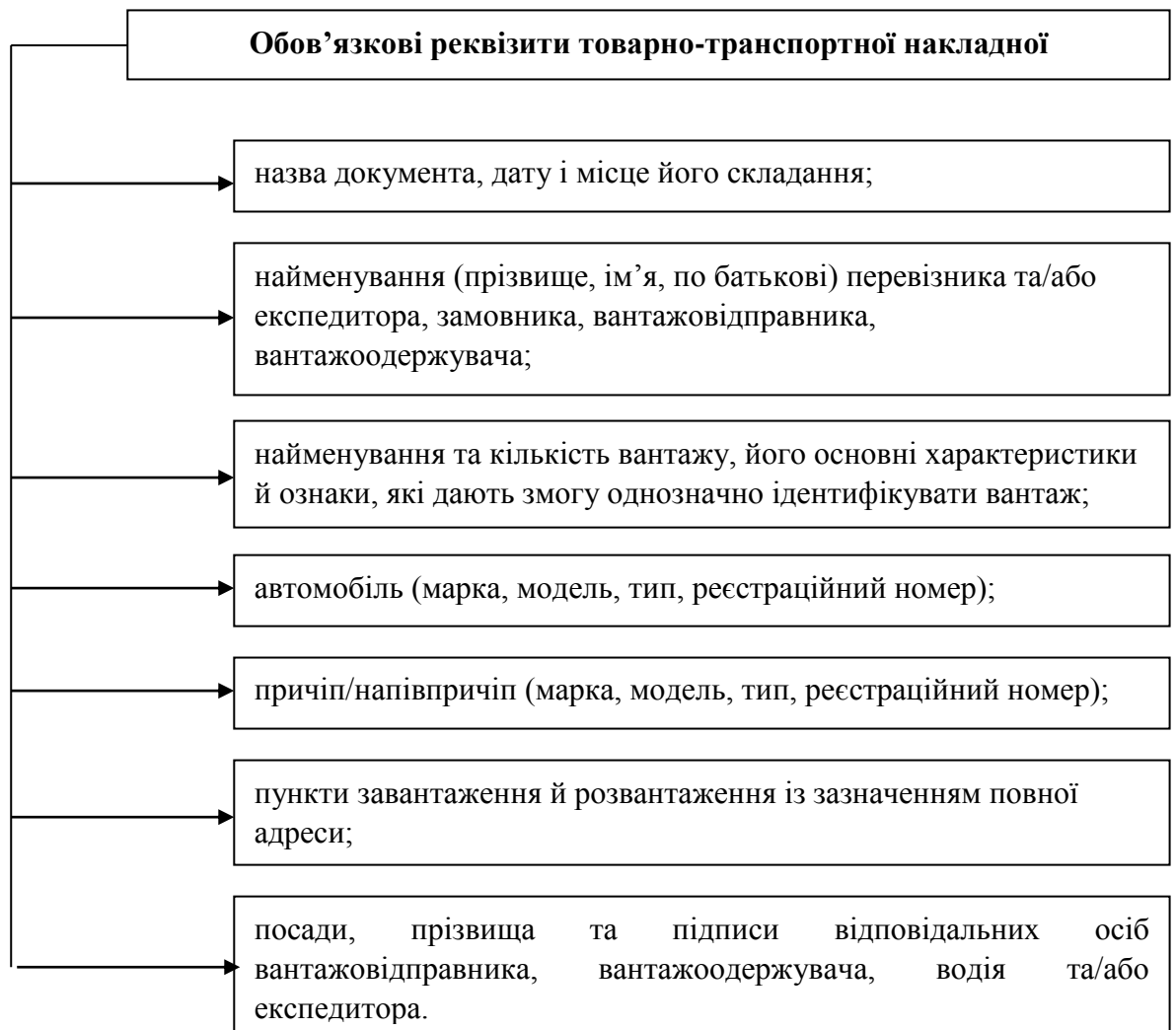


Рис. 2.1. Основні реквізити при заповненні товарно-транспортної накладної

З огляду на практику, що сформувалася ще на підставі Інструкції № 228, до прибуття автомобіля вантажовідправник заносить до ТТН вихідні відомості (рис. 2.2.). Заповненню також підлягає розділ «Відомості про вантаж» (графі 1-б), зокрема: одиниця виміру (зазначають одиницю виміру товару (наприклад, кілограм (кг), літр (л), штука (грн.), ящик, мішок, рулон тощо); кількість місць (кількість місць (ящиків, мішків, корзин, бочок, контейнерів, цистерн тощо), що їх визначають за кожним найменуванням вантажу і кожним видом упакування);

ціна без ПДВ за одиницю, грн.» (ціну за одиницю товару без ПДВ); загальна сума з ПДВ, грн.» (загальну вартість кожного виду товару за кожним окремим рядком).

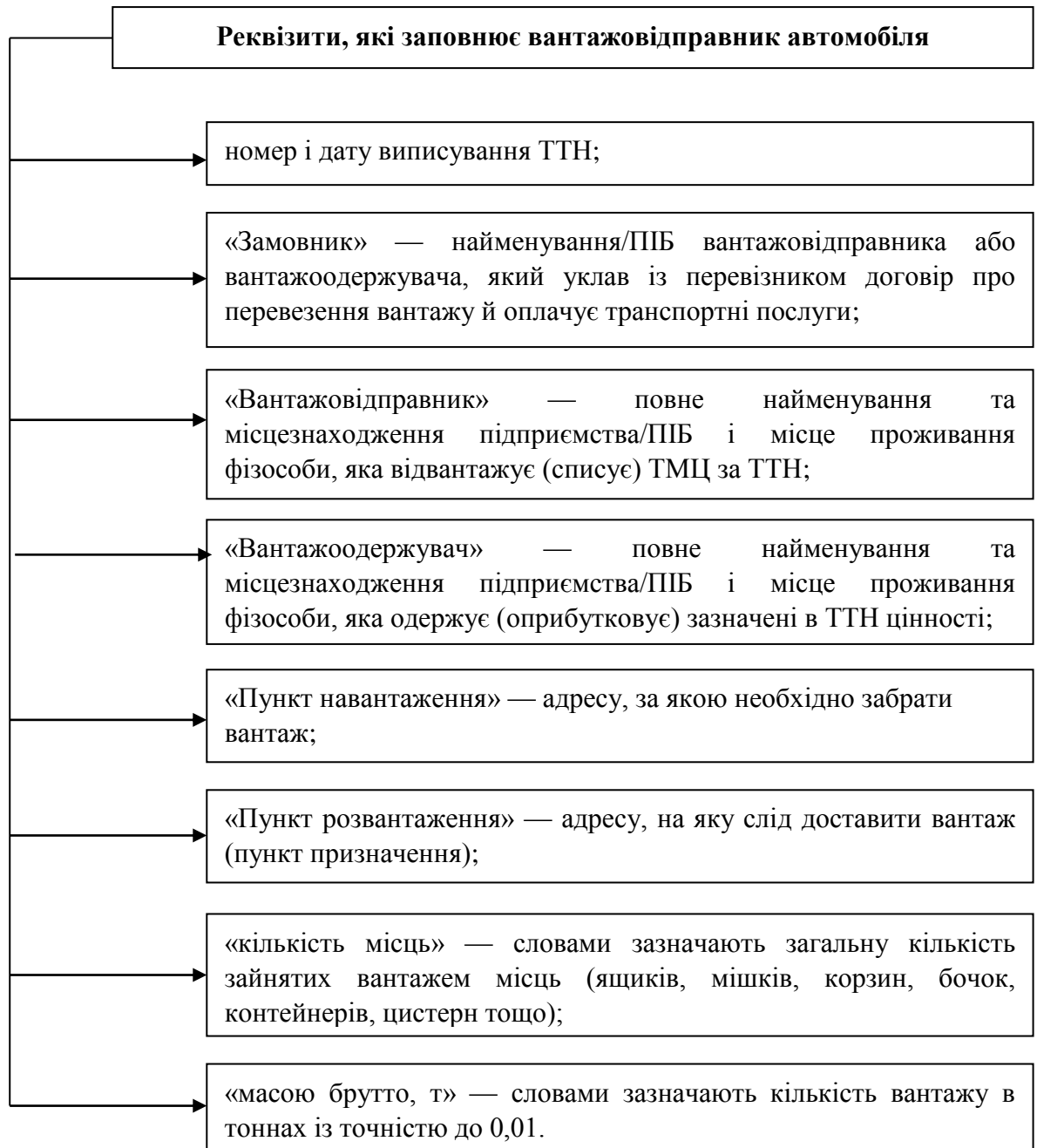


Рис. 2.2. Основні реквізити, які заповнює вантажовідправник автомобіля

На практиці існують ситуації, вантаж для перевезення складається із великої кількості найменувань, за такої умови, додається додатковий документ із цими відомостями. У самій товарно-транспортній накладній відзначають, що до неї прикладається додаток.

Безпосередньо після приїзду автомобіля вантажовідправник в ТТН заповнює наступні комірки: «Автомобіль» та «Причіп/напівпричіп» (відомості беруть із реєстраційних документів на відповідний транспортний засіб); «Автомобільний перевізник» (найменування підприємства або фізособи); «Водій» (ПІБ, номер посвідчення водія; «Усього відпущено на загальну суму» (словами зазначає загальну вартість відвантажених товарів з урахуванням ПДВ) тощо.

На шляху доставлення вантажу — заповнює ТТП перевізник (його водій/експедитор). На цій стадії до заповнення ТТН сторони за взаємною згодою можуть долучити перевізника. А саме, він заповнює рядок щодо нової адреси призначення у двох примірниках ТТН. Порада: у разі якщо якісь дані змінюються, а ТТН уже склали на папері, до неї можете внести поправки: акуратно викреслити старі дані і вписати поруч нові. Кожне таке виправлення має завірити своїм підписом відповідальна особа. Якщо виникла потреба перевантажити, складають відповідний акт довільної форми на папері або онлайн, в якому обов'язково зазначають: повну назву власника транспорту, що прийняв вантаж, його адресу; ПІБ водія; державні номери автомобілів перевізників, який складають у двох примірниках, їх підписують водії обох перевізників.

Після доставки й розвантаження вантажу ТТН заповнює вантажоодержувач. Коли вантаж доставлено, водій надає два примірники ТТН вантажоодержувачеві, який проставляє підпис.

Своєю чергою, вантажоодержувач в розділі «Вантажно-розвантажувальні операції» зазначає: масу, час прибуття, вибуття, простою та підписи відповідальних. Надалі вантажоодержувач залишає у себе другий примірник ТТН, третій передає водієві, а той, своєю чергою, передає їх перевізникові.

Отже, відсутність або неналежне оформлення ТТН є одним із популярних «аргументів», якими податківці обґрунтовують визнання господарської операції нереальною. Суди загалом дотримуються позиції, що неналежно оформлена

транспортна документація не може бути єдиною беззаперечною підставою для висновку.

Наступним важливим документом в обліку автомобільних перевезень є подорожній лист. Методика автомобільних перевезень передбачає, що водій повинен обов'язково мати цей документ під час рейсу. Зокрема, під час перевірки поліцейськими водій представляє наступні документи:

- загальні для водіїв (посвідчення водія; реєстраційний документ на транспортний засіб; страховий поліс);
- документи, які підтверджують вантажні перевезення.

Основним документом, який підтверджує перевезення є товарно-транспортна накладна.

«Проте, існує документ, який передбачає використання подорожного листа, а саме: Перелік документів, необхідних для здійснення перевезення вантажу автомобільним транспортом у внутрішньому сполученні» [41]. Зокрема, водії повинні мати подорожні листи із зазначенням: медичного огляду водія та огляду технічного стану автомобіля. Даний документ є важливим для податкових органів, адже стверджують, що даний документ є необхідним. У судових спорах, наявність цього документу є доказовою базою у вантажоперевезеннях.

Слід зазначити, що подорожній лист не є первинним документом, оскільки не містить достатньої інформації про здійснену господарську операцію. Головною ознакою первинного документа є фіксування господарської операції.

Отже, можна зробити висновок, що подорожній лист не є первинним документом, а, лише, підтверджує певні принципи придбання чи продажу матеріальних цінностей та оцінку роботи автомобіля. Даний документ містить дані:

- про час роботи водія;
- про витрати пального в натуральних показниках.

Оцінку зазначених витрат здійснюють за такими документами: акт списання палива, відомість нарахування зарплати тощо).

Інформація у даному документі може стосуватись декількох господарських операцій, тому підтверджує ще раз відмінність від первинного документу. Типова форма документу втратила свою чинність, тому за потреби, можна використовувати зручну для перевізника форму.

2.2. Облікове відображення процесів експлуатації автомобільного транспорту

Важливе значення у процесі експлуатації автомобілів має використання шин. З метою відображення інформації про автомобільні шини застосовують рахунок 207 «Запасні частини». За умови, якщо шини вже встановлені на автомобілі, їх необхідно відображати на рахунку 105 «Транспортні засоби».

Для придбаних шин на підприємстві відкривається Картку обліку пробігу пневматичної шини. У цьому документі зазначають: назву підприємства, місце його розташування, її технічні характеристики, дату виготовлення, модель автомобіля, на якій стоїть шина.

В процесі обслуговування автомобілів здійснюють заміну шин, що вважається його технічним обслуговуванням, оскільки вона необхідна для підтримки автомобіля у стані придатному до використання. Вартість цих засобів включається до складу витрат, які відображаються на рахунках 23 «Виробництво», а також на рахунках обліку витрат (91 «Загальновиробничі витрати», 92 «Адміністративні витрати», 93 «Витрати на збут»).

Скажімо, вартість зимових шин списують на витратні рахунки. В подальшому підприємство веде їхній кількісний облік, використовуючи для цього картки обліку, де зазначають дані про пробіг пневматичної шини. Здійснивши заміну зимових на літні шини, даний комплект в обліку не відновлюється, а ведеться виключно кількісний їхній облік. Загальна вартість

шин може списуватись пропорційно до пробігу автомобіля з використанням норм середнього ресурсу шин. Бухгалтерський облік зазначених операцій наведено на рисунку 2.3 та 2.4.

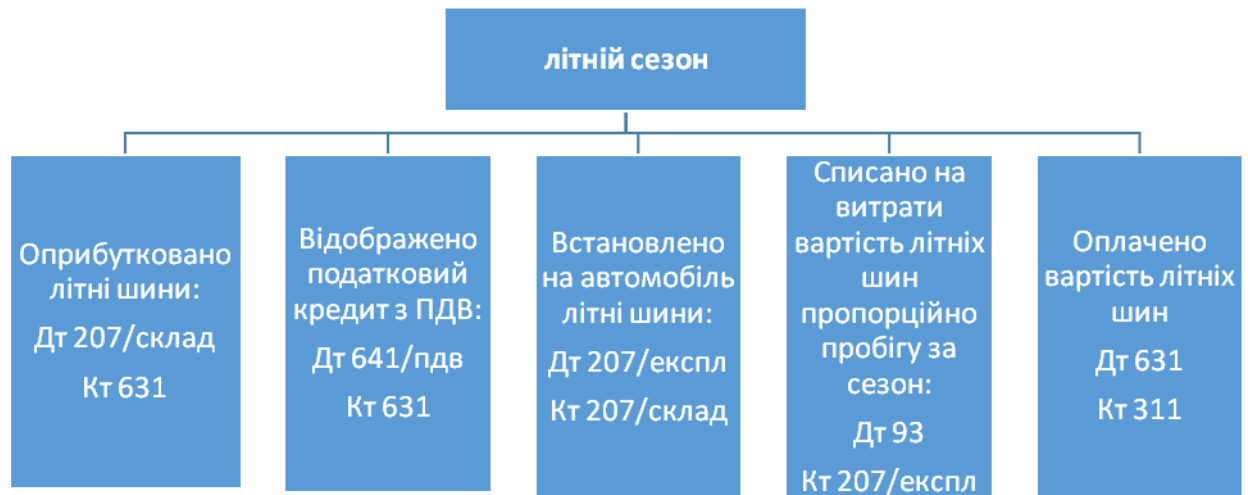


Рис. 2.3. Облікове відображення автомобільних літніх шин

Наведена у таблиці методика списання автомобільних шин є непростю. Вважаємо, що доцільніше здійснювати списання шин при введенні їх у експлуатацію. Як зазначалось вище, вартість зимових шин відноситься на витрати, тому й впливатиме на прибуток підприємства і, відповідно, на систему його оподаткування.

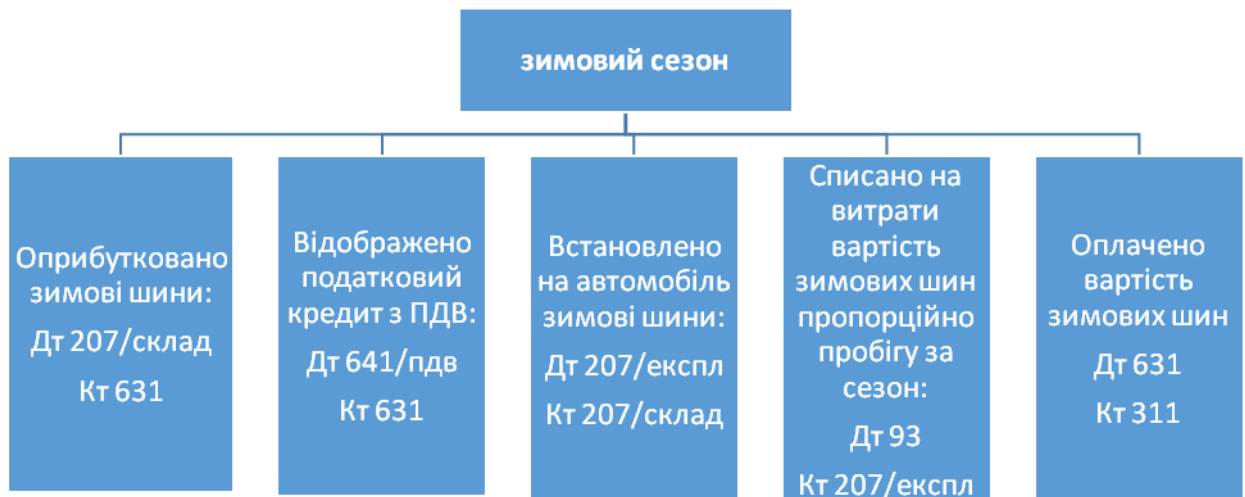


Рис. 2.4. Облікове відображення автомобільних зимових шин

Для ефективного обслуговування необхідна заміна акумуляторів. Така заміна не є сезонною, а замінюються за умови досягнення норми середнього ресурсу.

Облікове відображення таких автомобільних механізмів від придбання до списання здійснюють на рахунку 207 «Запасні частини». Для деталізації інформації про акумулятори, які перебувають на складі та тих, які використовуються доцільно застосовувати субрахунки, наприклад: «Акумулятори на зберіганні», «Акумулятори в обігу». Вартість акумуляторів списується у момент їхнього встановлення на автомобіль. Що стосується аналітичного обліку, то його необхідно вести в спеціальному документі – Картці обліку наробітку та відстежування обігу АБ.

Таким чином, зіпсутий акумулятор знімають із автомобіля, оформляючи при цьому відповідний акт, та здійснюючи на підставі нього, обмін на новий. Відповідно, вартість встановленого акумулятора відноситься на витрат періоду. За умови надходження на склад акумулятора, який можна використовувати та продати в подальшому, його слід оприбуткувати за чистою вартістю реалізації або оцінити за сумою можливого використання.

Для нормального технічного обслуговування транспортних засобів необхідна заміна мастила. Облікове відображення таких операцій полягає включення таких сум до витрат, приклад якого наведено на рисунку 2.5.

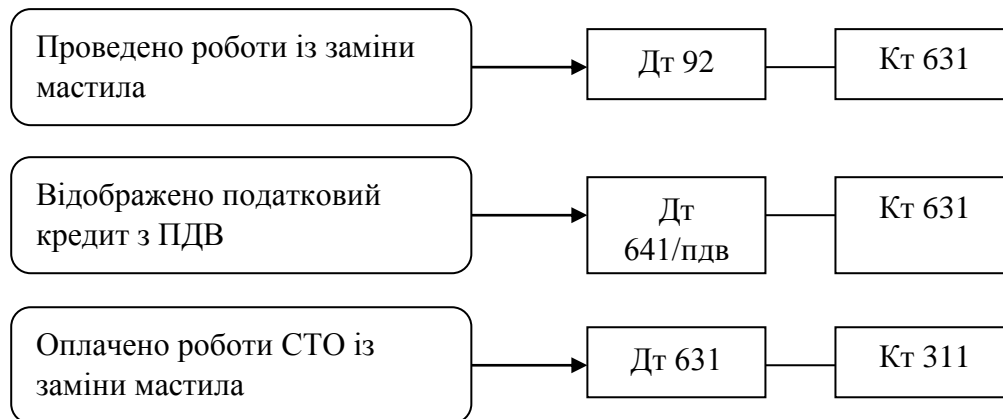


Рис. 2.5. Облік витрат підприємства на заміну мастила

Після використання шини та акумулятори списують. Проте, існують ситуації, коли автомобільні шини зношуються швидше ніж заплановано, тоді їх списують на підставі однойменного акту (Акту списання автомобільних шин).

Отже, на практиці існують наступні ситуації в процесі експлуатації шин:

- шини зношені до нормативного терміну використання ресурсу;
- дотримання виробітку чи пробігу;
- допущено перепробіг до тимчасової норми;
- знос до граничної норми (мінімальна висота протектора).

У кінці цього процесу виявляються надлишкові складування вже непотрібних шин, які ще можна реалізувати як вторинну сировину. З цією метою здійснюють оприбуткування за ціною реалізації (планової) використовуючи наступний запис:

Дт 209 «Інші матеріали» Кт 719 «Інші операційні доходи».

Якщо виявилось, що такі шини вже списані з балансу, то їх спочатку необхідно відновити в обліку шляхом нарахування доходу. За умови, коли

подальше використання шин неможливе або немає, в такому використанні, доцільності необхідно укласти договір із сторонньою організацією для утилізації (це є вимоги законодавства про охорону природного середовища). При цьому безпосередня передача шин здійснюється на підставі акту приймання-передачі. У результаті матимемо збільшення витрат, пов'язаних із запланованим процесом утилізації.

Це ж саме стосується утилізації акумуляторів. Дана процедура передбачає наступні етапи чи правила:

- керівник підприємства призначає відповідального за утилізацію (наказ, розпорядження);
- відповідальний веде журнал обліку обігу відпрацьованих акумуляторів;
- утилізацію здійснюють протягом нормативного терміну (не пізніше трьох місяців після списання).

Облікове відображення операцій із заміни та списання акумуляторів наведено на рисунку 2.6.

У випадку утилізації мастил підприємство зобов'язане вести первинний облік їхнього придбання та, найголовніше, збирання у роздільні ємності уже відпрацьованих обсягів. Законодавчо встановлено відповідну норму збирання та утилізації мастил, яка складає 40% від загального обсягу використання. При передачі підприємству, яке займається утилізацією відпрацьованих мастил складається акт приймання на відповідну партію (2 примірники: один для підприємства-здавача, інший – для підприємства-приймача).



Рис. 2.6. Кореспонденція рахунків відповідно до операцій із заміни та списання шин

Таким чином, у процесі господарської діяльності необхідно дотримуватись вимог щодо поводження з відходами, оскільки вона передбачає штраф в розмірі 50-100 неоподатковуваних мінімумів.

2.3. Облік транспортно-експедиторських послуг

У процесі функціонування автотранспортних підприємств існують можливості для надання не лише транспортних, а й суміжних із цим видом діяльності, послуг – транспортно-експедиторських послуг. Таку діяльність слід вважати посередницькою, оскільки, передбачається діяльність експедитора за дорученнями замовника.

«Відповідно до Закону «Про транспортно-експедиторську діяльність» — це підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنних, транзитних або інших вантажів» [48].

«Одним із суб'єктів цього виду діяльності є особа, яка й виконує завдання з транспортного експедитування. Відповідно до законодавства – «експедитор (транспортний експедитор)— суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування» [48].

Слід зазначити, що на початковому етапі надання досліджуваних послуг необхідно укласти договір на передбачуване транспортне експедирування, у якому необхідно зосередити увагу на істотних умовах такої діяльності. Окрім цього договору, на практиці існують умови укладання договорів на низку інших доручень, зокрема:

- договори з перевізниками;
- морськими портами;
- авіаційними компаніями,
- судноплавними компаніями.

Вище зазначені суб'єкти господарювання можуть бути як резидентами, так й нерезидентами України. Взаємовідносини між сторонами господарського процесу здійснюються також через процедуру укладання договорів, основна

суть яких, полягає у тому, що експедитор за рахунок замовника виконати послуги з перевезення вантажів.

Якщо між суб'єктами господарської діяльності наперед передбачені довгострокові взаємовідносини, то існує можливість укладання довгострокові договори. За цих умов, експедитору видається доручення. Існують ситуації, коли перевезення здійснюються за одними й тими ж документами для різних клієнтів (за умови відправлення та доставки в одну точку). Тоді експедитор є виконавцем послуг для різних клієнтів, що також обумовлюється у договорі.

Договір підряду – юридично підтверджуючий документ для здійснення транспортного експедитування. За цих умов, генеральним підрядником є експедитор, який виконує завдання із організації комплексу робіт (пакування, навантажування, розвантажування, перевезення та зберігання).

Слід зазначити, що в цілому, уся діяльність експедитора підлягає документуванню, зокрема:

- 1) документи на обов'язкові платежі (збори аеро- та інших портів, страхові виплати);
- 2) документи щодо тарифу власних послуг;
- 3) документи на витрати (під час надання послуг);
- 4) документи на витрати (для відшкодування витрат із залучення інших підприємств);
- 5) акт виконаних послуг.

Якраз останній документ є одним із найважливіших, оскільки містить інформацію про здійснювані послуги (фактично їх підтверджує). Цей документ є узагальнюючим та складається на основі звіту експедитора із залученням документів, які цей факт підтверджують (накладні, рахунки-фактури). Затвердженої форми даного документа немає, тому на практиці кожне підприємство розробляє та використовує в облік власні розробки.

У більшості випадків для здійснення транспортного експедиторства необхідне ліцензування. Скажімо, за умови:

- внутрішніх перевезень – пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів;
- міжнародних перевезень – пасажирів, вантажів автомобільним транспортом.

Ліцензія не потрібна, лише якщо експедитор вирішив надавати послуги із використанням власного транспорту.

Увесь процес необхідно задокументувати англійською мовою (при міжнародних перевезеннях) чи державною (при внутрішніх перевезеннях) з використанням відповідних товарно-транспортних документів різновиди яких наведено на рисунку 2.3.

Облік доходів і витрат експедитор веде (за умови певних обставин) за двома варіантами:

- облік власних послуг
- облік придбаних послуг (залучення інших осіб).

«За умови використання першого варіанту, витрати експедитора на залучення третіх сторін не визнаються власними витратами [92, п. 9.1], а суми, отримані експедитором як відшкодування таких витрат, не визнаються доходами [91, п. 6.2]».

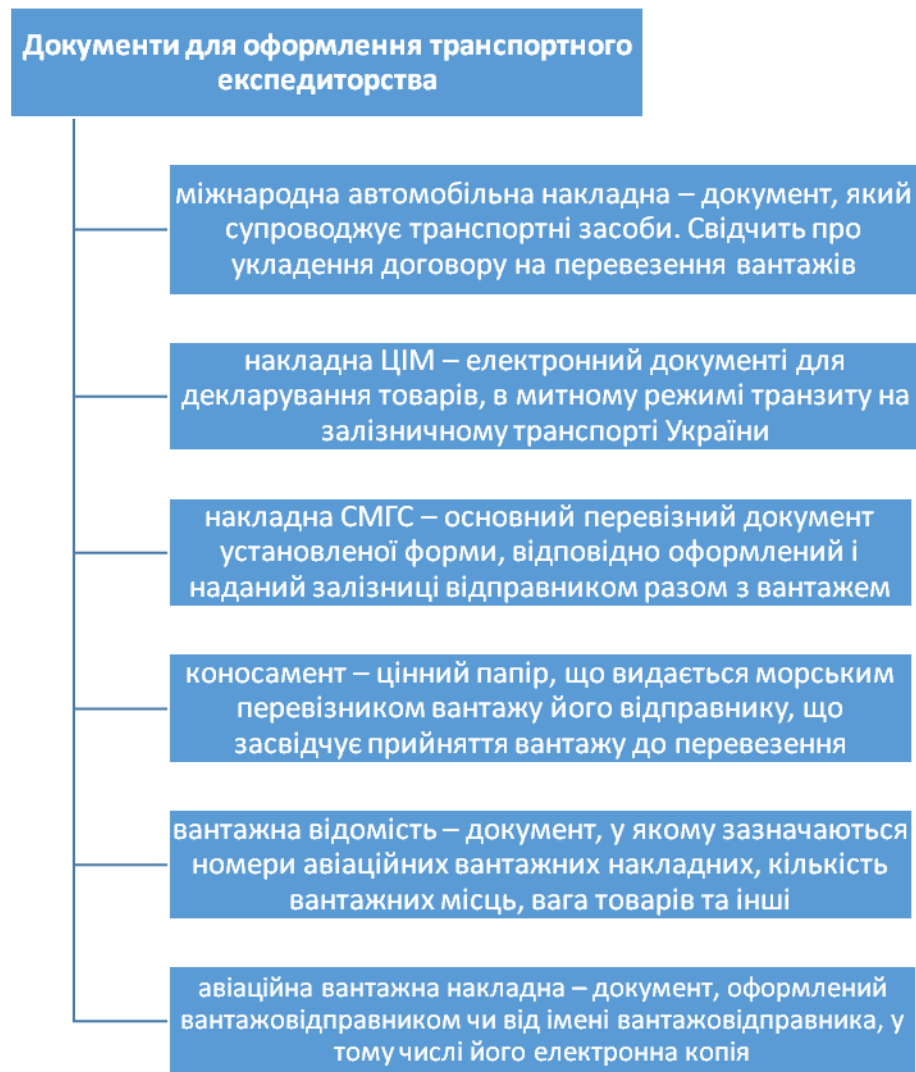


Рис. 2.3. Типова товарно-транспортна документація для оформлення транспортного експедиторства

Виконані послуги обчислюються та відшкодовуються експедиторів. Така операція відображається через зарахування взаємної заборгованості проведеннями:

за умови одержання авансу:

Дт 371 «Розрахунки за виданими авансами»

Кт 681 «Розрахунки за авансами одержаними» (у разі одержання авансу)

у разі післяплати:

Дт 377 «Розрахунки з іншими дебіторами»

Кт 685 «Розрахунки з іншими кредиторами»

На сукупність витрат експедитора здійснюється зарахування заборгованості (разом із ПДВ):

Дт 685 (клієнт)

Кт 377 (виконавець послуг).

Дохід експедитора включає наступні складові:

- дохід від надання послуг;
- експедиторська винагорода.

За умови залучення до виконання робіт інших осіб у процесі виконання завдань експедитування, дані суми (оплата послуг, зборів, податків) не відносяться до винагороди експедитора.

При оформленні даних операцій генпідрядними договорами – доходом визнається виручка від реалізації послуг. Вартість послуг на витрати генпідрядника.

Система оподаткування даних операцій залежить від того, хто в бере участь у даному процесі (резидент чи нерезидент). Основу чи базу оподаткування складає вартість передбачена договором (податкові зобов'язання). Ця база не може бути меншою від ціни їхнього придбання, а база для операцій постачання – нижчою від звичайних цін.

За умови участі в операції резидента, датою виникнення зобов'язань може бути дата, яка відбулась раніше:

- зарахування коштів експедитору;
- підписання акта виконаних робіт.

Ці операції оформляються податковою накладною, у якій відображається вартість послуг із, одночасним нарахуванням зобов'язань за ставкою 20%.

При використанні другої ситуації, коли замовником є нерезидент – така операція не є об'єктом оподаткування, оскільки не відбувається на території України. Адже, отримувач послуг має бути зареєстрованим суб'єктом. Тому замовник має бути зареєстрованим в межах України.

РОЗДІЛ 3

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОБЛІКУ ТА АУДИТУ НА АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

3.1. Оцінка активів та пасивів підприємства та особливостей його діяльності

Методика аналізу на підприємствах в основному полягає у оцінці активів та пасивів підприємства та детальне дослідження особливостей автомобільних перевезень (рис. рис. 3. 1).

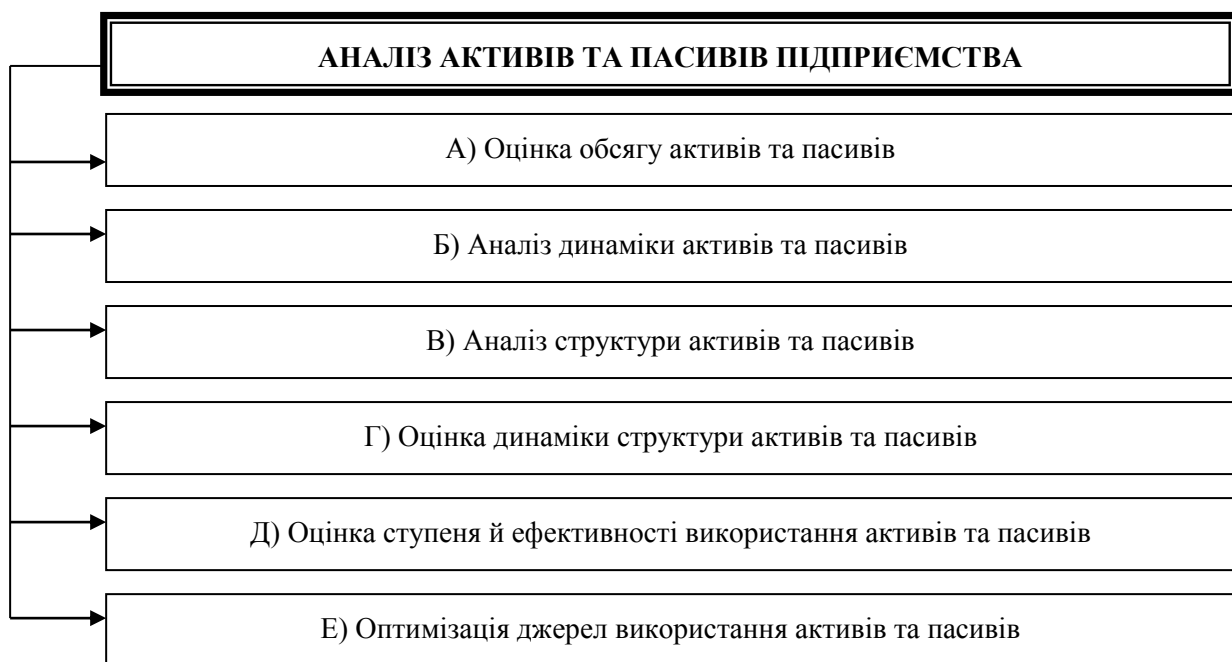


Рис. 3.1. Основні етапи і послідовність проведення аналізу активів та пасивів підприємства

Найчастіше в практичній діяльності досліджуваних підприємств використовують наступну систему показників:

1. Обчислення суми засобів, що знаходиться у розпорядженні підприємства;

2. Частка основних засобів:

$$Ч_{оз} = \frac{ОЗ}{А} \quad [3.1]$$

3. Частка активної частини засобів:

$$Ча_{оз} = \frac{А_{оз}}{ОЗ} \quad [3.2]$$

4. Коефіцієнт зносу:

$$Кз_{оз} = \frac{З}{ОЗ} \quad [3.3]$$

5. Коефіцієнт відновлення:

$$Кв = \frac{ОЧ_n}{ОЗ_k} \quad [3.4]$$

6. Коефіцієнт вибуття:

$$Квиб = \frac{ОЗ_e}{ОЗ_n} \quad [3.5]$$

Як відомо, джерелами формування активів підприємства є власні та залучені кошти (рис. 3.2).

Метою діагностики процесу формування фінансових ресурсів є виявлення їхнього потенціалу та його відповідності меті підприємства. Одними із вагомих показників при цьому є ефективність використання поточних активів, яка визначається за допомогою системи показників, до яких належать:

- коефіцієнт обертання активів;
- тривалість обертання активів;
- коефіцієнт завантаження активів;
- рентабельність активів (%).
- абсолютне вивільнення активів, яке визначається за формулою:

$$\Delta абс = (Тоб_1 - Тоб_0) * \frac{Np_1}{360} \quad [3.6]$$

- відносне вивільнення поточних активів:

$$\Delta \text{відн} = \frac{(Np_1 - Np_0)}{Kob_0} \quad [3.7]$$

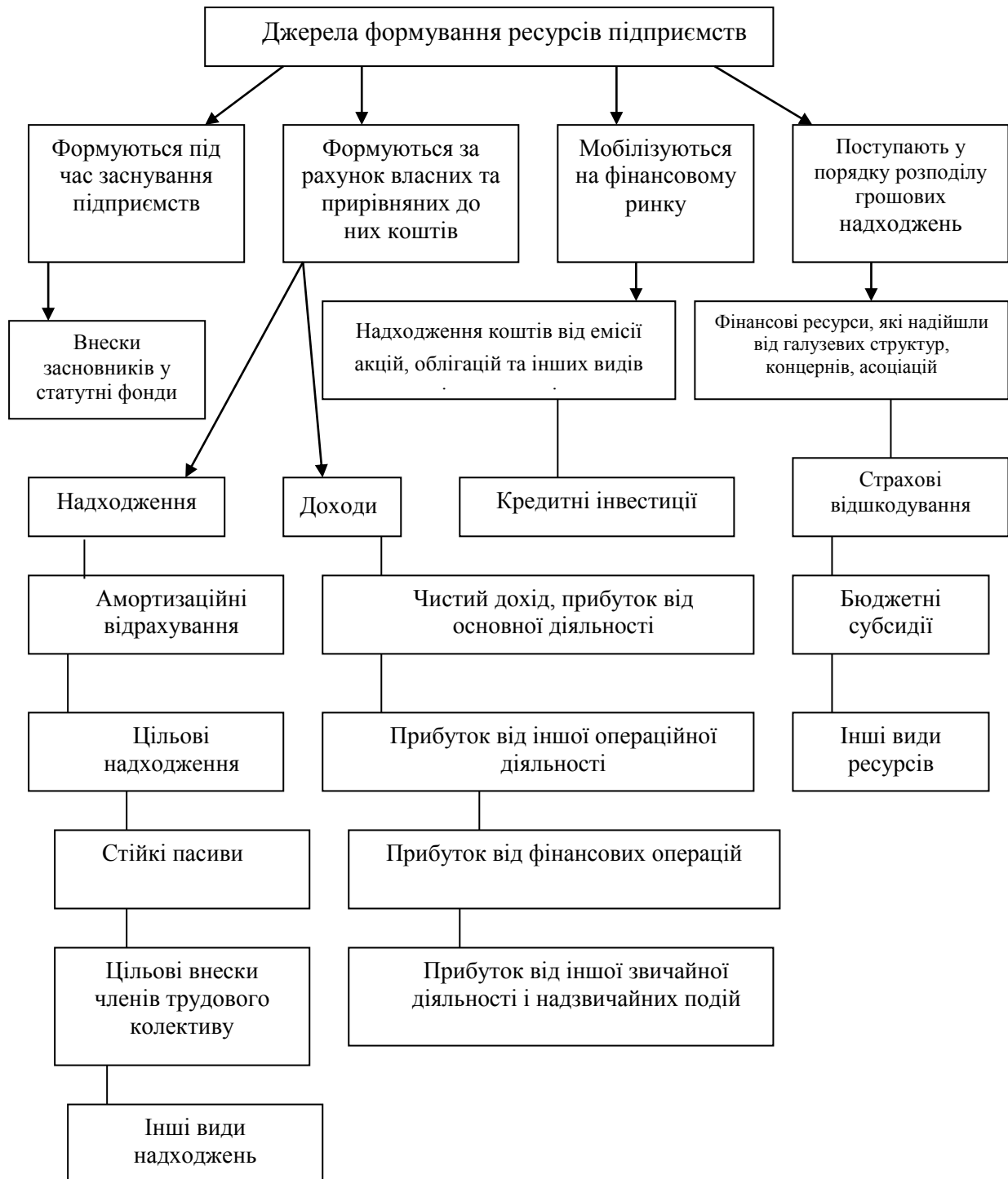


Рис. 3.2. Джерела формування ресурсів

Таким чином, від достовірності отриманої інформації та її подальшого аналізу залежить рішення керівництва щодо особливостей діяльності та можливості її вдосконалення.

3.2. Особливості аудиту на підприємствах автотранспорту

Специфіка діяльності транспортних підприємств зумовлює побудову системи їхнього обліку та аудиту, що потребує застосування деяких процедур відмінних від інших підприємств. Такими особливостями можуть бути:

- за своєю суттю не має операцій з оприбуткування цінностей;
- діяльність здійснюється за різними типами перевезень;
- регламентація процесу організації перевезень;
- специфіка в обслуговуванні автомобілів;
- контроль за роботою водіїв.

На початковому етапі обліку здійснюється їхнє придбання та відображення цієї операції в обліку. Для цього необхідно встановити балансову вартість автомобіля. Тому в процесі аудиту слід зосередити увагу на вхідній інформації щодо оцінки автомобілів при їхньому надходженні на підприємство.

Врахування вище зазначеного сприятиме ефективній організації процесу перевірки, тому питання які визначаються на початковому етапі є важливими в організації самого процесу (табл. 3.1).

Однією із особливостей у методиці аудиту на автомобільних підприємствах є облік та аудит операцій з паливно-мастильними матеріалами. Ця обставина змушує аудитора встановити правильність норм витрат зазначених цінностей, які регулюються законодавством.

Таблиця 3.1

**Визначення питань, які розглядає аудитор під час
вибору стратегії аудиту**

<p>Обсяг аудиторської перевірки</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Концептуальна основа фінансової звітності. • Специфічні вимоги галузі до звітності. • Очікуване покриття аудитом. • Характер управління дочірніх підрозділів материнською компанією. • Обсяг аудиту дочірніх підрозділів іншими аудиторами. • Характер сегментів бізнесу. • Використана валюта звітності. • Необхідність законодавче встановленого аудиту для фінансових звітів окремих дочірніх підрозділів окрім аудиту в цілях консолідації. • Наявність внутрішнього аудиту та ступінь, до якого аудитор може потенційно покладатись на його роботу. • Використання суб'єктом господарювання сервісних організацій та отримання аудитором доказів щодо структури або заходів контролю, який вони виконують. • Очікуване використання аудиторських доказів, отриманих під час попередніх аудиторських перевірок. • Вплив інформаційних технологій на аудиторські процедури. • Координація очікуваного покриття і часу аудиторської роботи. • Обговорення питань, які можуть вплинути на аудит, з персоналом фірми. • Наявність персоналу клієнта та даних.
<p>Цілі надання звітності, строки аудиту та необхідне інформування</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Графік надання звітності суб'єкта господарювання. • Організація зустрічей з найвищим управлінським та управлінським персоналом для обговорення характеру, обсягу та строків аудиторської роботи. • Обговорення з найвищим управлінським та управлінським персоналом очікуваного типу та строків надання звітів та висновків. • Обговорення з управлінським персоналом очікуваного інформування про статус аудиторської роботи на протязі виконання завдання та очікуваних результатів аудиторських процедур. • Отримання інформації від аудиторів дочірніх підрозділів щодо очікуваних типів та строків надання звітів, та інше інформування в зв'язку з аудитом дочірніх підрозділів. • Очікувані характер та строки взаємного обміну інформацією членів групи з завдання включно з характером та строками зборів членів групи, а також строки проведення перевірки виконаної роботи. • Необхідність інформування третіх сторін включно з відповідальністю за надання законодавче встановлених або контрактних звітів.

продовження табл. 3.1

<p>Напрямок аудиту</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Щодо суттєвості: встановлення суттєвості при плануванні, встановлення суттєвості та інформування про неї аудиторів дочірніх підрозділів, перегляд суттєвості в процесі виконання аудиторських процедур на протязі аудиторської перевірки, ідентифікація суттєвих компонентів та залишків на рахунках. • Области аудиту, де ризик суттєвих викривлень є вищим. • Вплив оціненого ризику суттєвого викривлення на рівні фінансових звітів в цілому на напрямок аудиту, нагляд та перевірку. • Відбір групи з завдання та розподіл аудиторської роботи між членами групи. • Складання бюджету завдання. • Спосіб, яким аудитор доводить до відома членів групи з завдання необхідність ставлення з сумнівом та дотримання професійного скептицизму під час отримання та оцінки аудиторських доказів. • Результати попередніх аудиторських перевірок. • Докази прихильності управлінського персоналу до створення і функціонування надійного внутрішнього контролю включно з доказами відповідного документування такого внутрішнього контролю. • Обсяг операцій, що можуть визначити, чи буде ефективним для аудитора покладання на внутрішній контроль. • Роль, яка відводиться внутрішньому контролю суб'єктом господарювання, для успішного ведення бізнесу. • Важливі бізнесові події, що впливають на суб'єкт господарювання. • Важливі події в галузі. • Значні зміни основи фінансової звітності (зміни стандартів обліку). • Інші значні застосовні зміни (зміни в законодавчому середовищі).
-------------------------------	---

Норми витрат пального на досліджуваних підприємства є специфічними та залежать як правило від базових лінійних норм витрачання, які можна групувати за моделями транспортного засобу та виконаною роботою (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Норми витрачання палива

№ з/п	зміст норми	характеристика норми
1.	норми на виконання транспортної роботи	додаткові витрати палива за умов руху з вантажем
2.	норми на 1 т спорядженої маси	додаткові витрати палива за зміни спорядженої маси автомобіля, причепа або напівпричепа
3.	норми на їзду з вантажем	збільшення витрат палива, пов'язане з маневруванням та виконанням операцій завантаження й розвантаження
4.	норми на пробіг за виконання спеціальної роботи	
5.	норми на роботу спеціального обладнання	
6.	норми на роботу незалежного обігрівача	
7.	коефіцієнти використання	

Від правильності обчислення норм витрат палива залежить достовірність обчислення показників собівартості перевезень, тому аудитор у процесі перевірки необхідно застосувати необхідні процедури для встановлення обґрунтованості застосування тих чи інших норм витрачання.

Окрім цього, для встановлення правильності формування доходів та витрат потрібно пересвідчитись в особливостях визначення прибутку, оскільки ці витрати прямо впливають на визначення фінансового результату та підтвердження елементів витрат необхідною документацією (рис. 3.3).

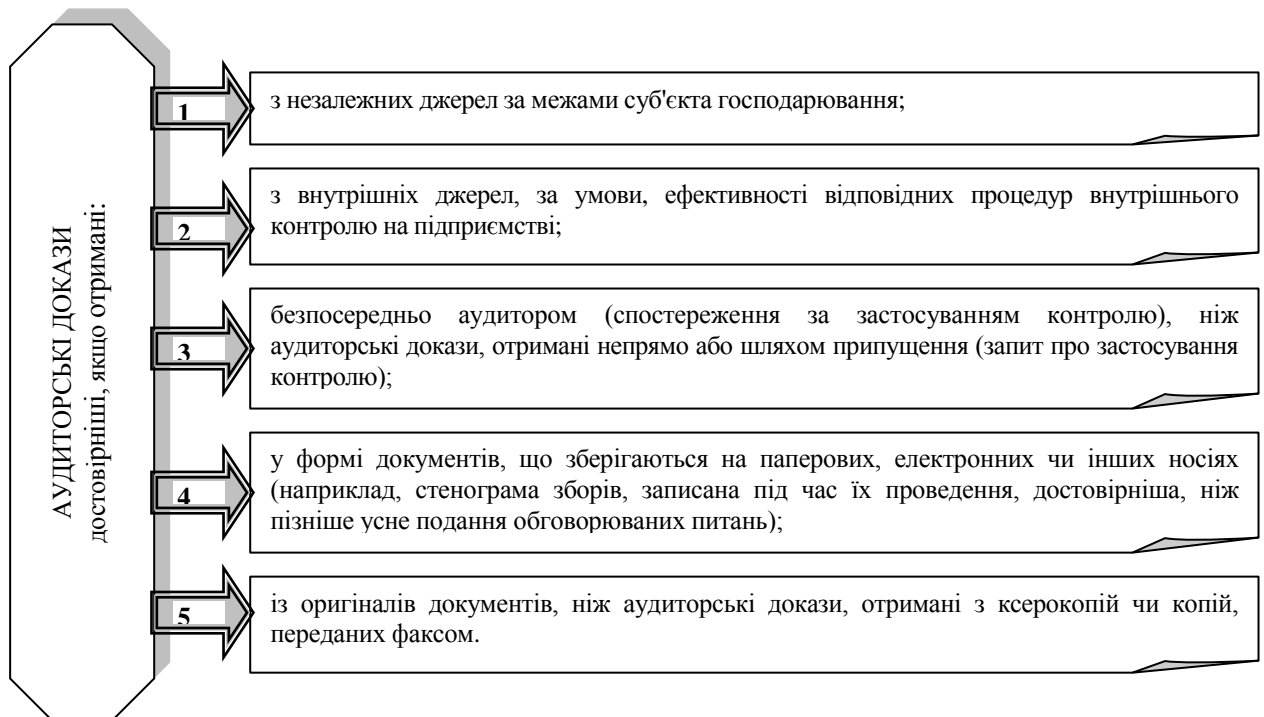


Рис. 3.3. Достовірність аудиторських доказів

Для встановлення істини аудиторю необхідно дослідити всі подорожні листи на списання палива, норми його витрачання та заповнення інформації в документації. Потребують перевірки факти завищення норми витрат палива, для цього аудитор може застосувати процедуру перевірки фактичного витрачання палива.

У процесі отримання доказів, аудитор використовує твердження, які допомагають встановленню істини (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Різновиди тверджень, які використовує аудитор

1.	твердження щодо класів операцій та подій за період, що перевіряється	наявність	операції та події, які відображені в звітності, відбулися та стосуються суб'єкта господарювання;
		повнота	відображені всі операції та події, які мають бути відображені в звітності;
		точність	суми та інші дані, які стосуються відображених в звітності операцій та подій, відображені належним чином;
		розмежування	операції та події відображені у відповідному звітному періоді; операції та події відображені на відповідних рахунках;
2.	твердження про залишки на рахунках на кінець періоду	існування	активи, зобов'язання та частки участі в капіталі існують;
		права і зобов'язання	суб'єкт господарювання утримує чи контролює права на активи, зобов'язання є зобов'язаннями суб'єкта господарювання;
		повнота	відображені всі активи, зобов'язання та частки участі в капіталі, які мають бути відображені в звітності;
		оцінка вартості та розподіл	активи, зобов'язання та частки участі в капіталі включені в фінансові звіти у відповідних сумах та будь-які остаточні коригування оцінки вартості та розподілу відображені в звітності відповідним чином;
3.	твердження про подання та розкриття інформації	наявність та права й зобов'язання	події, операції та інші питання, інформація про які розкрита, відбулися та стосуються суб'єкта господарювання;
		повнота	включено розкриття всієї інформації, яка має бути включеною в фінансові звіти;
		класифікація та зрозумілість	фінансова інформація подана та визначена відповідним чином і розкриття інформації чітко сформульоване;
		точність та оцінка вартості	фінансова та інша інформація розкрита достовірно й у відповідних сумах

Особливої уваги потребують в процесі перевірки операції зі списання запасних частин, зокрема: напрями їхнього використання та документальне підтвердження операцій з відпуску запчастин, автомобільних шин, акумуляторів тощо.

Таким чином, від правильності організації процесу аудиту, від отриманих доказів залежить думка аудитора, висловлена щодо ефективності та достовірності системи обліку транспортних перевезень.

РОЗДІЛ 4

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ РЕСУРСІВ ПП «МІД»

4.1. Оцінка складу та структури майна підприємства

Оцінка фінансового складу підприємства полягає у діагностиці складу, структури майна, а також причини їх зміни. Поряд із цим необхідно приділити увагу вивченню причин, які негативно впливають на фінансовий стан підприємства.

На підставі даних сформуємо порівняльний баланс складу майна ПП «МІД» у табл. 4.1.

Таблиця 4.1

Склад, динаміка та структура майна ПП «МІД»

Майно	Абсолютні величини, тис. грн.		Структура, %		Абсолютне відхилення, тис. грн.	Відхилення в структурі, %	Темпи зростання, %
	2017 р.	2018 р.	2017 р.	2018 р.			
1	2	3	4	5	6	7	8
I. Необоротні активи							
Нематеріальні активи	-	7	-	1	7	1	-
Основні засоби	4908	7567	17	19	2659	2	154
Інші фінансові інвестиції	4518	4412	16	12	-106	-4	97
<i>Всього за розділом I</i>	9824	12798	33	32	2974	-1	130
II. Оборотні активи							
Запаси	2950	4807	10	12	1857	-1	162
Незавершене виробництво	-	397	-	1,5	397	1,5	-
Готова продукція	1487	1171	5	3	-316	-2	78
Товари	788	606	3	1	-182	-2	76
Дебіторська заборгованість	14283	17444	48	43	3161	-5	122
Грошові кошти і їх еквіваленти	83	1221	0,8	3	1138	2,2	1471
Інші оборотні активи	8	96	0,2	0,5	88	0,3	1200

продовження табл. 4.1

Витрати майбутніх періодів	-	1442	-	4	1442	4	-
<i>Всього за розділом II</i>	19599	25742	67	64	6143	-3	131
Баланс	29423	39982	100	100	10559	-	135

Сукупне майно ПП «МІД» складається з необоротних, оборотних активів та витрат майбутніх періодів, причому питома вага необоротних становила 33% в 2017 р. і зменшилася до 32% у 2018 р.

У цілому майно ПП «МІД» за аналізований період зросло на 10559 тис. грн., або на 35%, що може свідчити про нарощування обсягів основної діяльності, яке, у свою чергу, сприяє зростанню платоспроможності підприємства. Питома вага оборотних активів ПП «МІД» в 2018 р. склала 64% і трохи знизилась у порівнянні з 2017 р. (на 3%). Найбільшу питому вагу займає дебіторська заборгованість - 48% у 2017 р. та 43% у 2018 році. Цю свідчить про незначні накладні витрати та вчутливість до змін виручки.

4.2. Аналіз та оцінка складу та структури фінансових ресурсів підприємства

Діагностику формування власних ресурсів необхідно здійснювати для виявлення потенціалу, в першу чергу в процесі формування власних ресурсів та його відповідності темпам розвитку.

Для цього необхідно вивчити обсяг формування власних ресурсів, відповідність темпів приросту капіталу до темпів приросту активів, а також збільшення реалізованої продукції підприємства, динаміки власних ресурсів у їхньому загальному обсязі.

Для аналізу складу та структури капіталу ПП «МІД» візьмемо дані із пасиву балансу 2017-2018 років, причому власний і позиковий капітал охарактеризуємо окремо. Розрахунки представимо у вигляді таблиці 4.2.

Таблиця 4.2

Аналіз складу та структури джерел формування фінансових ресурсів
ПП «МІД»

Показники	На кінець 2017 р.		На кінець 2018 р.		Темп росту, %	Абсолютне відхилення, тис.	Відхилення у структурі, %
	тис. грн.	Питома вага, %	тис. грн..	Питома вага, %			
Власний капітал, в тому числі:	13621	46	17712	44	130	4091	-2
Статутний капітал	2181	7	2181	5	100	-	-2
Додатково вкладений капітал	-	-	-	-	-	-	-
Резервний капітал	39	2	39	1-	100	-	-1
Нерозподілений прибуток	11401	38	15492	38	135	4091	-
Вилучений капітал	-	-	-	-	-	-	-
Неоплачений капітал	-	-	-	-	-	-	-
Забезпечення наступних витрат і платежів	-	-	-	-	-	-	-
Довгострокові зобов'язання, в тому числі:	-	-	-	-	-	-	-
Відстрочені податкові зобов'язання	-	-	-	-	-	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	-	-	-	-	-	-	-
Поточні зобов'язання, в тому числі	15802	54	22270	56	140	6468	2
Короткострокові кредити банків	5243	17	6498	16	123	1255	-1
Векселі видані	-	-	-	-	-	-	-

продовження табл. 4.2

кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги	7258	24	8745	21	120	1487	-3
Поточні зобов'язання за розрахунками:	2142	7	2514	5,5	117	372	-1,5
з одержаних авансів	50	0,1	579	1	1158	529	0,9
з бюджетом	401	0,7	182	0,5	110,4	-219	-0,2
з позабюджетних платежів	-	-	-	-	-	-	-
зі страхування	146	0,2	583	1	88,4	437	0,8
з оплати праці	556	1	1170	2	92,2	614	1
з учасниками	989	2	989	2	-	-	-
з внутрішніх розрахунків	-	-	-	-	-	-	-
інші поточні зобов'язання	1159	2	3524	7	48,2	2365	5
Всього джерел формування фінансових ресурсів	29423	100	39982	100	103	10559	-

На ПП «МІД» за звітний період приріст активів відбувся як за рахунок власного капіталу, так і за рахунок позичених джерел. Величина власного капіталу у 2018 році зросла на 4091 тис. грн. або на 30 %, а поточних зобов'язань – на 6468 тис. грн. або 40%.

У джерелах формування активів найбільшу питому вагу становлять саме поточні зобов'язання. Їх зростання на ПП «МІД» можна оцінювати як негативну тенденцію та свідчить про підвищення рівня фінансової залежності суб'єкта господарювання від позикового капіталу.

Сума позиченого капіталу за звітний період зросла на 6468 тис. грн., або на 40%. Його частка у структурі капіталу зросла на 2% і складає 56 % сукупного капіталу підприємства.

Це свідчить про зниження рівня фінансової стійкості ПП «МІД» і збільшення залежності від зовнішніх поточних джерел фінансування.

РОЗДІЛ 5
ОБГРУНТУВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ
ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ ПІДПРИЄМСТВА

5.1. Оцінка фінансової стійкості ПП «МІД»

Аналіз фінансових результатів дозволяє оцінити зміни в структурі доходів і витрат, особливості їхнього формування та використання, а також представити перспективні напрями їхнього розвитку.

Дані для оцінювання динаміки фінансових результатів ПП «МІД» наведені в таблиці 5.1.

Таблиця 5.1

Динаміка фінансових результатів ПП «МІД»

Показники	Прогноз звітнього періоду	Фактично		Відхилення (+, -)			
		за 2018 рік, тис. грн.	за 2017 рік, тис. грн.	від прогнозу		від минулого року	
				сума, тис. грн.	у %	сума, тис. грн.	у %
1. Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	130000	134240	97956	4240	3	36284	37
2. Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	112000	112849	82643	2849	2	30206	36
2. Валовий прибуток	21000	21391	15313	391	1	6078	39
3. Фінансовий результат від операційної діяльності	7000	7120	4885	120	1	2235	45
4. Інші доходи	-	350	120	350	-	230	191
5. Інші витрати	-	-	-	-	-	-	-
6. Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування	6200	6575	4261	375	6	2314	54

Горизонтальний аналіз, наведених у таблиці, свідчить, що ПП «МІД» у 2018 та 2017 роках отримало прибутки. Отримано 120 тис. грн. прибутку, що становило 1% від його прогнозованої величини $(120 : 7000) * 100$). Приріст прибутку становив 2235 тис. грн., або $(2235:4885)*100 = 45\%$. Такий результат зумовлений перевищенням темпів росту доходу над темпами росту собівартості. Так у 2018 році частка собівартості складає 84%, тобто у абсолютному вимірнику перевищує чистий дохід на 21391 тис. грн., у 2017 році теж 84%.

Покажемо розрахунок показників рентабельності на основі даних фінансової звітності ПП «МІД» в таблиці 5.2.

На основі даних таблиці можна стверджувати, що ефективність використання активів у звітному році є високою та покращилась. Про це свідчить те, що показники рентабельності мають тенденцію до збільшення. Так, кожна гривня вкладена в активи принесла підприємству в звітному періоді збиток в сумі 13 коп., що на 2 коп., вище рівня попереднього періоду.

З наведених в таблиці 3.2 даних видно, що у звітному році кожна гривня вкладена власниками принесла їм прибуток в сумі 30 коп., що на 6 коп. вище рівня минулого періоду.

У звітному періоді одна гривня виготовленої продукції принесла ПП «МІД» прибуток в сумі 3 коп. Це на 1 коп. більше рівня минулого періоду. Зміни в рівні показника рентабельності реалізації відбуваються під впливом структури реалізації і рентабельності окремих видів продукції.

Таблиця 5.2

Розрахунок показників рентабельності ПП «МІД»

Показники рентабельності	2017 р.	2018 р.	Динаміка абсолютна
Чистий прибуток, тис. грн.	2850	4832	1982
Середня вартість активів, тис. грн.	25286	34702,5	9416,5
Рентабельність активів, % (ряд.1:ряд.2)	11	13	2
Валовий прибуток, тис. грн.	15313	21391	6078
Середня вартість матеріальних оборотних активів, тис. грн.	2249,5	6103	3853,5
Середній обсяг власного капіталу, тис. грн.	11688,5	15666,5	3978
Рентабельність власного капіталу, % (ряд.1: ряд.6)	24	30	6
Чистий дохід від реалізації продукції, тис. грн.	97956	134240	36284
Рентабельність реалізації, % (ряд.1 : ряд.8)	2	3	1
Коефіцієнт оборотності активів, раз (ряд.8 : ряд.2)	3,87	3,86	-0,01

Аналіз різниці реального власного і статутного капіталу ПП «МІД» можна показати у вигляді таблиці 5.3. У процесі аналізу визначають достатність величин реального власного капіталу.

Таблиця 5.3

Динаміка різниці реального власного і зареєстрованого капіталів

ПП «МІД», тис. грн.

Показник	На початок 2017 року	На кінець 2017 року	Зміни
1. Зареєстрований капітал	2181	2181	–
2. Додатковий вкладений капітал	–	–	–
3. Інший додатковий капітал	-	-	-
4. Резервний капітал	39	39	–
5. Нерозподілений прибуток	11401	15492	4091
6. Доходи майбутніх періодів	–	–	–
7. Разом приріст власного капіталу після створення підприємства (п. 1 + п. 2 + п. 3 + п. 4 + п. 5 + п. 6)	13621	17712	4091
8. Непокритий збиток	–	–	–
9. Неоплачений капітал (ряд. 360 розд. I)	–	–	–
10. Вилучений капітал (ряд. 370 розд. I)	–	–	–
11. Разом вилученого власного капіталу (п. 8 + п. 9 + п. 10)	–	–	–
12. Різниця реального власного і статутного капіталу (п. 7 - п. 11)	13621	17712	4091

Як видно з таблиці 5.3 ПП «МІД» не відчуває нестачі у реальному власному капіталі, тому підприємству слід основну увагу приділити на подальше збільшення його прибутковості.

5.2. Обґрунтування показників фінансової стабільності підприємства

У таблиці 5.4 наведені результати розрахунків і аналіз коефіцієнтів фінансової стійкості ПП «МІД».

Таблиця 5.4

Оцінка показників фінансової стійкості ПП «МІД»

Показник	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду	Відхилення (+,-) (гр.2-гр.1)	Оптимальне (рекомендоване) значення
A	1	2	3	4
1. Коефіцієнт автономії	0,46	0,44	-0,02	>0,5
2. Коефіцієнт фінансової залежності	0,54	0,56	0,02	<0,5
3. Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,69	0,68	-0,01	>0,4
4. Коефіцієнт забезпеченості оборотних коштів власними оборотними коштами	0,19	0,13	-0,06	>0,1
5. Коефіцієнт співвідношення власного і залученого капіталу (коефіцієнт фінансової стійкості)	0,86	0,79	-0,07	>1
6. Коефіцієнт співвідношення залученого і власного капіталу (коефіцієнт фінансування)	1,16	1,25	0,09	<0,5
7. Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами	0,19	0,19	-	>0,1
8. Коефіцієнт співвідношення реальних активів і вартості майна	0,26	0,35	0,09	>0,5
10. Коефіцієнт довгострокових зобов'язань	0	0	-	<0,2
11. Коефіцієнт співвідношення необоротних і власних коштів	0,72	0,72	-	>0,5

Аналіз коефіцієнтів фінансової стійкості свідчить, що вони не відповідають нормативу. Можна зробити висновок про залежність ПП «МІД» від зовнішніх джерел фінансування на 54% та 56% на початок і кінець 2018 року. Коефіцієнт фінансової залежності на 0,04% та 0,06% перевищує нормативне значення на початок і кінець 2017 року.

Коефіцієнт маневрування за звітний рік знизився на 1% і на 28% перевищує нормативне значення. Тобто 68% власного капіталу і прирівняних до нього джерел засобів направлялося на фінансування поточної діяльності досліджуваного підприємства. Це свідчить про достатню високу мобільність капіталу підприємства, що зумовлено високою прибутковістю підприємства.

За рахунок власного оборотного капіталу підприємство на початок року і кінець року формувало 19% і 13% своїх оборотних активів, тобто 81% та 87% відповідно оборотних активів ПП «МІД» формується за рахунок позиченого капіталу, що свідчить про наявність у підприємства власного оборотного капіталу.

На початок року частка реальних активів в загальній вартості майна становить 26%, а на кінець року – 35%, що не відповідає нормативному значенню, однак даний коефіцієнт зростає у динаміці.

Значення коефіцієнту самофінансування вказує на те, що 116% та 125% вартості майна підприємства і його боргових прав фінансується за рахунок власного капіталу.

На початок року на кожну власну гривню вкладену в активи припадало 0,86 грн. позичених засобів. На кінець звітнього року ця знизилась до 0,79 грн. Таким чином, можна зробити висновок, що фінансова стійкість ПП «МІД» достатньо висока, бо існує незначна залежність підприємства від зовнішніх джерел фінансування. Даний висновок підтверджується значенням коефіцієнта автономії.

Стан фінансової стійкості досліджуваного підприємства поданий в таблиці 5.6.

Таблиця 5.6

Аналіз фінансової стійкості ПП «МІД»

Показник	На початок звітного періоду (тис. грн.)	На кінець звітного періоду (тис. грн.)	Відхилення (+, -)
A	1	2	3
1. Наявність власних оборотних засобів	3797	4914	1117
2. Наявність довгострокових джерел формування запасів	3797	4914	1117
3. Показник загальної величини джерел формування запасів	19599	27184	7585
4. Вартість запасів	5225	6981	1756
5. Надлишок (+) або недостача (-) власних оборотних засобів (р.1-р.4)	-1428	-2067	639
6. Надлишок (+) або недостача (-) довгострокових джерел формування (р.2-р.4)	-1428	-2067	639
7. Надлишок (+) або недостача (-) загальної величини джерел формування запасів (р.3-р.4)	14374	20203	5829
8. Показник фінансової стійкості (р.5; р.6; р.7)	(нормальна стійкість)	(нормальна стійкість)	-

Дані табл. 5.6 свідчать, що фінансовий стан ПП «МІД» є нормально стійким. Однак необхідно розробити заходи, щоб досягнути рівня абсолютної стійкості. До них можна віднести збільшення джерел фінансування власного капіталу, збільшення прибутків.

РОЗДІЛ 6

ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

6.1. Економічне стимулювання поліпшення умов і охорони праці

Поліпшення умов і охорони праці, що відповідає інтересам не тільки безпосередньо працівників, а й підприємців та всього суспільства в цілому, в умовах ринку тісно пов'язано з економічним стимулюванням роботодавців.

Стимулювання заходів щодо охорони праці здійснюється згідно з розділом IV «Стимулювання охорони праці» Закону України «Про охорону праці». Так, ст. 25 «Економічне стимулювання охорони праці» визначає, що до працівників підприємств можуть застосовуватися будь-які заохочення за активну участь та ініціативу у здійсненні заходів щодо підвищення безпеки й поліпшення умов праці. Види заохочень визначаються колективним договором (угодою, трудовим договором).

Порядок пільгового оподаткування коштів, спрямованих на заходи щодо охорони праці, накреслений чинним законодавством про оподаткування.

Економічне стимулювання націлено насамперед на посилення діяльності та заінтересованості підприємств у поліпшенні умов праці на робочих місцях, а також підвищення економічної відповідальності власників (адміністрації) підприємств за шкоду, заподіяну несприятливими умовами праці.

Необхідність розробки й застосування економічних методів (економічного механізму) впливу на охорону праці, стимулювання всіх осіб та підрозділів, які беруть участь у виробничих процесах, забезпечують і формують рівень безпечного виконання робіт, спричинена неефективністю чинних нині на підприємствах адміністративних форм і методів управління, оскільки останні не пов'язують стан охорони праці з оцінкою кінцевих результатів

загальногосподарської діяльності окремих колективів та підрозділів, з виконанням конкретними особами посадових чи функціональних обов'язків. Враховуючи це, вимогам охорони праці слід надати економічну інтерпретацію, поєднати показники оцінки результатів діяльності з економічними важелями впливу на порушників правил і норм. Необхідно створити ефективну систему стимулювання та мотивації організації й виконання безпечних трудових процесів на основі економічної відповідальності.

На практиці під економічним регулюванням розуміють матеріальну (фінансову) заінтересованість і відповідальність підрозділів, служб та відділів (організаторів і керівників виробництва) за створення умов для безпечної праці, з одного боку, й додержання встановлених норм і правил, роботу без травм і аварій безпосередніх виконавців — з другого. Питання полягає лише в тому, як виконати це практично, як конкретно змусити економіку працювати на безпеку.

З ухваленням Закону «Про охорону праці» та підзаконних актів виникла реальна можливість переходу до нових форм мотивації організації та безпечного виконання робіт передусім за допомогою економічного механізму на основі цільових методів. Економіко-цільовий підхід на виробничому рівні передбачає:

- умови й порядок взаємного пред'явлення економічних санкцій (претензій, позовів) до виконавців щодо відшкодування заподіяної шкоди внаслідок порушення правил безпеки та до посадових осіб (за нестворення нормативних умов для безпечного виконання робіт);
- поєднання економічних показників діяльності підрозділів і посадових осіб зі станом охорони праці та виконанням (невиконанням) цільових завдань;
- встановлення оплати праці з урахуванням необхідності додержання в процесі виробничої діяльності норм і правил безпеки;

- встановлення відповідних доплат за роботу в шкідливих та небезпечних умовах;
- стимулювання (заохочення) підрозділів і працівників за роботу без травм, аварій, професійних захворювань, за високий рівень організації роботи в галузі охорони праці, як це передбачає ст. 29 Закону.

Досвід розвинутих країн у галузі охорони праці свідчить про те, що поліпшенню умов праці сприяють заходи:

- податкові пільги на засоби, спрямовані на оздоровлення умов праці;
- диференціювання страхових внесків залежно від частоти й тяжкості травматизму і професійних захворювань;
- впровадження санкцій за бездіяльність власників щодо поліпшення умов охорони праці.

Узагальнюючи досвід розвинутих країн з економічного стимулювання, Європейський фонд поліпшення умов життя і праці (одна з організацій Європейського Союзу) визначає, що більшість існуючих нині систем базується на прецедентах, тобто на інформації про нещасні випадки, що спричиняють виплату компенсації. Подібний підхід сам по собі є доказом того, що вплив економічного стимулювання обмежений. Фонд пропонує інноваційну модель, що містить ряд економічних стимулів, здатних позитивно впливати на поліпшення виробничого середовища.

Запропонована Європейським фондом поліпшення умов життя і праці модель акцентує увагу на ідентифікації майбутніх ризиків, так само як і на існуючих, а також на визначенні зусиль щодо їх зниження. Основними елементами цієї моделі є:

- зменшення страхового внеску в системі обов'язкового соціального страхування від нещасних випадків на виробництві, особливо завдяки

зусиллям зі зниження ризиків порівняно з рівнями, встановленими нормативними актами;

- встановлення повнорозмірного внеску залежно від максимального сукупного ризику (більшість систем страхування розраховує внесок за середнім ризиком) за допомогою трьох елементів:

а) базового компонента, який покриває адміністративні витрати та надто високі виплати компенсацій потерпілим унаслідок нещасних випадків, що іноді мають місце при однакових ризиках;

б) галузевого компонента, пов'язаного з різними ризиками в різних галузях господарства;

в) функціонального компонента, пов'язаного з максимальним ризиком на робочому місці;

г) можливість для компаній одержувати бонуси (у вигляді скорочення повномасштабних внесків) через вжиття заходів різного характеру щодо поліпшення виробничого середовища, такі як:

а) суб-бонус для підприємств, що докладають більше результативних зусиль у цій галузі порівняно зі своїми конкурентами — скорочує функціональний компонент, пов'язаний з ризиками на робочому місці;

б) суб-бонус за зусилля, пов'язані з вирішенням загальної проблеми для галузі чи виду робіт, — може зменшити компонент галузі або виду виробництва;

в) суб-бонус, що стосується спеціальних проблем підприємства;

- фінансування консультацій з попередження травматизму на малих і середніх підприємствах;
- допомога з інвестиціями (наприклад, під час підписання контракту про значні капітальні вкладення в поліпшення умов та підвищення безпеки праці на робочих місцях);

- видача ярликів (за типом знаків якості продукції) для робочих місць, на яких досягнуто високого рівня умов праці, що може бути корисним у створенні надійного іміджу компанії на ринку.

Основними елементами в розробці нової системи є:

- розмір стимулу, тобто економічної вигоди порівняно з витратами;
- ефективність системи з точки зору можливості оцінити і продемонструвати поліпшення в охороні праці та надійності системи стосовно одного підприємства (у найбільш широкому розумінні цього поняття);
- позитивний вплив системи на поліпшення здоров'я і підвищення безпеки, тобто на зниження ризиків одержання травм чи профзахворювань;
- величина компенсації у зв'язку з виробничою травмою та її межа;
- ступінь захисту малих і середніх підприємств від статистичних коливань при оцінці фінансової віддачі стимулюючих виплат;
- управління системою та його вартість.

Як вихідні пропонуються такі основні умови:

1. Підприємець є юридичною особою, що одержує вигоду в результаті економічного стимулювання заходів щодо поліпшення виробничого середовища. Тому він і становить об'єкт, якому пропонуються стимули. Однак запропоновані заходи передбачають використання соціальних ресурсів підприємства. Це визначає необхідність співробітництва між усіма заінтересованими сторонами для вжиття заходів щодо попередження виробничого збитку.

2. Економічне стимулювання націлене на таке поліпшення виробничого середовища, яке виходить за межі вимог законодавства, що встановлює норми у цій галузі.

Оскільки поліпшення виробничого середовища понад установлені законами норми є справою дорогою, то для досягнення високих критеріїв існує явна потреба в економічному стимулюванні. Тому економічне стимулювання пропонується не як заміна, а як доповнення до норм законодавства про охорону праці. Однак воно може застосовуватися і на підприємствах, де стан охорони праці не відповідає вимогам законодавства.

6.2. Проведення аналізу можливих техногенних загроз, тенденції їх проявів та прогноз їх розвитку на підприємстві

Аналіз техногенних небезпек та аспектів їх розвитку є однією з важливих проблем безпеки техногенної сфери, як вирішальної області життєзабезпечення і життєдіяльності людини, тому розгляд цієї теми є наразі необхідним завданням. Часова межа, коли людство зіштовхнулося та неповною мірою усвідомило таку річ як техногенна небезпека, сягає ще Стародавнього Світу. Проте найбільші проблеми проявились лише в ХХ столітті, коли розвиток технологій показав свій зворотній бік: число та масштаби аварій та катастроф через стрімкий розвиток науки і техніки підштовхнуло людство до необхідності розробити концепцію глобальної безпеки планетарного значення. Узагальнений історичний досвід розкриття характерних рис прояву техногенних небезпек може бути використаний у розробці фундаментальних наукових теорій аварій і катастроф та оцінці їх впливу на складні технічні системи з врахуванням особливостей забезпечення належного рівня безпеки та захисту населення.

В умовах інтенсивного розвитку продуктивних сил, збільшення чисельності населення світу призводить до загострення існуючих та виникнення нових небезпек у системі «людина – навколишнє середовище». У зв'язку з цим в

останній час зберігається стійка тенденція до зростання кількості небезпечних явищ та процесів техногенного походження. Техногенна небезпека – стан, внутрішньо притаманний технічній системі, промислового або транспортного об'єкту, що реалізовується у вигляді вражаючих впливів джерела техногенної надзвичайної ситуації на людство і навколишнє середовище при його виникненні, або у вигляді прямого чи непрямого збитку для людини і навколишнього середовища в процесі нормальної експлуатації цих об'єктів. Як правило, техногенні НС виникають внаслідок аварій, що супроводжуються мимовільним виходом в навколишній простір речовини і (або) енергії.

Аварія – це небезпечна подія техногенного характеру, що створює на об'єкті, території або акваторії загрозу для життя і здоров'я людей і призводить до руйнування будівель, споруд, обладнання і транспортних засобів, порушення виробничого процесу чи завдає шкоди довкіллю. Особливо важкі аварії можуть призвести до катастроф.

Катастрофа – це великомасштабна аварія, яка призводить до важких наслідків для людини, тваринного й рослинного світу, змінюючи умови середовища існування.

Глобальні катастрофи охоплюють цілі континенти і їх розвиток ставить під загрозу існування усієї біосфери. Техногенні надзвичайні ситуації виникають у результаті раптового виходу з ладу машин, механізмів та агрегатів, що супроводжується значними порушеннями виробничого процесу, вибухами, утворенням осередків пожеж, радіоактивним, хімічним чи біологічним зараженням місцевості, які призвели чи можуть призвести до значних матеріальних втрат та враження чи загибелі людей.

В англійській мові термін «техногенна катастрофа» практично відсутній. Американські та англійські автори в таких випадках зазвичай говорять про «технологічні катастрофи» (technological catastrophes) і «технологічні лиха» (technological disasters). В англійській вікіпедії відомий в Україні термін

техногенна катастрофа поділяється на промислові лиха (англ. Industrial disasters), транспортні пригоди (англ. Transportation disasters), прориви трубопроводів, і все це разом з війнами і терактами об'єднується в рукотворні лиха (англ. Man-made disasters).

Техногенна катастрофа небезпечна тим, що в процесі її кульмінації звільняються некеровані сили, що несуть величезні руйнування. Такі катаклізми розвиваються нестримно і носять екстремальне забарвлення. В результаті техногенної надзвичайної ситуації, як правило, буває багато людських жертв і руйнувань. Наслідки катаклізмів, деколи, носять необоротний характер. Техногенні катастрофи прийнято класифікувати залежно від їх руйнівних чинників. Виділяють надзвичайні ситуації з: – пожежами; – вибухами; – викидом в навколишній простір небезпечних отруйних і токсичних речовин; – руйнуваннями нерухомих споруд і конструкцій; – затопленнями; – руйнуванням транспорту; – обривом і знищенням комунікацій і засобів зв'язку.

Можна виділити більш детальні класифікації надзвичайних ситуацій за походженням: транспортні катастрофи; катастрофи, що супроводжуються вибухами, пожежами, а також їх загрозою; хімічні аварії; радіоактивні катастрофи; надзвичайні ситуації біологічного характеру; руйнування об'єктів нерухомості; катастрофи в електроенергетиці; комунальні аварії; техногенні катастрофи на очисних спорудах; аварії гідротехнічного походження.

З найдавніших часів людина змушена була боротися за виживання, проте головні проблеми були пов'язані з ліквідацією наслідків стихій. У часи Давньої Греції, Стародавнього Риму та Єгипту були створені перші системи підготовки воїнів і населення до можливого захисту. Це не можна назвати захистом від техногенних лих, проте можна говорити вже про захист колективний. Людство відчуло і усвідомило техногенні небезпеки, і загрози пізніше, ніж природні. П'ять тисячоліть тому, коли з'явилися перші міські поселення, стала формуватися і техносфера – сфера, яка містить штучні технічні споруди на Землі. Звичайно, тоді

це були тільки її елементи. Справжня техносфера з'явилась в епоху промислової революції, коли пара та електричний струм дозволили багаторазово посилити технічні можливості людини.

Ми навчилися швидко пересуватися по земній поверхні і створювати світове господарство, змогли заглибитись у земну кору та океани, піднятися в атмосферу, створити багато нових хімічних речовин. Та такий розвиток призвів до виникнення загрози техногенних катастроф. А в реальності людство часто не може, а інколи і не хоче, аналізувати можливі наслідки тих чи інших подій. І вони відбуваються за своїм сценарієм... Так, 23 жовтня 1989 року, в Пасадені, штат Техас стався вибух на хімзаводі Phillips Petroleum Company, де через помилки співробітників стався великий витік пального газу, що призвело до потужного вибуху, еквівалентному двом з половиною тонам динаміту. Пожежникам знадобилося більше десяти годин, щоб загасити полум'я. Загибло 23 особи, ще 314 отримали поранення. 24 квітня 2013 року стався обвал будівлі в бангладеському місті Савар. Торговий центр Рана-Плаза, в якому також розташовувалися підприємства з пошиття одягу, обвалився в годину пік через недотримання техніки безпеки при будівництві. Загибло 1127 людей, постраждало ще 2500.

Техногенні небезпеки можуть бути настільки ж небезпечні (а подекуди і більш небезпечні), як землетруси, цунамі чи виверження вулканів. Вони здатні не тільки спричинити тисячі смертей, але й завдати величезної шкоди навколишньому середовищу на десятки і сотні років. 6 липня 2013 року сталася техногенна катастрофа на сході канадської провінції Квебек. Поїзд, який перевозив сімдесят цистерн з сировою нафтою, зійшов з рейок, спричинивши вибух цистерн. Більше половини будівель в центрі міста були знищені вибухом і подальшою пожежею. Загибло близько п'ятдесяти осіб. З подальшим розвитком засобів виробництва виникають процеси, не притаманні біосфері: отримання

металів та інших елементів, виробництво енергії на атомних електростанціях, синтез органічних речовин, не існуючих у біосфері.

Техногенна цивілізація, попри загрози глобальному довкіллю, нажаль, виправдовує непомірну експансію природи задля блага людства. Вплив цих аварій деколи переходить кордони держав і охоплює цілі регіони.

Несприятлива екологічна обстановка, викликана цими аваріями, може зберігатися від декількох днів до багатьох років. Ліквідація наслідків таких аварій потребує великих коштів та залучення багатьох спеціалістів. До катастроф цього роду впритул прилягають нещастя, заподіяні випадковою детонацією бойових і промислових вибухових речовин, а також вибухи рудникового газу та вугільного пилу в шахтах.

Технологічні успіхи в підкоренні природи зачаровують і сприяють утвердженню науково-технологічного світогляду. Тому цілком закономірною є думка більшості, що інновації у сфері технології (ядерна енергетика, гена інженерія тощо) – запорука розв'язання соціально-економічних та екологічних проблем.

Найбільшою за масштабами забруднення навколишнього середовища є аварія, яка відбулася в 1986 році на Чорнобильській АЕС. Внаслідок грубих порушень правил експлуатації та помилкових дій 1986 рік став для людства роком вступу в епоху ядерної біди. Історія людства ще не знала такої аварії, яка була б настільки згубною за своїми наслідками для довкілля, здоров'я та життя людей. Подібні катастрофи зачіпають основи національної безпеки, коли держава як система повинна не тільки швидко реагувати на такі події, але й передбачати та запобігати їм. В останні роки важливі в економічному сенсі, але небезпечні об'єкти відносять до критичної інфраструктури. Як правило, до критичної інфраструктури відносять енергетичні та транспортні магістральні мережі, нафто- та газопроводи, морські порти, канали швидкісного та урядового зв'язку, системи життєзабезпечення (водо- та теплопостачання) мегаполісів, утилізації відходів,

служби екстреної допомоги населенню та служби реагування на надзвичайні ситуації, високотехнологічні підприємства та підприємства військово-промислового комплексу. Тобто всі ті стратегічно важливі об'єкти, виведення з ладу яких може призвести до НС.

З'явилася директива, яка отримала назву Директива «Севезо» (24 червня 1982 р.). Вона стала фундаментом сучасного законодавства в області безпеки в промисловості і на транспорті в країнах Європейського Економічного Співтовариства. Відповідно до неї передбачалося створення міждержавної системи співпраці і взаємодії національних законодавчих і виконавчих органів влади у сфері промислової безпеки. Мета її – виявлення і облік ризику крупних аварій на підприємствах на можливо ранніх стадіях, при проектуванні виробничих об'єктів і технологічних процесів, а також при розробці відповідних засобів і методів захисту від аварій і плануванні заходів на випадок виникнення НС. Основними вимогами Директиви «Севезо» є: – виявлення небезпечної промислової діяльності; – декларування безпеки; – планування дій при аварії; – інформування населення про можливу НС. У 90-і роки ХХ століття міжнародні організації продовжили активну діяльність в регулюванні питань запобігання промисловим аваріям і закріпили підходи до вирішення цих проблем в Конвенції № 174 і в Конвенції ООН, що спричинило необхідність оновлення Директиви «Севезо». У 1996 р. Європейська комісія прийняла Директиву «Севезо II», додатки якої з переліком небезпечних речовин і їх класів були приведені у відповідність з переліком до Конвенції ООН. Основні вимоги міжнародних документів зводяться до ідентифікації небезпек, декларуванню безпеки, плануванню дій при аварії і по локалізації її наслідків, проведенню інспекцій (державному контролю), інформуванню населення про можливу НС. Прийняття країнами ЄС основних положень «Севезо», на думку Єврокомісії, дозволило знизити аварійність в розвинених країнах в 4–8 разів: з 400 аварій (у тому числі 75 великих) в 1983 р. до 70 (у тому числі 21 велика) в 1989 р., що відбулись на приблизно 10 тис.

промислових підприємствах Європи. У 2008 р. Європейська рада і Європейський парламент прийняли Регламент про класифікацію, маркування та упаковку речовин і сумішей.

Аналізуючи вище викладене, можна зробити висновок, що прогрес наукових знань, розвиток індустрії, ядерних технологій не лише дарує людству надію, але і ставить нові надзвичайно гострі проблеми. Техногенна безпека населення визначається рівнем засобів її гарантування. Забезпечення сучасного рівня гарантування техногенної безпеки життєдіяльності населення в Україні вимагає істотного підвищення ефективності науково обґрунтованої системи управління даними процесами в просторовому аспекті. Ці зміни мають ґрунтуватися на вже існуючій системі організаційного, нормативно-правового, економічного механізмів управління державної системи прогнозування НС. При цьому важливим є формування сучасної ідеології протидії техногенним загрозам безпеці життєдіяльності населення та необхідності розробки стратегії гарантування безпеки, а також удосконалення існуючої нормативно-правової бази щодо техногенної безпеки з урахуванням досвіду розвинутих країн світу, наприклад переймаючи досвід розвитку Європи у напрямку прийняття сімейства директив «Севезо».

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Сукупне майно ПП «МІД» складається з необоротних, оборотних активів та витрат майбутніх періодів, причому питома вага необоротних становила 33% в 2017 р. і зменшилася до 32% у 2018 р.

У цілому майно ПП «МІД» за аналізований період зросло на 10559 тис. грн., або на 35%, що може свідчити про нарощування обсягів діяльності. Питома вага оборотних активів ПП «МІД» в 2018 р. склала 64% і знизилась у порівнянні з 2017р. (на 3%). Найбільшу питому вагу займає дебіторська заборгованість - 48% у 2017 р. та 43% у 2018 році.

Величина власного капіталу у 2018 році зросла на 4091 тис. грн. або на 30 %, а поточних зобов'язань – на 6468 тис. грн. або 40%. У джерелах формування активів найбільшу питому вагу становлять саме поточні зобов'язання. Їх зростання на ПП «МІД» можна оцінювати як негативну тенденцію та свідчить про підвищення рівня фінансової залежності суб'єкта господарювання від позикового капіталу.

Сума позиченого капіталу за звітний період зросла на 6468 тис. грн., або на 40%. Його частка у структурі капіталу зросла на 2% і складає 56 % сукупного капіталу підприємства.

Це свідчить про зниження рівня фінансової стійкості ПП «МІД» і збільшення залежності від зовнішніх поточних джерел фінансування.

Зростання власного капіталу ПП «МІД» у 2018 році на 4091 тис. грн.. або 30% відбулося за рахунок збільшення нерозподіленого прибутку на 4091 тис. грн. або 35%, що оцінюється позитивно.

Як позитивну тенденцію слід відмітити позитивне значення обсягу власного оборотного капіталу, адже, він вказує про те, що у 2017 році 3797 тис. грн.. власного капіталу було спрямовано на фінансування оборотних активів, а у 2018

році – 3472 тис. грн. Зниження цього показника на 325 тис. грн. або 9% свідчить про зниження його мобільності.

На кінець 2018 року частка необоротних активів сформованих за рахунок власного капіталу і прирівняних до нього джерел засобів зростає на 8% і досягла рівня 81%. Про це свідчить динаміка власного основного капіталу. Така ситуація веде до деякого сповільнення оборотності власного капіталу.

Аналіз абсолютних показників свідчить, що ПП «МІД» у 2018 та 2017 роках отримало прибутки: 120 тис. грн., що становило 1% від його прогнозованої величини $(120 : 7000) * 100$). Приріст прибутку становив 2235 тис. грн., або $(2235 : 4885) * 100 = 45\%$. Так у 2018 році частка собівартості у чистому доході від реалізації складає 84%, тобто у абсолютному вимірнику перевищує чистий дохід від реалізації на 21391 тис. грн., у 2017 році теж 84%.

Ефективність використання активів ПП «МІД» у звітному році є високою та покращилась. Про це свідчить те, що показники рентабельності мають тенденцію до збільшення. Так, кожна гривня вкладена в активи принесла підприємству в звітному періоді збиток в сумі 13 коп., що на 2 коп., вище рівня попереднього періоду. У звітному році кожна гривня вкладена власниками принесла їм прибуток в сумі 30 коп., що на 6 коп. вище рівня минулого періоду.

У 2018 році одна гривня виготовленої продукції принесла ПП «МІД» прибуток в сумі 3 коп. Це на 1 коп. більше рівня минулого періоду. Зміни в рівні показника рентабельності реалізації відбуваються під впливом структури реалізації і рентабельності окремих видів продукції.

Аналіз коефіцієнтів фінансової стійкості ПП «МІД» свідчить, що не всі вони відповідають встановленим нормативам. Оцінюючи кількісне значення коефіцієнту автономії та фінансової залежності, можна зробити висновок про залежність ПП «МІД» від зовнішніх джерел фінансування на 54% та 56% на початок і кінець 2018 року. Коефіцієнт фінансової залежності на 0,04% та 0,06%

перевищує нормативне значення на початок і кінець 2018 року. Це говорить про те, що майно і боргові права фінансуються частково за рахунок залучених коштів.

Коефіцієнт маневрування за звітний рік знизився на 1% і на 28% перевищує нормативне значення. Тобто 68% власного капіталу і прирівняних до нього джерел засобів направлялося на фінансування поточної діяльності досліджуваного підприємства. Це свідчить про достатню високу мобільність капіталу підприємства, що зумовлено високою прибутковістю підприємства.

За рахунок власного оборотного капіталу підприємство на початок року і кінець року формувало 19% і 13% своїх оборотних активів, тобто 81% та 87% відповідно оборотних активів ПП «МІД» формується за рахунок позиченого капіталу, що свідчить про наявність у підприємства власного оборотного капіталу.

На початок року частка реальних активів в загальній вартості майна становить 26%, а на кінець року – 35%, що не відповідає нормативному значенню, однак даний коефіцієнт зростає у динаміці.

Значення коефіцієнту самофінансування вказує на те, що 116% та 125% вартості майна підприємства і його боргових прав фінансується за рахунок власного капіталу.

Судячи із значення коефіцієнта довгострокового залучення позиченого капіталу, можна зробити висновок, що на кожен гривню вкладену в активи на початок року припадало 0 коп. позиченого капіталу, який залучався на довгостроковій основі. За рік ця частка не змінилася.

На початок року на кожен власну гривню вкладену в активи припадало 0,86 грн. позичених засобів. На кінець звітнього року ця знизилась до 0,79 грн. Таким чином, можна зробити висновок, що фінансова стійкість ПП «МІД» достатньо висока, бо існує незначна залежність підприємства від зовнішніх джерел фінансування. Даний висновок підтверджується значенням коефіцієнта автономії.

Фінансовий стан ПП «МІД» є нормально стійким. Однак необхідно розробити стабілізуючі заходи, щоб досягнути рівня абсолютної стійкості. До них

можна віднести збільшення джерел фінансування власного капіталу, збільшення прибутків, додаткове залучення довгострокових засобів, орієнтованих на розширення виробництва.

І на початок, і на кінець 2018 року нагальні борги ПП «МІД» не може своєчасно погасити, оскільки підприємству не вистачає грошових коштів. Отже, баланс підприємства не є абсолютно ліквідним. Однак, ПП «МІД» може погасити короткострокові борги і постійні пасиви за рахунок активів, що швидко реалізуються та активів, що важко реалізуються.

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Автоматизація бухгалтерського обліку "1С: Бухгалтерія". Облік матеріальних цінностей (крім товарів): прихід, видаток // Галицькі контракти. Дебет-кредит. — 2010. - №9.-С.28-45.
2. Адамс Р. Основы аудита / Р. Адамс; Пер. с англ. / Под ред. Я.В. Соколова. – М.: Аудит, ЮНИТИ, 2009. – 398с.
3. Алборов Р. А. Аудит в организациях промышленности, торговли и АПК / Р. А. Алборов. – [4-е изд. перераб. и доп.]. – М. : “Издательство “Дело и Сервис”, 2010. – 432с.
4. Андреева Г. І. Економічний аналіз: навч.-метод. Посібник / Г. І. Андреева. — К. : Знання, 2012. — 263с. — (Серія "Вища освіта ХХІ століття").
5. Атамас П.Й. Бухгалтерський облік у галузях економіки: [навч. посібник] / П.Й. Атамас. - К.: Центр учбової літератури, 2008. - 392 с..
6. Ахтирська О. Придбання запасів. Бухгалтерський і податковий облік / О. Ахтирська // Дебет-Кредит. - 2011. № 50. – С. 15-20.
7. Байдык О. Методы калькуляции себестоимости / О. Байдык // Бизнес. - 2010. - 31 января. - С.43-53.
8. Бакун Ю. Особливості проведення переоцінки запасів відповідно до П(С)БО / Ю. Бакун // Дебет-Кредит. - 2011. - № 48. – С. 10-13.
9. Баранова Я. В. Тестирование учета материалов при проведении аудита / Я. В. Баранова // Аудиторские ведомости. - 2012. №11.- С. 3-5.
10. Бардаш С. В. Інвентаризація: теорія, практика, комп'ютеризація / С. В. Бардаш. – Житомир: ЖДТУ, 2011. – 372с.
11. Белов Н.Г. Организация первичного учета в сельскохозяйственных предприятиях / Н.Г. Белов, В.А. Орлов. - М.: Издательство "Статистика", 1973. - 272 с.

12. Белоусова І. Проблеми обліку виробничих витрат і калькулювання собівартості продукції в промисловості / Белоусова І., Чумаченко М. // Бухгалтерський облік і аудит. – 2009. - №4. – С. 4-9.
13. Бланк И. А. Финансовый менеджмент: учебный курс / И. А. Бланк. – К.: Ника-Центр, Эльга, 2001. – 528с.
14. Болюх М. А. Аналіз фінансово-господарської діяльності бюджетних установ: навч. посібник / М. А. Болюх, А. П. Заросило / Державний вищий навчальний заклад "Київський національний економічний ун-т ім. Вадима Гетьмана". — К. : КНЕУ, 2012. — 342с.
15. Булах Т. Основні напрями вдосконалення організаційно-економічного забезпечення регіонального розвитку підприємництва у сфері послуг / Т. Булах // Підприємництво, господарство і право. - 2008. - № 7. - С. 156-159.
16. Бутинець Т.А. Документування господарських операцій: теорія, методологія, комп'ютеризація. Наукове видання / Т.А. Бутинець. -Житомир: ЖІТІ, 1999. - 412 с.
17. Бухгалтерський облік в Україні: нормативна та методична база: Навчальний посібник / Укладачі: Г.О. Партин, А.Г. Загородній, Л.М. Пилипенко. – Львів: “Магнолія плюс”, 2011. – 264с.
18. Бухгалтерський облік в Україні: навч. Посібник; за ред. Р. Л. Хом'яка, В. І. Лемішовського. — [7-ме вид., доп. і перероб.]. — Львів: Національний університет “Львівська політехніка”, “Інтелект-Захід”, 2012. — 1224 с.
19. Бухгалтерський облік за національними стандартами. Практичний посібник. – [4-те видання доповнене і перероблене] / Укладачі: Я. Д. Крупка, З. В. Задорожний, Б. М. Литвин, Р. О. Мельник. - Тернопіль: Економічна думка, 2007.
20. Бухгалтерський облік і фінансова звітність - об'єкти фінансового контролю: Метод. посібник / Державна контрольно-ревізійна служба. / П.К. Германчук (кер.колективу авт.-упоряд.). — К. : Атіка; Ельга-Н, 2010. — 303с.

21. Бухгалтерський облік та фінансова звітність в Україні: Навчально-практичний посібник / За ред. С.О. Голова. - Дніпропетровськ: ТОВ "Баланс-Клуб", 2009. - 768 с.
22. Бухгалтерський фінансовий облік / Бутинець Ф.Ф., Бородкін О.С., Герасимович А.М., Кірейцев Г.Г. та інші/ Під ред.Ф.Ф. Бутинця. - Житомир.: ПП «Рута», 2011. - 608 с.
23. Бухгалтерський фінансовий облік. Підручник / За ред. Ф.Ф. Бутинця. - Житомир: ЖІТІ, 2010. - 627 с.
24. Бухгалтерський фінансовий та внутрігосподарський облік в галузях системи переробної промисловості АПК (на основі національних стандартів) / За ред проф., д-ра екон.наук В.В.Сопка та О.В.Бойка – К.: “Фенікс” , 2010. – 468 с.
25. Валуєв Б. І. Організаційні можливості поглиблення інтеграційних процесів в управлінні підприємством // Наукові праці Кіровоградського державного технічного університету. Економічні науки.Ч.1- вип.4.-Кіровоград: КДТУ, 2011- С.17-22.
26. Галасюк В. В. Проблемы теории принятия экономических решений: Монография / В. В. Галасюк. - Днепрпетровск: Новая идеология, 2009. - 304с.
27. Гайдис Н. М. Фінансовий аналіз: навч.-метод. посібник для студ. вищих навч. закл. / Н. М. Гайдис / Національний банк України; Львівський банківський ін-т. — Л. : ЛБІ НБУ, 2010. — 414с.
28. Гоголев А. К. Бухгалтерський учет на комп'ютере. Практическое пособие по организации учета с использованием комп'ютера / А. К. Гоголев. – М.: ИНФРА – М., 2011. – 208с.
29. Голенко О. Бухгалтерський калейдоскоп. "Арифмоїд", або Псевдорозрахунок ТЗВ / О. Голенко // Податки та бухгалтерський облік. - 2011.- №69(323).- С.40-43.
30. Голов С. Ф. Бухгалтерський облік в Україні: аналіз стану та перспективи розвитку / С. Ф. Голов / Міжнародний ін-т менеджменту (МІМ-Київ). — К. :

Центр учбової літератури, 2011. — 522с.

31. Гольцова С. М. Бухгалтерський облік: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / С. М. Гольцова, І. Й. Плікус. — [Вид. 2-ге, перероб. і доп.]. — Суми : Університетська книга, 2011. — 254с.
32. Гончарук Я. А. Аудит: навч. посібник / Я. А. Гончарук, В. С. Рудницький. Львів: Світ, 2010.-296с.
33. Горецька Л. Л. Економічна природа активів: обліковий аспект / Л. Л. Горецька // Вісник ЖДТУ. - № 20. - 2011. - С. 49-57.
34. Горицкая Н. Калькулирование производственной себестоимости в соответствии с Положением (стандартом) бухгалтерского учета 16 "Расходы" / Н. Горицкая // Бухгалтерия. Налоги. Бизнес. - 2012. - №40. – С. 36-48.
35. Горицька Н. Приклади застосування методів списання запасів відповідно до Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 9 "Запаси" / Н. Горицька // Галицькі контракти. Дебет-Кредит. - 2011. - № 12. - С.8-12.
36. Горшар В. С. Облік запасів / В. С. Горшар // Бухгалтерія. – 2013. – №3 – С.49-52.
37. Грицак Н. Організація внутрішнього аудиту автотранспортних підприємств / Н. Грицак // Бухгалтерський облік і аудит. – 2007. - №2. – С.37-40.
38. Гуккаев В. Б. Учетная политика организации / В. Б. Гуккаев. – [2-е изд. перераб. и доп.]. – М.: Бератор-Пресс, 2010. – 256 с.
39. Гура Н. О. Облік на підприємствах малого бізнесу: навчальний посібник / Н. О. Гура, Т. Г. Мельник, Т. М. Моторина. — К. : Знання, 2011. — 310с.
40. Даньків Й.К. Бухгалтерський облік у галузях економіки: [навч. посібник] / Й.К. Даньків, М.Р. Лучко, М.Я. Остап'юк. - К.: Знання, 2007. - 243 с.
41. Додаток до постанови КМУ від 25.02.2009 № 207 «Перелік документів, необхідних для здійснення перевезення вантажу автомобільним транспортом у внутрішньому сполученні»

42. Дунаєв В. Визначення тарифів на вантажопасажирські автоперевезення / В. Дунаєв //Справочник економіста. – 2007. - №11. – С.76-77.
43. Жадько К. С. Бухгалтерський облік у схемах і таблицях: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / К. С. Жадько, В. В. Семенюта, Л. Ш. Олійник / Дніпропетровська держ. фінансова академія. — К. : Центр учбової літератури, 2012. — 112с.
44. Економічна енциклопедія: у трьох томах / Ред. кол.: ...С.В. Мочерний (відпр. Ред.) та ін. – К.: Видавничий центр “Академія”, 2001. – 848с.
45. Економічний аналіз: навчальний посібник. За редакцією М.Г. Чумаченка. – К.: КНЕУ, 2010. – 540 с.
46. Загородній А. Г. Бухгалтерський облік: основи теорії та практики. Підручник / А. Г. Загородній, Г. О. Партин, Л. М. Пилипенко. – [4-те вид., перероб. і доп.]. – К. : Знання, 2011. – 550 с.
47. Закон України "Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні" // комп'ютерна правова система “ЛІГА – ЗАКОН”: Професіонал 7.4.1 Соруіht: ІАЦ “ЛІГА” 1991-2014.
48. Закон України “ Про транспортно-експедиторську діяльність ” // комп'ютерна правова система “ЛІГА – ЗАКОН”: Професіонал 7.4.1 Соруіht: ІАЦ “ЛІГА” 1991-2018.
49. Захожай В.Б. Бухгалтерський облік у галузях економіки: [навч. посібник] / В.Б. Захожай, М.Ф. Базась, М.М. Матюха, В.М. Базась. - К.: МАУП, 2005. - 968 с.
50. Зубицька І. Облік витрат на виробництво продукції / І. Зубицька // Все про бухгалтерський облік. - 2010. - 17 березня. - С. 41.
51. Івахненко В. М. Курс економічного аналізу: навчальний посібник / В. М. Івахненко. - К.: Знання-Преса, 2010. - 207с.
52. Інструкція про застосування плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій // комп'ютерна правова система “ЛІГА – ЗАКОН”: Професіонал 7.4.1 Соруіht: ІАЦ “ЛІГА”

1991-2014.

53. Карев В. Облік запасів: школа бухгалтера / В. Карев, В. Пантелєєв // Дебет-кредит. – 2012. – №17. – С.34-38.
54. Карев В. Облік запасів: школа бухгалтера / В. Карев, В. Пантелєєв // Дебет-кредит. – 2012. – №20. – С.35-37.
55. Кармазін В. А., Савицька О. М. Економічний аналіз: практикум / В. А. Кармазін, О. М. Савицька. — К. : Знання, 2011. — 255с
56. Кононенко О. Транспортно-заготівельні витрати: облік і розподіл / О. Кононенко // Податки та бухгалтерський облік. - 2011. -№40(295). - С.40-47.
57. Косміна Р. М. Бухгалтерський (фінансовий) облік: навч. посіб. для студ. екон. спец. ВНЗ / Р. М. Косміна; Ю.Д. Чацкіс (ред.). — К. : Вища школа, 2012. — 255с.
58. Костюченко В. М. Облік і аналіз діяльності групи підприємств, як єдиної економічної одиниці: монографія / В. М. Костюченко / МОН України; Міжнародний ін-т менеджменту (МІМ-Київ). — К. : Центр учбової літератури, 2011. — 504с.
59. Кубай Н.Є. Теорія життєвого циклу фірми: стиль і стратегія управління / Н.Є. Кубай // Економіка та держава. - 2006. - № 5. - С. 46-53.
60. Кузнецова С. А. Бухгалтерський облік в системі формування управлінської інформації: методологія та практика: монографія / С. А. Кузнецова / Таврійський держ. агротехнологічний ун-т. — Мелітополь : Таврійський держ. агротехнол. ун-т, 2011. — 296с.
61. Кузнецова С. А. Бухгалтерський облік в управлінні підприємством: навч. посібник / С. А. Кузнецова / Таврійський держ. агротехнологічний ун-т. — Мелітополь : Видавничий будинок ММД, 2012. — 230с.
62. Кулаковська Л. П. Основи аудиту: навчальний посібник для студентів вищих закладів освіти / Л. П. Кулаковська, Ю. В. Піча. – К.: Каравела: Львів: “Новий світ”, 2010. – 504с.

63. Кулицький С. П. Організація інформаційної діяльності у сфері управління / С. П. Кулицький. – К: МАУП, 2013. – С. 38.
64. Кундря-Висоцька О.П. Бухгалтерський облік: Навч. посіб. для студ. вищих навч. закл. / Національний банк України; Львівський банківський ін-т. — Л. : ЛБІ НБУ, 2010. — 303с.
65. Кундря-Висоцька О. П. Бухгалтерський облік: навч. посіб. для студ. вищих навч. закл. / О. П. Кундря-Висоцька. – Л. : ЛБІ НБУ, 2011. – 303с.
66. Лагунина В. Бухгалтерский учет с нуля / В. Лагунина, А. Панченко. – Днепропетровск: Баланс-Клуб, 2010. – 320 с.
67. Ладутько Н.И. Бухгалтерский учет / Н. И. Ладутько, П. Е. Борисевский, Н. П. Дробышевский, Е.Н. Ладутько; под общей редакцией Н. И. Ладутько.– [3-е изд., перераб. и доп.]. – Мн. : “ФУАинформ”, 2011. – 832 с.
68. Лактіонова Л. А. Фінансовий аналіз суб'єктів господарювання: монографія / Л. А.Лактіонова. – К.: КНЕУ, 2010. – 387с.
69. Лист Мінінфраструктури № 2455 від 11.03.2014 № 2455/25/10-
70. Левицька Н.П. Бухгалтерський облік в галузі народного господарства / Н.П. Левицька. - К.: Основа, 1999. - 276 с.
71. Лігоненко Л. О. Антикризове управління підприємством: теоретико-методологічні засади та практичний інструментарій / Л. О. Лігоненко.- К. : Київ. нац.торг.-екон.ун-т - 2010. - С.118 - 138.
72. Малишкін О. Звітність з авто послуг: специфіка: [Електронний ресурс] / О. Малишкін // Дебет - Кредит. - 2004. - №6. - Режим доступу до журн.
73. Мельник А.Ф. Організаційно-економічний механізм розвитку територіального комплексу послуг / Мельник А.Ф. - Тернопіль, 1997. - 252 с.
74. Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті, затв. наказом Міністерства транспорту України від 05.02.2001 р. №65.
75. Мних Є. В. Економічний аналіз діяльності підприємства: підручник / Є. В.

Мних/ Київський національний торговельно-економічний ун-т. — К., 2012. — 513с.

76. Мошенський С. З. Економічний аналіз: підручник для студ. екон. спец. вищ. навч. закладів / С. З. Мошенський, О. В. Олійник / Житомирський держ. технологічний ун-т / Ф.Ф. Бутинець (відп.ред.). — [2-ге вид., доповн. і перероб.]. — Житомир : ПП "Рута", 2011. — 704с.
77. Наказ Міністерства фінансів України “Про затвердження Інструкції про порядок реєстрації виданих, повернутих і використаних довіреностей на одержання цінностей” від 16.05.1996р. №99.
78. Наказ Мінстату “Про затвердження типових форм первинних облікових документів з обліку сировини та матеріалів” від 21.06.1996р. №193.
79. Наказ Мінтрансу № 363 «Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» від 14.10.
80. Нападовська Л. В. Управлінський облік: підручник / Л. В. Нападовська. Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2010. - 450 с.
81. Николайчук В. Е. Заготовительная и производственная логистика / В. Е. Николайчук. – СПб: Питер, 2012. – 160 с.
82. Новодворский В. Д. Бухгалтерський учет производственных ресурсов: вопросы теории и практики / В. Д. Новодворский. – М.: Финансы и статистика, 2001. – 254с.
83. Облік в галузях економічної діяльності: автотранспорт і [навч. посібник] / Н.М. Малюга, Я.В. Лебедзевич, Л.Л. Горецька, Т.В. Давидюк; За ред. проф. Ф.Ф. Бутинця. -Житомир: ЖІТІ, 2000.-480 с.
84. Організація бухгалтерського обліку: навчальний посібник / Ф. Ф. Бутинець, О. В. Олійник, М. М. Шигун, С. М. Шулякова. – Житомир: ЖІТІ, 2010. – 576с.
85. Павлюк І. Проблеми бухгалтерського обліку виробничих запасів, товарів та пропозиції щодо їх вирішення / І. Павлюк // Бухгалтерський облік і аудит. – 2011. – №6. – С. 40-53.

86. Партин Г. О. Бухгалтерський облік: основи теорії та практики: навчальний посібник / Г. О. Партин. – К.: Знання, КОО, 2010. – 245 с.
87. Пархоменко В. М. Реформування бухгалтерського обліку в Україні: положення (стандарт), плани рахунків, реєстри бухгалтерського обліку, 400 типових кореспонденцій. Відповіді на запитання. Коментарі / В. М. Пархоменко, П. П. Баранцев. Ч.4. – Луганськ, 2010. – 640 с.
88. Переверзева О. Оподаткування транспортно-експедиторських послуг / О. Переверзева // Все про бухгалтерський облік. – 2006. - №45. – С.25-30.
89. План рахунків бухгалтерського обліку та інструкція про його застосування. Затверджена наказом Міністерства фінансів України від 30.11.1999 №291 // Бухгалтерський облік та аудит. - 2011. - № 1. - С. 3-64.
90. Позов А. Проблеми методичного забезпечення обліку витрат / А. Позов // Баланс. -№51(284). - 18 грудня 2010. - С.23-24.
91. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 15 "Доходи". Затверджене наказом Міністерства фінансів України від 20.10.1999 р. №246 // Баланс. - 2011-№1.-С. 35-37.
92. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 "Витрати". Затверджене наказом Міністерства фінансів України від 20.10.1999 р. №246 // Баланс. - 2011-№1.-С. 35-37.
93. Постна Ю. В. Забезпечення інформаційною базою інвесторів шляхом проведення аудиторської перевірки / Ю. В. Постна // Вісник Львівської комерційної академії. – Серія економічна, випуск 16 – Львів, 2012. – С.383-388.
94. Приходько Н. І. Фінансовий аналіз: навч. посібник / Н. І. Приходько / Харківська філія Українського держ. ун- ту економіки і фінансів. — Х. : ІНЖЕК, 2011. — 192с.
95. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 р. №1955-IV.

96. Пупко Г.М. Аудит и ревизия: Учеб. Пособ / Г. М. Пупко.- М.: Мисанта, 2008. - 429 с.
97. Пушкар М. С. Фінансовий облік: Підручник / М. С. Пушкар. - Тернопіль: Карт - бланш, 2002. - 628 с.
98. Редько К. Основи методики аудиторської перевірки оборотних активів відповідно до вимог ДКЦПФРУ / К. Редько // Бухгалтерський облік і аудит. – 2010. – № 8. – С. 45-51.
99. Савченко В. Я. Аудит: навч. посібник / В. Я. Савченко. – К.: КНЕУ, 2010. – 322 с.
100. Свідерський Є. І. Бухгалтерський облік у галузях економіки: навч. посіб. / Є. І. Свідерський. — К. : КНЕУ, 2011. — 234с.
101. Сергеев В. И. Логистика в бизнесе.: ученик / В. И. Сергеев. – М.: ИНФРА – М., 2013.– 608с.
102. Серікова Т. М. Бухгалтерський облік: навч. посібник / Т. М. Серікова, В. Д. Понікаров, Д. В. Назаренко / Харківський національний економічний ун-т. — Х. : ІНЖЕК, 2012. — 296с.
103. Скирпан О. П. Фінансовий облік: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / О. П. Скирпан, М. С. Палюх / Тернопільський національний економічний ун-т. — Т. : ТНЕУ, 2012. — 407с.
104. Сопко В. Бухгалтерський облік: навчальний посібник / В. Сопко. – К. : КНЕУ, 2008. – 500с.
105. Сопко В. Організація бухгалтерського обліку, економічного контролю та аналізу: Підручник / В. Сопко, В. Завгородній. - К.: ЮШУ, 2010. - 260 с.
106. Сопко В. В. Бухгалтерський облік: основи теорії та концептуальні засади побудови: Навч.-метод. Посібник / В. В. Сопко, О. В. Сопко. — К. : Товариство "Знання" України, 2009. — 231с.
107. Сотникова Л. В. Внутренний контроль и аудит. Учебник / Л. В. Сотникова / ВЗФЭИ. -М.:ЗАО "Финансыстатинформ", 2011.- 239с.

108. Терехов А. А. Аудит: Перспективы и развитие / А. А. Терехов. – М. : “Финансы и статистика”, 2010. - 560 с.
109. Ткаченко Н. Бухгалтерський облік формування витрат виробництва і калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг) / Н. М. Ткаченко // Все про бухгалтерський облік. - 2010. - 22 червня. - С. 16-19.
110. Хоменко Ю. Ліцензії для автоперевезень: одержуємо та обліковуємо / Ю. Хоменко // Все про бухгалтерський облік. - 2007 - №41. – С.7-11.