

Міністерство освіти і науки України
Сумський державний університет
Навчально-науковий інститут бізнесу, економіки та менеджменту
Кафедра бухгалтерського обліку та оподаткування

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА
На тему «УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ЛОГІСТИКОЮ
ПІДПРИЄМСТВА: ОБЛІК ТА ЗВІТНІСТЬ»
Спеціальності 071 «Облік і оподаткування»
Студентки 2 курсу, групи ОП.мз-01с
Устик Євгенії Сергіївни

Подається на здобуття освітнього ступеня магістр.

Кваліфікаційна робота магістра містить результати власних досліджень.
Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на
відповідне джерело

(підпис)

Устик Є.С.

(ініціали та прізвище студента)

Керівник: к.е.н., ст. викладач Овчарова Н.В.

(підпис)

РЕФЕРАТ

кваліфікаційної роботи на тему:

«УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ЛОГІСТИКОЮ ПІДПРИЄМСТВА: ОБЛІК ТА ЗВІТНІСТЬ»

студентки Устик Євгенії Сергіївни

Сучасний динамічний розвиток економіки стимулює суб'єктів господарювання до пошуку нових шляхів підвищення конкурентоспроможності, стабільного функціонування, перспектив розвитку та фінансової стійкості, що досягається за рахунок ефективної системи управління зі стратегічною направленістю. Тому виникає потреба у вдосконаленні технології її формування, визначенні нових об'єктів обліку, формуванні відповідного інформаційного забезпечення в системах обліку та документування.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження теоретичних і практичних аспектів обліку та звітності в системі управління транспортною логістикою підприємства, розроблення рекомендацій щодо удосконалення системи управління та формування її обліково-аналітичного забезпечення з метою прийняття управлінських рішень.

Об'єктом дослідження є процес управління транспортною логістикою підприємства та формування його обліково-аналітичного забезпечення в ТОВ «САМ ТРАНС».

Предметом дослідження виступає сукупність теоретичних, методологічних та прикладних засад обліку управління транспортною логістикою з метою формування ефективної системи управління та його інформаційного забезпечення.

Основний науковий результат роботи полягає в наступному: розроблено механізм удосконалення управління транспортною логістикою підприємства на основі системи збалансованих показників, запропоновано алгоритм складання управлінської звітності транспортно-логістичної

діяльності; удосконалено структуру синтетичних та аналітичних рахунків для накопичення аналітичної інформації в частині обліку транспортних-логістичних витрат; запропоновано підвищення документального забезпечення системи управління шляхом використання управлінських звітів.

Одержані результати можуть бути використані для подальших досліджень щодо вдосконалення технології формування обліково-аналітичного та документального забезпечення управління транспортною логістикою в ТОВ «САМ ТРАНС» на основі системи збалансованих показників (довідка №1122/1 від 22 листопада 2021р.).

Результати апробації основних положень кваліфікаційної магістерської роботи розглядалися на II Всеукраїнській науково-практичній інтернет конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених «Розвиток інноваційного фінансового управління суб'єктами економіки в умовах реалізації євроінтеграційної стратегії України» (м. Хмельницький, 16 листопада 2021 року).

Ключові слова: транспортна логістика, облік, транспортні витрати, управління, управлінська звітність, збалансована система показників.

Для досягнення поставленої мети та завдання були використані такі загальнонаукові методи: індукція, дедукція, аналіз, синтез, конкретизація; методичні прийоми: вибірка, порівняння, узагальнення.

Інформаційною базою кваліфікаційної роботи є результати наукових досліджень вітчизняних та зарубіжних учених, матеріали фахових видань та науково-практичних конференцій, фінансова звітність, нормативи та документи з обліку транспортно-логістичної діяльності ТОВ «САМ ТРАНС».

Зміст кваліфікаційної випускної роботи викладено на 78 сторінках, зокрема список використаних джерел із 69 найменувань, розміщений на 9 сторінках. Робота містить 4 таблиці, 20 рисунків, а також 13 додатків, розміщених на 15 сторінках.

Рік виконання кваліфікаційної роботи – 2021 рік.

Рік захисту роботи – 2021 рік.

Міністерство освіти і науки України
Сумський державний університет
Навчально-науковий інститут бізнесу, економіки та менеджменту
Кафедра бухгалтерського обліку та оподаткування

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри
к.е.н., доцент
_____ Серпенінова Ю.С.
(підпис)
«__» _____ 2021 р.

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ МАГІСТРА
спеціальність 071 «Облік і оподаткування»
студенту 2 курсу, групи ОП.мз-01с
Устик Євгенії Сергіївни

(прізвище, ім'я, по-батькові)

1. Тема роботи: «Управління транспортною логістикою підприємства: облік та звітність» затверджена наказом по університету від «9» листопада 2021 року № 0809-VI
2. Термін подання студентом закінченої роботи «14» грудня 2021 року
3. Мета кваліфікаційної роботи полягає в дослідженні теоретичних і практичних аспектів управління транспортною логістикою підприємства, розробка системи управління транспортною логістикою та формування обліково-аналітичного та документального забезпечення з метою прийняття управлінських рішень.
4. Об'єкт дослідження: процес управління транспортною логістикою на основі обліково-аналітичного та документального забезпечення.
5. Предмет дослідження: сукупність теоретичних, методологічних та прикладних аспектів обліку транспортної логістики з метою формування ефективної системи управління та його інформаційного забезпечення.
6. Кваліфікаційна робота виконується на ТОВ «САМ ТРАНС».
7. Орієнтовний план кваліфікаційної роботи, терміни подання розділів керівникові та зміст завдань для виконання поставленої мети.

Розділ 1 «Теоретичні основи управління транспортною логістикою підприємства» - 22 жовтня 2021 року _____

(назва – термін подання)

У розділі 1 розкрити сутність транспортної логістики, з'ясувати основні облікові аспекти управління транспортною логістикою та підходи до

формування транспортно-логістичної звітності, зробити висновки
Розділ 2 «Облік та звітність в системі управління транспортною логістикою
ТОВ «САМ ТРАНС» - 12 листопада 2021 року
(назва – термін подання)

У розділі 2 проаналізувати фінансово-економічний стан підприємства,
обліково-аналітичні аспекти транспортно-логістичної діяльності ТОВ «САМ
ТРАНС».
(зміст конкретних завдань до розділу, які має виконати студент)

Розділ 3 «Удосконалення системи обліково-аналітичного забезпечення
управління транспортною логістикою ТОВ «САМ ТРАНС» - 3 грудня 2021 р.
(назва – термін подання)

У розділі 3 запропонувати шляхи вдосконалення процесу управління
транспортною логістикою шляхом удосконалення системи формування
облікового-аналітичного та документального забезпечення
(зміст конкретних завдань до розділу, які повинен виконати студент)

Дата видачі завдання: «30» вересня 2021 року

Керівник кваліфікаційної роботи _____
(підпис)

Овчарова Н.В.
(ініціали, прізвище)

Завдання до виконання одержав _____
(підпис)

Устик Є.С.
(ініціали, прізвище)

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОБЛІКУ ТА ЗВІТНОСТІ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ЛОГІСТИКОЮ ПІДПРИЄМСТВА	10
1.1. Економічна сутність транспортної логістики підприємства	10
1.2. Облік в системі управління транспортною логістикою підприємства	15
1.3. Основні підходи до формування транспортно-логістичної звітності підприємства.....	20
РОЗДІЛ 2. ОБЛІК ТА ЗВІТНІСТЬ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ЛОГІСТИКОЮ ТОВ «САМ ТРАНС»	26
2.1. Організаційно-економічна характеристика ТОВ «САМ ТРАНС»	26
2.2. Транспортно-логістична діяльності ТОВ «САМ ТРАНС»: обліково- аналітичні аспекти.....	33
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ОБЛІКОВО-АНАЛІТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ЛОГІСТИКОЮ ТОВ «САМ ТРАНС»	40
3.1. Удосконалення управлінського обліку транспортно-логістичної діяльності ТОВ «САМ ТРАНС».....	40
3.2. Удосконалення обліково-аналітичного забезпечення управління транспортною логістикою ТОВ «САМ ТРАНС»	46
ВИСНОВКИ	52
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	55
ДОДАТКИ	64

ВСТУП

Сучасний динамічний розвиток економіки стимулює суб'єктів господарювання до пошуку нових шляхів підвищення конкурентоспроможності, стабільного функціонування, перспектив розвитку та фінансової стійкості. Щоб досягти даних аспектів необхідна наявність на підприємстві ефективної системи управління. Окрім оперативного управління, для досягнення розвитку та збільшення прибутковості підприємства необхідне впровадження системи стратегічного управління. Тому наразі актуалізується питання щодо моделювання системи стратегічного управління в межах окремого підприємства, а також питання щодо його обліково-аналітичного та документального забезпечення, як важливого інформаційного масиву для прийняття управлінських рішень зі перспективою на майбутнє.

Транспортна логістика є однією із ключових складових логістичної системи підприємства, оскільки взаємо пов'язує в просторі та часі процеси закупівлі, виробництва, транспортування та збуту продукції. Управління транспортною логістикою забезпечує баланс рівнів транспортних витрат та доходу, що в наступному впливає на прибутковість діяльності.

Значна кількість науковців розглядали питання логістики із багатьох позицій, зокрема, досліджували історичні, загально-теоретичні її аспекти. Однак, питаннями саме транспортної логістики були присвячені праці таких вчених, як: Л. М. Ачкасова [16], Т. Г. Сухорукова, І. Л. Назаренко, М. О. Устенко [17], К. С. Чимош [15], Д. О. Палант [19], В. В. Гришко, М. Л. Болдирева [18], В. С. Стоколяс [20], Р. М. Скриньковський, Н. Р. Костюк, Н. М. Коваль, М. М. Галелюк [21], М. О. Устенко [23], Т. Г. Сухорукова, І. Л. Назаренко [24], В. В. Аулін, Д. О. Великодний, В. О. Дьяченко [33] та інших.

Практичні аспекти реалізації елементів управління транспортною логістикою вивчали такі науковці-економісти як: Г. В. Верещагіна,

К. В. Сушко [22], І. В. Токмакова [24], В. В. Лифар [25], Є. А. Дудін [29], Б. О. Фурман, Т. Г. Гапчак [31], С. О. Корецька, А. Ю. Якимчук, Т. С. Карпан [34], О. В. Декалюк, П. О. Коронівський, І. В. Левицька [36], Л. Ю. Шевців [46] та інші.

Проаналізувавши праці вищенаведених науковців, зазначимо, що здебільшого вони приділяли більше уваги загальним питанням логістики, розкриваючи її сутність, значення, функції, елементи та практичне застосування в підприємницькій діяльності. Значно менше уваги в дослідженнях приділялося теоретичним та практичним питанням транспортної логістики. Недостатньо в літературі також висвітлені питання облікового-аналітичного забезпечення, формування управлінської звітності для проведення подальшого аналізу та оцінки транспортно-логістичної діяльності.

Управління транспортною логістикою визначає ефективність матеріальних, фінансових, трудових та інформаційних потоків, що в подальшому здатне впливати на загальну ефективність роботи підприємства. Окрім впровадження системи управління, увага якої зосереджена на перспективному розвитку, одночасно відбувається зміна орієнтирів та аспектів організації інформаційного забезпечення, що слугуватиме фундаментом для прийняття управлінських рішень. Так, актуалізується питання щодо визначення принципів формування обліково-аналітичного та документального забезпечення в умовах стратегічного розвитку.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження теоретичних і практичних аспектів обліку та звітності в системі управління транспортною логістикою підприємства, розроблення рекомендацій щодо удосконалення системи управління та формування її обліково-аналітичного забезпечення з метою прийняття управлінських рішень.

Для досягнення цієї мети в роботі сформульовано наступні завдання:

– дослідити підходи щодо визначення сутності поняття «логістика» та «транспортна логістика», розглянути завдання та функції транспортної

логістики, елементи та інструменти управління нею;

- визначити місце бухгалтерського обліку в системі управління транспортною логістикою та його функції, проаналізувати основні аспекти обліку транспортних витрат;

- з'ясувати концепцію формування обліково-аналітичної інформації про транспортно-логістичну діяльність, вивчити основні підходи до формування транспортно-логістичної звітності;

- надати загальну організаційно-економічну характеристику ТОВ «САМ ТРАНС», розглянути особливості транспортної логістики та документального забезпечення;

- запропонувати шляхи удосконалення системи управління транспортною логістикою, обліково-аналітичного та документального забезпечення з метою забезпечення стратегічного розвитку та прийняття відповідних управлінських рішень.

Об'єктом дослідження є процес управління транспортною логістикою підприємства та формування його обліково-аналітичного забезпечення в ТОВ «САМ ТРАНС».

Предметом дослідження виступає сукупність теоретичних, методологічних та прикладних засад обліку управління транспортною логістикою з метою формування ефективної системи управління та його інформаційного забезпечення.

Для досягнення поставленої мети та завдань були використані такі загальнонаукові методи: індукція, дедукція, аналіз, синтез, конкретизація; методичні прийоми: вибірка, порівняння, узагальнення.

Інформаційною базою кваліфікаційної роботи є результати наукових досліджень вітчизняних та зарубіжних учених, матеріали фахових видань та науково-практичних конференцій, нормативно-правові документи, фінансова звітність, матеріали власних досліджень.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОБЛІКУ ТА ЗВІТНОСТІ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ЛОГІСТИКОЮ ПІДПРИЄМСТВА

1.1. Економічна сутність транспортної логістики підприємства

Подальший економічний розвиток галузей та зростання конкуренції обумовлюють необхідність запровадження засад ведення раціонального підприємництва, що базується на ефективно організованій логістичній діяльності з урахуванням можливих тенденцій розвитку конкурентоспроможності. Логістична система досить тісно перетинається з основними господарськими процесами, оскільки вона охоплює процеси закупівлі, виробництва, транспортування та збуту, забезпечуючи планування, управління та контроль цих процесів.

В межах роботи будемо досліджувати транспортну логістику як вагому компоненту формування матеріальних потоків на стадіях закупівлі, виробництва та збуту, що призводить до виникнення значних витрат, які в подальшому відображаються в складу собівартості товарів і послуг та визначають рівень прибутковості підприємства.

Розглянемо ключові елементи, що формують економічну сутність транспортної логістики.

Перш за все, вона визначається сутністю поняття «логістики». На сьогодні не існує єдиного уніфікованого підходу до визначення цього поняття (додаток Б).

Так, Л. А. Гончар під логістикою розуміє науку про планування, контроль, організацію, регулювання та управління інформаційними та матеріальними потоками» [1]. Позитивним в даному підході є врахування елементів управління логістичними процесами.

Дещо інакше трактує дане поняття Ю. В. Тараненко, зосереджуючи увагу на тому, що логістика є комплексом методичних правил, дій та технічних засобів, що спрямовані на ефективне управління і планування

матеріальних потоків та відповідного забезпечення (інженерно-технічне, юридичне, фінансове тощо), що здійснюються в синхронізації зі стратегічними цілями [2]. Даний підхід є більш виваженим, оскільки відокремлює не тільки складові елементи управління, а і передбачає наявність відповідного забезпечення та враховує стратегічну направленість логістичних процесів.

Незважаючи на відмінності в підходах до визначення сутності логістика більшість науковців зазначають, що логістика є системним поняттям та поєднує у собі елементи планування і контролю, управління і регулювання, визначені з урахуванням економічних, управлінських та фінансово-оперативних аспектах діяльності суб'єкта господарювання.

Логістика нерозривно пов'язана із поняттям «логістична діяльність» яка в літературі розглядається як система з управління матеріальними потоками в синхронізації з фінансово-інформаційними потоками з метою оптимізації витрат діяльності підприємства [3].

Вагоме місце серед видів логістика займає транспортна логістика. Основні підходи до визначення її сутності наведено у додатку В. Розглянемо деякі з них.

Так, В. М. Марченко та В. В. Шутюк трактують її як організаційну систему доставок та переміщення певних предметів за оптимальним маршрутом з точки А в точку Б [7].

У той же час, Т. Г. Дудар та Р. В. Волошин розглядають дане поняття акцентуючи увагу на тому, що вона є функціональною сферою загальної логістики, яка призначена для оптимізації операцій логістики під час транспортування від постачальника до споживача за участю транспортних засобів [13].

Т. Я. Іваненко та О. М. Дробітько у своїй праці розглядає транспортну логістику з позиції оптимізації транспортних систем, вибору типу та виду ТЗ; визначення доставки за різноканальними маршрутами; забезпечення єдності технологічного та транспортно-складського процесу [8].

Отже, транспортна логістика є ваговою складовою логістичної системи, яка направлена на забезпечення узгодженості технічної, технологічної та економічної підсистеми та має вирішальне значення для подальшої оптимізації управління матеріальними потоками.

Транспортна логістика передбачає врахування таких ключових елементів:

- транспортне забезпечення постачання, виробництва і збуту, як інтегруючої ланки в структурі транспортно-логістичної системи;
- вантажопотік, що реалізується в межах транспортно-логістичної системи;
- транспортно-логістичного менеджменту, як інструменту комплексного управління транспортно-логістичною системою [16, 17].

Основною метою логістики у сфері транспортування є усунення збоїв та забезпечення безперервного переміщення товарів за допомогою транспортних засобів від пункту відправлення до пункту отримання [18].

При цьому досить важливо враховувати іншу цільову направленість транспортної логістики, а саме зниження транспортних витрат при доставці вантажів точно в термін і максимальне задоволення усіх вимог одержувача вантажу [15]. Такий підхід дає змогу врахувати вплив транспортної логістики на формування фінансового результату діяльності підприємства через визначення ефективних механізмів управління даними процесами.

Реалізацію мети забезпечує системи взаємопов'язаних між собою – глобальних, загальних та локальних завдань. Завдання першого (вищого) рівня конкретизують транспортно-логістичну діяльність на рівні стратегії та загальної концепції діяльності підприємства; другого визначають основні аспекти ведення транспортної діяльності, а третього окреслюють завдання саме транспортно-логістичного процесу (рис.1.1).

Ефективність здійснення транспортно-логістичної діяльності забезпечується за рахунок дотримання комплексу принципів, які наведено в додатку Г. Дотриманні цих принципів при здійсненні транспортно-

логістичного менеджменту дасть змогу підвищити раціональність використання транспортних засобів, оптимізувати понесені витрати та збільшити прибутки.



Рисунок 1.1 – Основні завдання транспортної логістики

Сформовано автором на основі джерел [16, 17, 18, 19, 20]

Транспортна логістика виконує системоутворюючу, інтегруючу, результуючу та регулюючу функції в процесі діяльності підприємства (рис. 1.2).

Ефективне виконання функцій транспортної логістики, її завдань та досягнення мети можливе лише за умови формування раціональної системи

транспортно-логістичного менеджменту, яка реалізується через такі елементи як планування, аналізу, контролю, обліку та організації. Транспортно логістичний менеджмент частиною логістичного менеджменту підприємства який направлений на управління існуючою логістичною інфраструктурою, інформаційними технологіями, складськими процесами та запасами, а також перевезеннями.



Рисунок 1.2 – Функції транспортної логістики

Сформовано автором на основі джерел [20, 22, 23, 26]

Відповідно транспортно-логістичний менеджмент можна розглядати як процес, що об'єднує в собі керування, регулювання та контроль за усіма напрямками формування матеріальних потоків на стадіях закупівлі, виробництва та збуту, який направлена на забезпечення узгодженості технічної, технологічної та економічної підсистем.

Менеджмент виконує функцію поєднання основних складових потенціалу, взаємопов'язує і координує його елементи для визначення довгострокових цілей діяльності та оперативних завдань їх досягнення.

Управління транспортно-логістичною діяльністю базується на використанні системи елементів та інструментів управління (рис 1.3).



Рисунок 1.3 – Структурна характеристика управління транспортно-логістичною діяльністю підприємства

Сформовано автором на основі джерел [29, 30, 31, 33, 34]

Таким чином, метою транспортної логістики є забезпечення безперервного процесу переміщення вантажів із найменшими логістичними витратами за найвищої ефективності транспортної діяльності. Управління транспортною логістикою повинно бути направлене на приведення елементів транспортно-логістичної діяльності до стану, за якого буде найефективніше використання ресурсів та збільшення прибутку підприємства.

1.2. Облік в системі управління транспортною логістикою підприємства

Управління транспортною логістикою підприємства потребує формування та обробки соціально-економічної інформації, яку в рамках вирішення певної управлінської проблеми слід розглядати як інформаційне забезпечення. Облік є інформаційною моделлю бізнесу, яка забезпечує

ідентифікацію фактів, їх подальшу обробку, узагальнення та передачу інформації про об'єкти, явища та процеси, пов'язані з його транспортно-логістичною діяльністю.

Факти господарського життя пов'язані з транспортно-логістичною діяльністю ідентифікуються, реєструються систематизуються, групуються та узагальнюються в системі обліку. В подальшому це дає змогу сформувати масив обліково-економічної інформації, яка використовується управлінцями як джерело при прийнятті управлінських рішень.

В системі управління транспортно-логістичною діяльністю підприємства облік виконує ряд важливих функцій, які дозволяють раціоналізувати процес прийняття управлінських рішень рисунку 1.4.



Рисунок 1.4 – Функції бухгалтерського обліку в контексті транспортно-логістичної діяльності

Сформовано автором на основі джерел [31, 34, 41, 42, 44, 45]

Виконання функцій бухгалтерського обліку в системі управління транспортною логістикою підприємства дозволяє оцінити ефективність організації та ведення обліку для цілей управління такою діяльністю [45].

Ефективність характеризується рівнем налагодження інформаційних каналів і зв'язків між різними системами підприємства і управлінцями різних рівнів та виражається ступенем розуміння та задоволення інформаційних запитів та потреб керуючої системи. У свою чергу, така ефективність досягається за рахунок правильно організованого бухгалтерського обліку.

Таким чином, бухгалтерський облік для цілей управління транспортною логістикою підприємства забезпечує управлінців різних рівнів аналітичною та узагальненою інформацією, необхідною для поточного та стратегічного планування, аналізу, контролю та прийняття управлінських рішень з метою досягнення визначених цілей господарської діяльності підприємства [44].

Система бухгалтерського обліку повинна містити аналітичну інформацію про види та групи транспорту; складське устаткування і транспортні засоби та стан їх зносу; замовлення та замовників; умови страхування та інші одиниці облікового забезпечення, що можуть бути розрізами аналітичного обліку [48].

Облік транспортно-логістичних витрат повинен забезпечувати формування повноцінного інформаційного забезпечення для управління такими витратами з метою їх подальшої оптимізації та підвищення ефективності діяльності підприємства в цілому. Лише за наявності якісної інформації можливе прийняття доцільних управлінських рішень щодо логістичних процесів на підприємстві.

Транспортні витрати, як і інші витрати підприємства визначаються згідно з п. 11 Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» встановлюються підприємством. Проте нормативно не визначено склад та перелік статей транспортно-логістичних витрат.

Розглянемо основні підходи до визначення складу транспортно-заготівельних витрат які в подальшому обумовляють особливості їх обліку.

Більшість науковців розглядаючи питання класифікації транспортно-логістичних витрат виходять з позиції потреб управлінського обліку. Так, Л.Ю. Шевців пропонує наступну класифікацію витрат транспортної логістики з урахуванням управлінського підходу (рис. 1.5).



Рисунок 1.5 – Класифікація витрат транспортної логістики

Сформовано автором на основі джерела [36, 37, 38, 39, 40, 47]

Так, Т.Г. Сухорукова визначає перелік витрат транспортно-логістичної діяльності виходячи з основних статей витрат (рис. 1.6).

Нижче наведена класифікація також може використовуватися в системі фінансового та управлінського обліку.

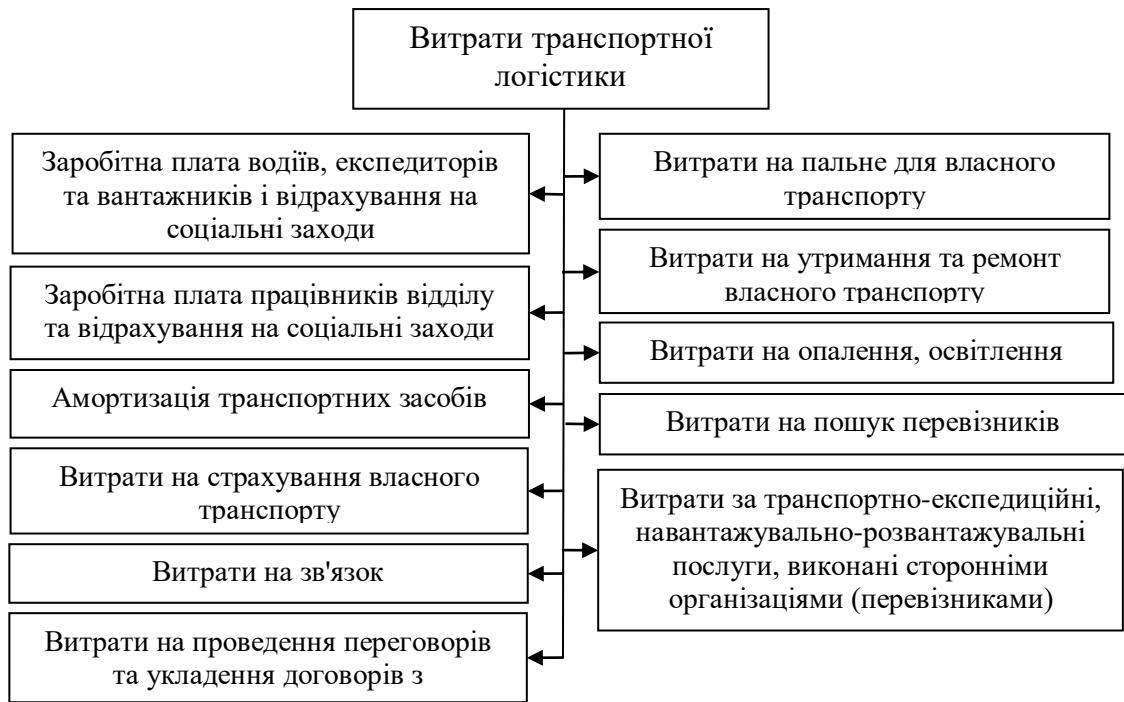


Рисунок 1.6 – Витрати транспортної логістики

Сформовано автором на основі джерел [46, 47, 60, 61]

Важливість правильно організованого обліку витрат транспортно-логістичної діяльності обумовлена не тільки тим, що на основі цих даних проводиться аналіз оптимальності транспортного процесу та прийняття управлінських рішень, а й формується собівартість послуг транспортування та як наслідок ціна перевезення, тобто тариф.

Порядок формування собівартості послуг з перевезення автомобільним транспортом визначають Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті, затверджені наказом Міністерством транспорту України № 65 від 05.02.2001 р. [40].

До собівартості перевезень (робіт, послуг) включаються витрати трудових і матеріальних ресурсів, витрати на відтворення основних виробничих засобів та інші поточні витрати, пов'язані із здійсненням перевезень (робіт, послуг) [40]. У додатку Д наведено статті калькуляції та способи калькулювання витрат транспортно-логістичної діяльності для формування собівартості перевезень.

Обліково-аналітична інформація про витрати транспортно-логістичної діяльності може бути основою для оперативного та стратегічного управління.

Інформація про матеріальні витрати, амортизаційні відрахування, виплати по заробітній платі та супутніми обов'язковими платежами та інші транспортні витрати будуть здебільшого об'єктом оперативного управління. В той час як для стратегічного управління необхідна подальша адаптація бухгалтерського обліку транспортно-логістичних витрат до стратегій підприємства, тобто система обліку повинна мати у складі об'єкти, що покладені в основу формування та реалізації стратегії.

Таким чином, обліково-аналітична інформація про транспортно-логістичні витрати класичного бухгалтерського обліку може бути застосована під час визначення стратегії діяльності для наступного стратегічного аналізу, планування та контролю. Джерелами такої інформації можуть бути дані бухгалтерських рахунків, фінансовий аналіз фінансової бухгалтерської звітності і фінансового-економічного стану підприємства та оперативні управлінські звіти щодо ефективності здійснення транспортно-логістичної діяльності.

Отже, бухгалтерський облік транспортно-логістичних витрат через систему свої функції, інструментів та методів накопичує та обробляє обліково-аналітичну інформацію необхідну для оперативного та стратегічного управління.

1.3. Основні підходи до формування транспортно-логістичної звітності підприємства

Формування ефективних управлінських рішень в сфері транспортно-логістичної діяльності потребує наявності відповідного систематизованого інформаційного забезпечення.

Основою для аналізу транспортно-логістичних процесів та загальних фінансових результатів діяльності, в тому числі і рівня транспортно-

логістичного обслуговування, є переважно фінансова та статистична звітність підприємства.

Так, для задоволення інформаційних запитів підприємства використовують дані форм №1 «Звіт про фінансовий стан» («Баланс»), №2 «Звіт про сукупний дохід» («Звіт про фінансові результати»).

Крім того, окремі показники можна також отримати з даних звітності для ведення статистики транспортних засобів, а саме:

- місячна звітність № 51-авто (місячна) «Звіт про перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом»;
- квартальна звітність № 31-авто (квартальна) «Звіт про перевезення автомобільним транспортом вантажів за видами вантажів та пасажирів за видами сполучення»;
- піврічна звітність № 51-пас «Обстеження фізичної особи-підприємця, що здійснює пасажирські автоперевезення на маршруті», № 51-вант «Обстеження фізичної особи підприємця, що здійснює вантажні автомобільні перевезення на комерційній основі»;
- місячна звітність про використання та запаси палива № 4-мпт;
- річна звітність - № 2-тр (річна) «Звіт про роботу автотранспорту».

Проте необхідно відзначити, що така статистична інформація є досить розрізною, загальною та не надає можливості приймати ефективні управлінські рішення. Досить проблематичним це питання є для підприємств малого бізнесу, які формують більш укрупнені та спрощені форми звітності.

Звітність для цілей управління транспортною логістикою має забезпечувати керівників та управлінців різних рівнів релевантною інформацією та даними, які формуються системою бухгалтерського обліку.

За таких умов роль інформаційного базису на сьогодні може виконуватися саме управлінська звітність, яка здатна забезпечити прийняття найбільш виважених управлінських рішень, направлених на побудову раціональної транспортно-логістичної системи.

Т.О. Коноваліхіна визначає управлінську звітність як взаємопов'язаний комплекс показників для оцінки результатів діяльності та перспектив його розвитку, інформація про які надається користувачам внутрішнього середовища задля задоволення інформаційних потреб у ході процесу прийняття оперативних та стратегічних управлінських рішень [49].

Під час підготовки і формування управлінської звітності необхідно дотримуватись певних загальних принципів, що допоможуть сформувати інформаційний базис для прийняття правильних та обґрунтованих рішень (додаток Е).

Окрім розуміння та дотримання принципів під час формування звітності, необхідно раціонально підійти до набору показників, які будуть висвітлюватися в звітності та в подальшому будуть об'єктом аналізу, контролю та управління.

Вважаємо, що показники мають відбиратися комбінованим підходом, тобто у звітності повинні застосовуватись як фінансові, так і нефінансові показники.

Перший набір показників – фінансові – передбачає переважно показники, формовані на основі даних бухгалтерського обліку – інформація про логістичні витрати. Окрім логістичних витрат, також доцільно враховувати показники оцінки логістичних активів (основних засобів, оборотного капіталу) [50, 51].

Другий набір – нефінансові показники – включає моніторингові та контрольні показники: рівень сервісу, якість та строки поставок, правильність місця доставки, рівень збереження вантажу, рівень задоволення клієнтів, розширення бази постачальників, зростання кількості клієнтів, виконання планів продажів та/або реалізації послуг, своєчасність виконання завдань спеціалістами логістичного відділу, дотримання часу прибуття автомобілів на завантаження, технічні характеристики транспортних засобів, своєчасне складання та аналіз звітів та супровідної документації, дисципліна працівників логістики та водіїв, своєчасне виявлення недоліків тощо [50, 51].

Оскільки рушійною силою та одним із основних об'єктів управління транспортною логістикою є транспортні засоби, то один із видів управлінської звітності на підприємстві має бути направлений на дослідження ефективності роботи рухомого складу.

Р. М. Скриньковський та Костюк Н. Р. визначають наступні критерії ефективності діяльності транспорту (рис. 1.7):

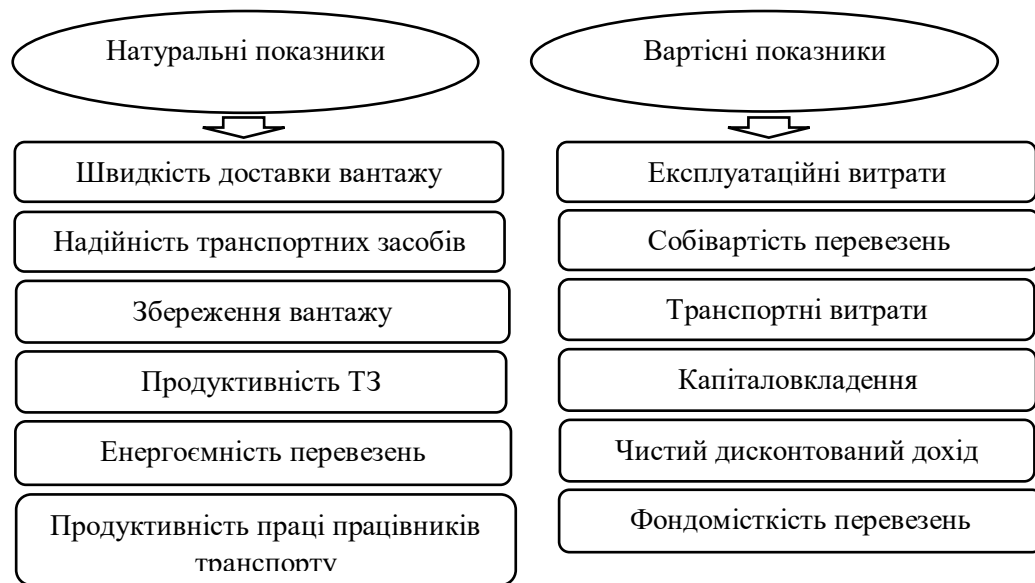


Рисунок 1.7 – Показники ефективності діяльності транспорту

Сформовано автором на основі джерела [21]

Так, В. С. Стоколяс пропонує наступний набір показників для аналізу ефективності транспортної логістики, який може наповнювати управлінський звіт (рис. 1.8).

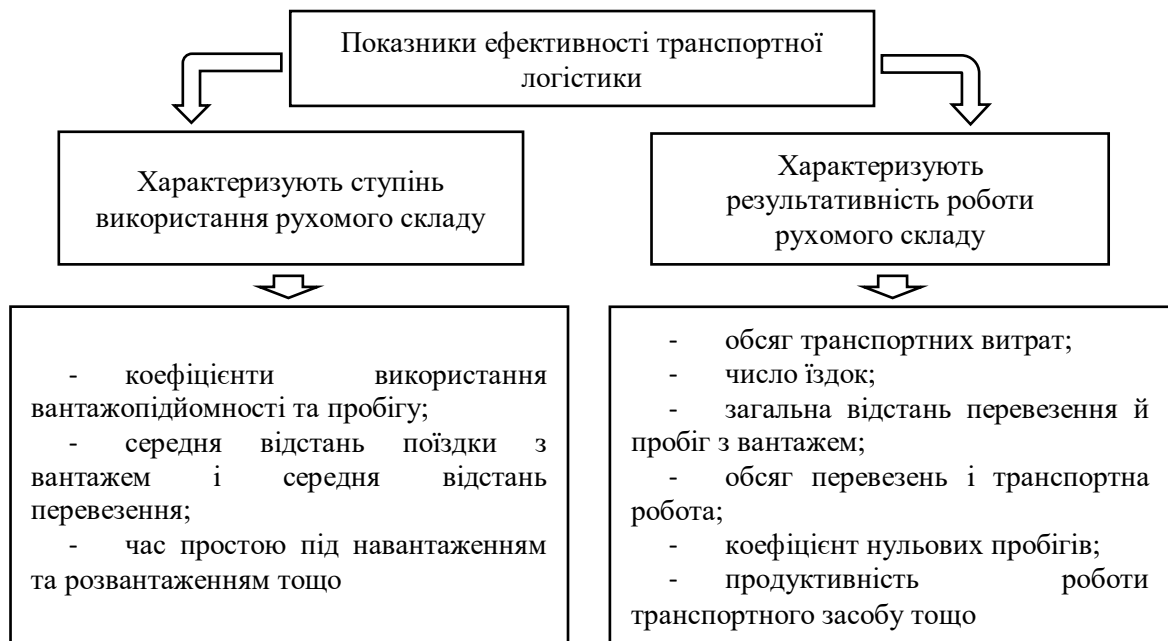


Рисунок 1.8 – Показники ефективності транспортної логістики

Сформовано автором на основі джерел [20]

Більш детальний перелік показників ефективності транспортної логістики та роботи рухомого складу наведено у додатку Ж.

Вважаємо, що вищенаведені показники доцільно використовувати в оперативному управлінні та, відповідно, у оперативній управлінській звітності.

При цьому відбір показників має формуватися з урахуванням певних правил серед яких доцільно відокремити такі як:

- обмежена кількість показників про певний об’єкт звітування;
- наявність в оціночній системі фінансових та нефінансових показників;
- взаємопов’язаність показників;
- наявність нового альтернативного набору показників у випадку зниження рівня розкриття інформації про реальний та прогнозний стан об’єкта звітування;
- відповідність ключових нефінансових показників наступним вимогам: можливість зміни їх рівня, підконтрольованість менеджерам,

поліпшення фінансових показників за рахунок удосконалення нефінансових [51, 57].

Застосування вище наведених показників у стратегічному контексті дасть змогу спланувати витрати та визначити критичні показники стратегічних планів, вузькі та знайти слабкі місця управлінських рішень, основні підконтрольні показники відповідно до стратегічних цілей підприємства, порівняти планові та фактичні значення підконтрольних показників з метою виявлення причин і наслідків таких відхилень, проаналізувати вплив відхилень на виконання стратегічних планів.

Отже, транспортно-логістична звітність дасть змогу контролювати хід виконання логістичних стратегій підприємства направлених на розвиток нових підходів до управління та моделювання логістичних процесів, ефективно координувати учасників логістичного процесу та мінімізувати витрати та підвищити ефективність логістичної діяльності підприємства в цілому.

РОЗДІЛ 2. ОБЛІК ТА ЗВІТНІСТЬ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ЛОГІСТИКОЮ ТОВ «САМ ТРАНС»

2.1. Організаційно-економічна характеристика ТОВ «САМ ТРАНС»

Підприємство ТОВ «САМ ТРАНС» здійснює свою на підставі Статуту та відповідно до чинного законодавства України. Розмір статутного капіталу становить 15000.00 грн.

Згідно Витягу з Єдиного державного реєстру підприємством відкрито значний перелік видів діяльності за кодами згідно КВЕД, проте основними видами діяльності на сьогодні є наступні:

- оптова торгівля лісовими матеріалами, деревиною, будівельними матеріалами, сантехнікою;
- надання в оренду вантажні автомобілі;
- надання послуг з перевезення вантажними автомобілями.

Управління товариством та керівні функції здійснює директор. Організаційна схема структури фірми ТОВ «САМ ТРАНС» наведена на рис. 2.1.

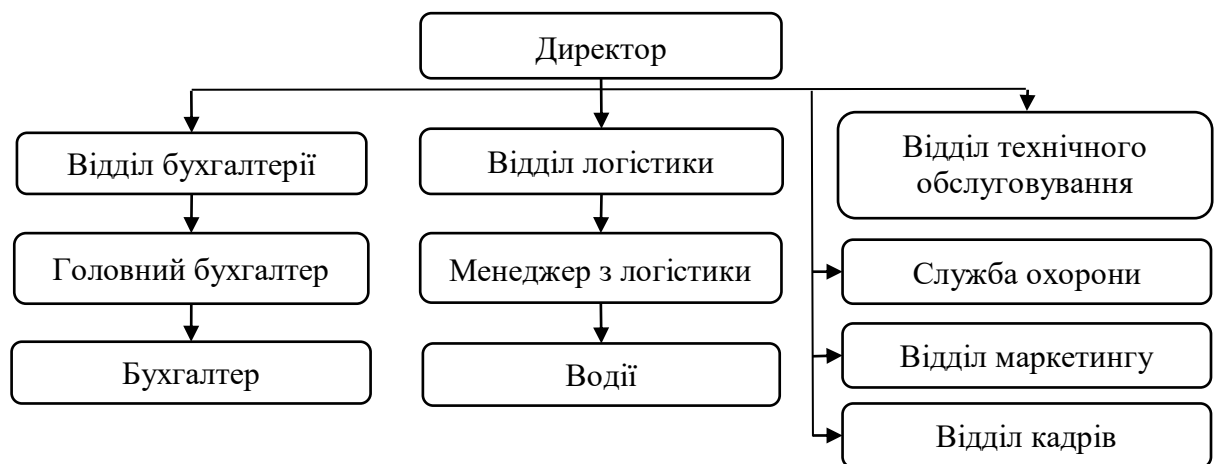


Рисунок 2.1 – Схема організаційної структури ТОВ «САМ ТРАНС»

Встановлений штатним розписом визначено склад одиниць організаційної структури. Всі працівники виконують свої обов'язки

визначені відповідними посадовими інструкціями.

На підприємстві використовується програмне забезпечення «1С: Бухгалтерія», М.Е.Дос, Microsoft Office, однак формою обліку на фірмі є журнально-ордерна, що передбачає використання та ведення журналів-ордерів із відповідними до них відомостями.

ТОВ «САМ ТРАНС» зважаючи на вимоги нормативів результати діяльності відображає у спрощеній фінансовій звітності та формує 1-м «Баланс» та 2-м «Звіт про фінансові результати», а також веде відповідну статистичну та податкову звітність.

На рисунку 2.2 та в додатку К відображено базові фінансово-економічні показники, які характеризують діяльності підприємства.

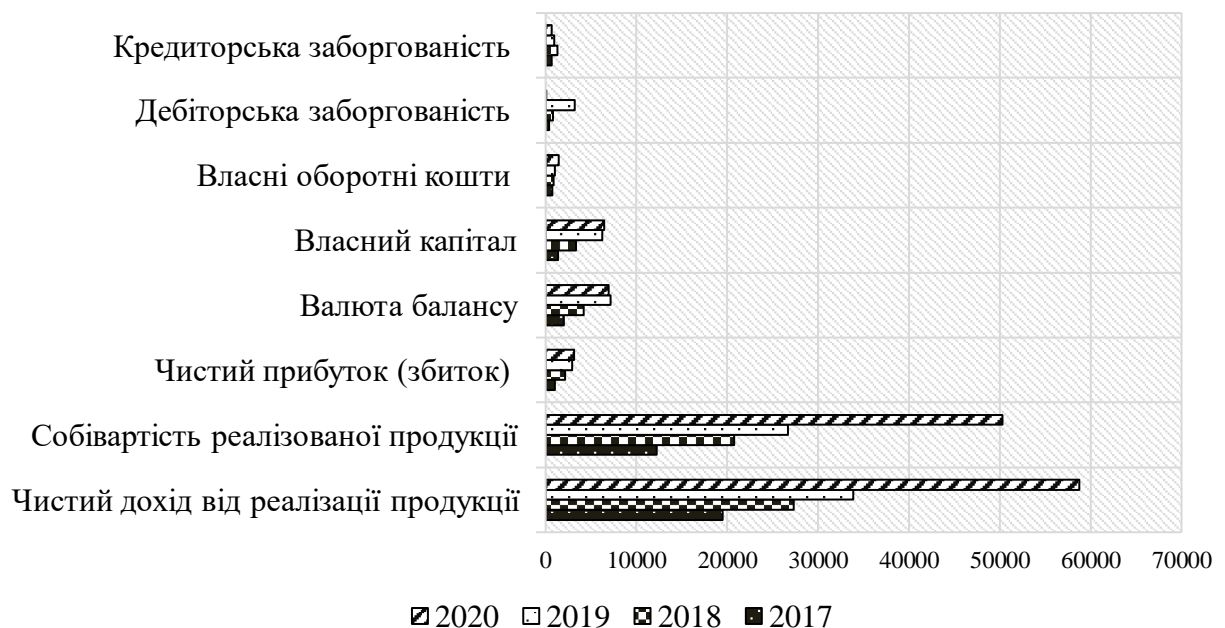


Рисунок 2.2 – Показники фінансової звітності ТОВ «САМ ТРАНС», тис. грн.

Згідно проведеного розрахунку, можемо відзначити, що протягом періоду з 2017 р. по 2020 р. спостерігається постійне збільшення чистого доходу, темп росту якого за зазначений період становить 56,75%. Абсолютне значення приросту становить: в 2020 р. порівняно з 2019 р. – 24864,7 тис. грн; у 2019 р. порівняно з 2018 р. – 6539,6 тис. грн; у 2018 р. порівняно з 2017

р. – 7814,3 тис. грн.

Середній темп росту собівартості реалізованої продукції становить 49,11%. В абсолютних значеннях зростання даного показника протягом періоду дослідження склало 23583,4 тис грн., 5946,0 тис грн. та 8510,0 тис. грн. відповідно.

Зростання чистого прибутку за 2017-2020 роки в середньому становить 74,14%. Протягом періоду дослідження спостерігалось нерівномірне зростання чистого прибутку відносно до попереднього періоду. Найбільше зростання було в 2018 р. – 115,14%, вже в 2019 р. темп зростання становив 33,13%, а в 2020 р., через складні зовнішньо-економічні умови, роботу в умовах пандемії, цей показник склав тільки 7,85%.

Зауважимо, що зростання ключових фінансових показників позитивно позначилося також і на динаміці валюти балансу. Протягом 2020-2017 рр. валюта балансу зросла на 4923,5 тис грн. В товаристві кожного року спостерігалась позитивна динаміка щодо цього показника і щорічне зростання складало у 2018 році – 2162,6 тис. грн., у 2019 році – 2985,5 тис. грн. Тільки у 2020 році відбулося незначне зменшення валюти балансу на 224,6 тис. грн.

Зростання за період дослідження значення власного капіталу вказує на те, що фірма здатна підтримувати фінансування діяльності за рахунок внутрішніх власних джерел.

Щодо рівня дебіторської заборгованості, то у 2020 році спостерігаємо різке її зменшення порівняно з 2019 роком на 3166,8 тис. грн. Вважаємо, така тенденція може в подальшому негативно відбитися на діяльності товариства, оскільки зменшення дебіторської заборгованості обумовлено в першу чергу зменшенням обсягів реалізації та отриманого доходу від діяльності. Проте значне зростання обсягів дебіторського заборгованості також може не досить позитивно вплинути на стан підприємства та вимагає перегляду механізмів управління заборгованістю, використання інших форм оплати.

Показники майнового стану підприємства наведені на рисунку 2.3.

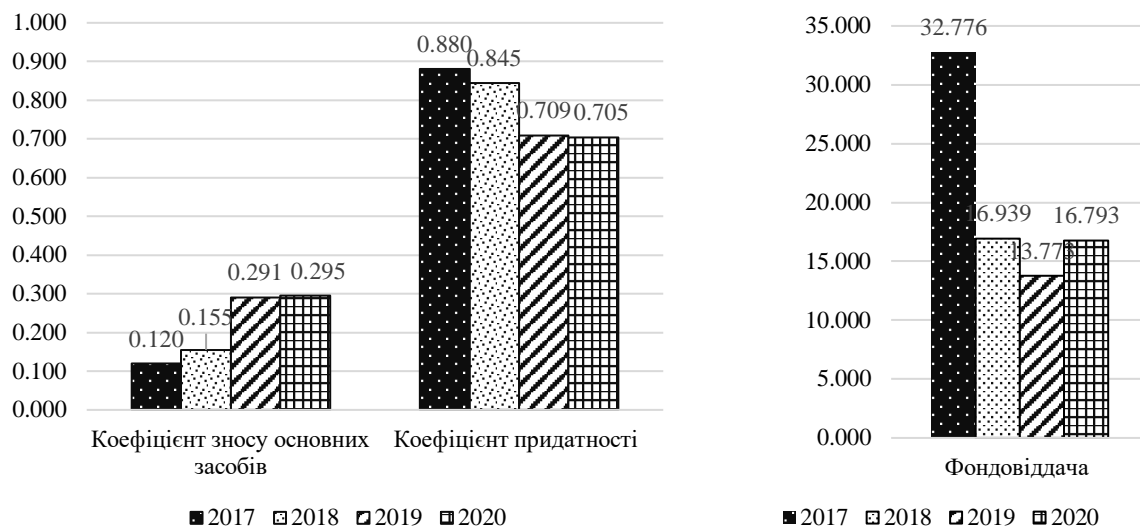


Рисунок 2.3 – Показники майнового стану ТОВ «САМ ТРАНС» за 2017-2020 роки

Наведені дані свідчать, що коефіцієнт придатності який показує частку залишкової вартості основних фондів в їх первинній вартості на кінець 2019 р. становив 0,709. Але зношуваність основних засобів з часом посилюється. Так, коефіцієнт зносу за 2019 рік по відношенню до 2017 року збільшився на 142,5% та, відповідно, коефіцієнт придатності зменшився на 19,43%.

Наступні показники, а саме: коефіцієнти покриття, розрахункової платоспроможності, грошової ліквідності та власних оборотних коштів, які характеризують змугу трансформувати активи фірми в грошові кошти наведені в рисунку 2.4.



Рисунок 2.4 – Показники ліквідності балансу та платоспроможності за 2017-2020 роки

Так, аналізуючи дані за зазначений період, можемо стверджувати, що коефіцієнт абсолютної ліквідності збільшився у порівнянні з 2019 роком на 168,24%, тобто товариство має змогу виконувати терміново короткострокові зобов'язання та нести непередбачувані затрати. В товаристві достатньо оборотних засобів для того, щоб повністю ліквідувати борги на що вказує показник ліквідної платоспроможності.

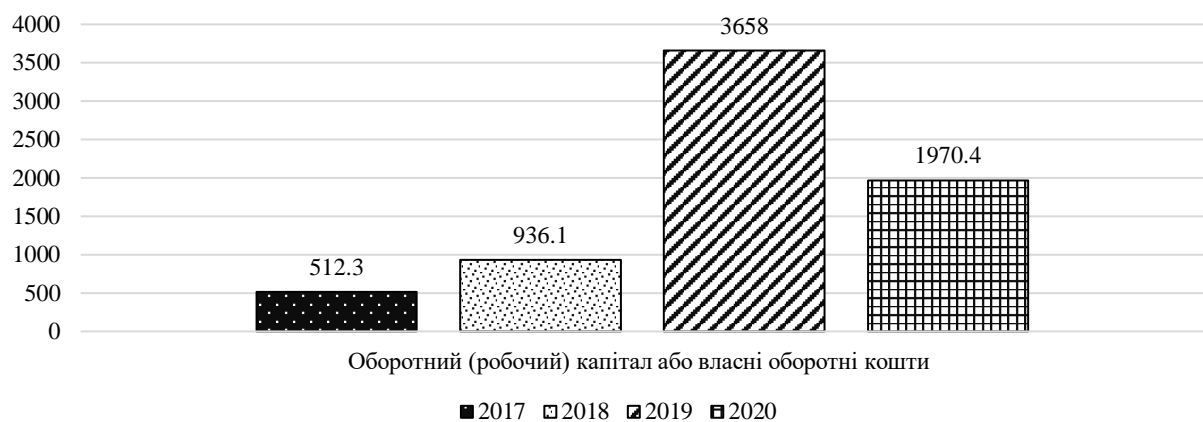


Рисунок 2.5 – Показники рівня оборотного капіталу (власних оборотних коштів) протягом 2017-2020 років

Водночас, можемо спостерігати зменшення показника власних оборотних коштів на 1687,6 тис. грн. або на 46,13% у порівнянні з 2019 роком (рис. 2.5).

Аналізуючи коефіцієнт загальної ліквідності необхідно відмітити, що на 1 грн. поточних зобов'язань приходиться поточних активів у 2020 році відповідно 4,85 тис грн; у 2019 році – 4,98 тис грн; у 2018 та 2017 роках – 1,78 тис грн.

Загалом, аналізуючи вищенаведені показники, можемо стверджувати, що ТОВ «САМ ТРАНС» є платоспроможним і діяльність товариства забезпечена власними фінансовими ресурсами, однак необхідно звернути увагу на те, що показники швидкої ліквідності та власного капіталу зменшились.

Далі пропонуємо розглянути показники ділової активності (табл. 2.1) та фінансової стійкості (рис. 2.6).

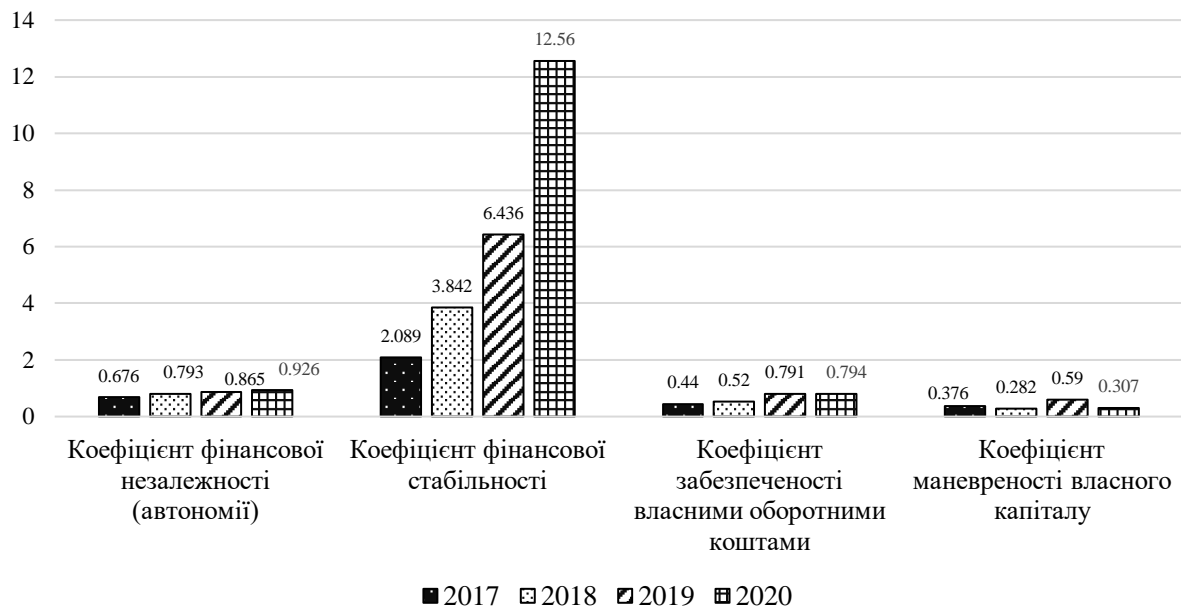


Рисунок 2.6 – Показники фінансової стійкості за 2017-2020 роки

Визначальним показником діяльності товариства є показник автономії

та фінансової незалежності. Саме він характеризує рівень незалежності від зовнішніх джерел фінансування та рівень здатності покрити борги товариства власними коштами.

Протягом 2020 року відбулося зростання показника на 7,015%, за період дослідження цей показник в середньому зріс на 23,5%. Таким чином, товариство поступово зменшує залежність від зовнішніх фінансових джерел, що вважаємо позитивним. Водночас, фінансування діяльності за власний кошт підтверджує і зростання індексу фінансової стабільності на кінець 2020 року, який становить 12,56, що вдвічі більший відносно попереднього періоду.

Таблиця 2.1 – Показники ділової активності ТОВ «САМ ТРАНС» за 2017-2020 роки

Показник	Нормативна тенденція	Рік			
		2017	2018	2019	2020
Коефіцієнт оборотних активів	Збільшення	9,69	6,54	4,72	8,47
Оборотність кредиторської заборгованості	Збільшення	29,93	31,68	35,16	114,81
Оборотність дебіторської заборгованості	Збільшення	125,55	75,20	21,91	24988,85

Таким чином, на основі даних таблиці 2.1, можемо зазначити, що на 1 грн. оборотних коштів в 2020 році припадає 8,47 грн. чистого доходу, що значно більше ніж у 2019 та 2018 роках, але все ж менше ніж у 2017 році.

Протягом 2017 та 2020 років спостерігаємо пришвидшення темпів погашення боргових зобов'язань. Водночас, спірним є значення показника дебіторської оборотності.

Таким чином, на підставі проведеного аналізу можна зазначити, що ТОВ «САМ ТРАНС» є фінансово стійким, достатньо ліквідним та платоспроможним. Більшість проаналізованих показників знаходяться в межах норми та мають позитивну тенденцію до зростання.

2.2. Транспортно-логістична діяльності ТОВ «САМ ТРАНС»: обліково-аналітичні аспекти

Оснoву для формування обліково-аналітичного забезпечення транспортно-логістичної діяльності товариства складають показники, що відображаються в системі первинного обліку. Пропонуємо розглянути їх в розрізі елементів витрат які притаманні для цього виду діяльності.

Так, первинними документами з обліку матеріальних витрат в частині використаного палива, оливо, спеціальних рідин, консистентних мастил, запасних частин, комплектуючих, шин, акумуляторів тощо є рахунки на оплату (фактури), видаткові накладні постачальників в розрізі статей витрат (вони ж є прибутковими накладними товариства), товаро-транспортні накладні; прибуткові ордери; акти приймання; накладні-вимоги на відпуск (внутрішнє переміщення) матеріалів, талони на відпуск ПММ, відомості на відпуск нафтопродуктів; звіт про видачу ПММ; чек РРО; Книга складського обліку, Книга пробігу, звіт МВО, акти списання тощо. Використання означених форм документів в товаристві здійснюється в залежності від виду запасу на підставі яких вони оприбутковуються та списуються (вибувають).

Щодо обліку заробітної плати та соціальних відрахувань, то документами для їх обліку слугують штатний розпис, таблиці обліку робочого часу, накази та інші розпорядчі документи, подорожній лист, розрахунково-платіжна відомість, відомість на виплату готівки, ВКО, платіжне доручення, відомість на виплату заробітної плати, листки непрацездатності, накази, розпорядчі документи тощо.

Для обліку витрат на технічне обслуговування та ремонт первинними документами є: рахунки-фактури, акти виконаних робіт (наданих послуг), звіти відділу технічного обслуговування тощо.

Первинним документами з обліку інших транспортно-логістичних витрат таких, як перед рейсовий медичний огляду водіїв, послуги моніторингу та шиномонтажу, крадіжки, непередбачуваних витрат від ДТП

витрати на обробку замовлень, витрати на підтримку зв'язків із постачальниками, витрати на укладання договорів тощо, є: акти наданих послуг (виконаних робіт), довідки різного характеру, звіти матеріально-відповідальних осіб, звіти сторонніх організацій тощо.

Для обліку амортизаційних відрахувань транспортних засобів переважно використовують акти приймання-передачі (внутрішнього переміщення) основних засобів, акти приймання-здачі відремонтованих, реконструйованих та модернізованих об'єктів, акти на списання автотранспортних засобів, інвентарні картки та листи-розрахунки амортизації.

В подальшому показники визначені в системі первинних документів систематизуються в межах рахунків бухгалтерського обліку на підставі яких можна відслідкувати загальну деталізацію обліково-аналітичного забезпечення щодо транспортних витрат.

Так, паливо та зазначені вище види ПММ обліковуються на рахунку 203 «Паливно-мастильні матеріали» у розрізі їх видів та підвидів.

На рахунку 207 «Запасні частини» ведеться облік однойменних одиниць за їх видами. Актами внутрішнього переміщення після купівлі нових запчастин та комплектуючих та під час ремонту конкретної вантажівки проводиться кореспонденція зміни складу зберігання – зі складу «Виробничі запаси» на склад «Конкретний транспортний засіб». За аналогічною методикою ведеться облік шин та акумуляторів.

Витрати на оплату праці відділу логістики, зокрема водіїв та менеджерів логістики, працівників служби охорони, а сам заробітна плата, премії, відпускні, інші доплати тощо обліковуються на рахунку 661 «Розрахунки за заробітною платою» в розрізі відділ та працівників, а відповідно витрати на соціальні заходи обліковуються на рахунку 651 «Розрахунки із загально обов'язкового соціального страхування».

Послуги сторонніх організацій, що формуються витрати на технічне обслуговування та інші транспортно-логістичні витрати обліковуються на

рахунках 631 «Розрахунки із постачальниками» та 685 «Розрахунки з іншими кредиторами».

Суми амортизаційних відрахувань обліковуються на рахунку 131 «Знос основних засобів» в розрізі вантажівок. Знос малоцінних необоротних матеріальних активів (зокрема, вогнегасників, аптечок, інвентарю тощо) обліковується на рахунку 132 «Знос інших необоротних матеріальних активів» в розрізі видів таких активів.

Раз з тим, єдиного рахунку який би систематизував витрати товариства щодо транспортно-логістичних витрат на сьогодні не визначено.

Зазначимо, що транспортно-логістичні витрати виникають щодо різних бізнес процесів:

- при закупівлі товарних запасів (мінерального порошку, відсіву, щебня тощо) – коли вантажівки їдуть в пункт завантаження до постачальника, при реалізації цих товарів – коли вантажівки їдуть місця завантаження (від постачальника) до місця вивантаження (пункт заходження покупця) і так за циклічною схемою «постачальник-покупець-постачальник...»;
- при наданні власне транспортних послуг (без руху товарів на балансі товариства).

На рисунках 2.7 та 2.8 наведені схеми руху вантажівок та реалізації товарів і документообігу ТОВ «САМ ТРАНС».

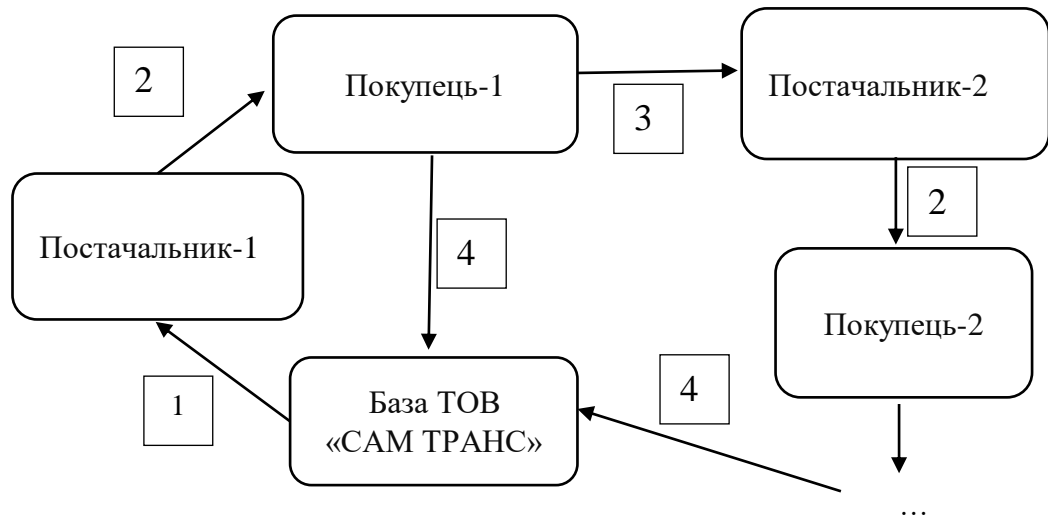


Рисунок 2.7 – Узагальнена схема руху вантажівок під час здійснення діяльності ТОВ «САМ ТРАНС»

Зауважимо, що під термінами «Постачальник-п» та «Покупець-п» ми ототожнюємо поняття «місцезнаходження постачальника товарів» і «пункт загрузки для надання транспортної послуги» та «місцезнаходження покупця товарів» і «пункт вивозки під час надання транспортної послуги».

На підставі проведеного аналізу руху можемо зробити висновок про хаотичність транспортних потоків та невизначеність маршрутів руху транспортних засобів.

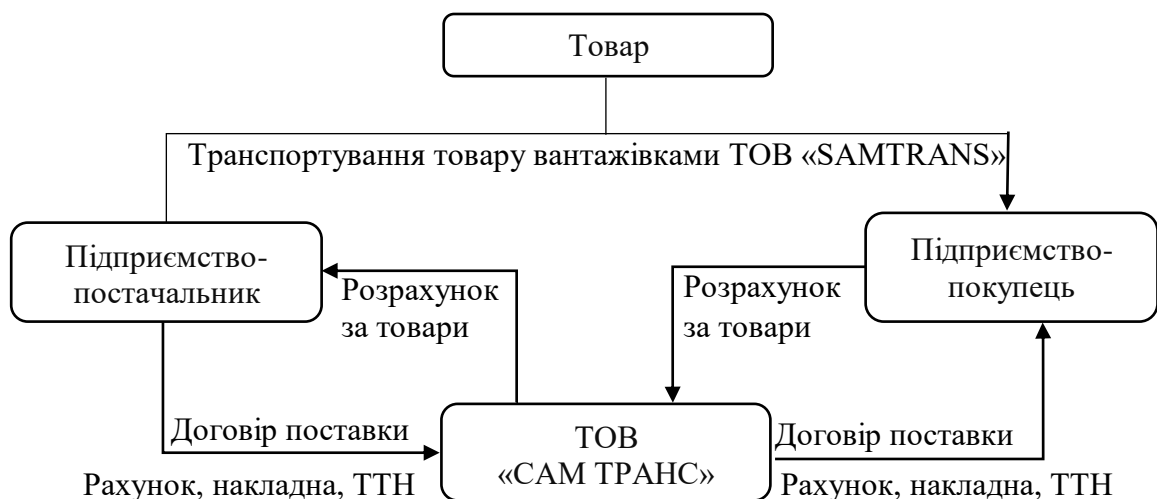


Рисунок 2.8 – Схема реалізації товарів та документообігу ТОВ «САМ ТРАНС»

Вважаємо, що такі особливості діяльності обумовлюють потребу їх розподілу між сферами діяльності та подальшого визначення частки витрат, що будуть формувати:

- витрати на збут (при реалізації товарів),
- собівартість придбаних товарів (при закупівлі) та
- собівартість послуг (транспортування товарів замовника).

На підприємстві здійснюється подібна методика розподілу, зокрема бухгалтер формує вибірку за період, наприклад, місяць, за статтями витрат, а далі на власний розсуд здійснює перший розподіл загальної суми таких витрат, що будуть розподілені між рахунками 903 «Собівартість реалізованих послуг» та 902 «Собівартість реалізованих товарів» і 93 «Витрати на збут» на основі частки доходу від реалізації товарів та реалізації послуг.

Таблиця 2.2 – Відображення господарських операцій щодо списання транспортних витрат за першим розподілом

№ з/п	Господарська операція	Дебет	Кредит
1	2	3	4
1	Списано частину загальну суми транспортних витрат за статтями на собівартість реалізованих послуг із транспортування	903 «Собівартість реалізованих робіт та послуг»	203 «Паливо»
			207 «Запасні частини»
			209 «Інші матеріали»
			22 «МШП»
			631 «Розрахунки з постачальниками»
			651 «Розрахунки із загальнообов'язкового державного соціального страхування» тощо
			685 «Розрахунки з іншими кредиторами»
			661 «Розрахунки за заробітною платою»

Сформовано автором

Другий розподіл між рахунками 902 «Собівартість реалізованих товарів» і 93 «Витрати на збут» здійснюється відповідно до пройденого кілометражу в розрізі процесів закупівлі та реалізації товарів. Конкретного

алгоритму списання вищенаведених транспортно-логістичних витрат на ТОВ «САМ ТРАНС» не затверджено.

Таблиця 2.3 - Відображення господарських операцій щодо списання транспортних витрат за другим розподілом

№ з/п	Господарська операція	Дебет	Кредит
1	2	3	4
1	Списано залишок суми транспортних витрат на витрати на збут та на собівартість реалізованих товарів згідно розподілу відносно пройденого пробігу	902 «Собівартість реалізованих товарів» 93 «Витрати на збут»	203 «Паливо» 207 «Запасні частини» 209 «Інші матеріали» 22 «МШП» 631 «Розрахунки з постачальниками» 685 «Розрахунки з іншими кредиторами» 661 «Розрахунки за заробітною платою» 651 «Розрахунки із загальнообов'язкового державного соціального страхування» тощо

Сформовано автором

Ускладнює аналіз, оцінку, а також подальше ефективне управління транспортно-логістичною діяльністю відсутність внутрішніх форм управлінської звітності які б відображали структуру та динаміки транспортно-логістичних витрат, ключові показники ефективності цієї сфери діяльності.

Таким чином, можна стверджувати, що на товаристві відсутність управлінський облік, а відповідно не проводиться оперативне управління. Наявна система обліку та звітності транспортно-логістичних витрат дає змогу лише побачити загальні фактичні дані про їх суми, проте не дає можливості здійснювати аналіз діяльності для ефективного оперативного та стратегічного управління.

Єдиною звітністю, на основі якої товариство проводить аналіз діяльності є фінансова звітність. Так, на основі неї на підприємстві

аналізуються показники стану та зношеності основних засобів, показники платоспроможності для загального розуміння фінансового стану товариства. На основі звіту про фінансовий стан, товариство поводить розрахунок та аналіз рентабельності діяльності, але все ж такі дані дають також загальне уявлення щодо здійснюваної діяльності.

Також у ході дослідження, було з'ясовано, що підприємство провадить свою діяльність підходом «тут і зараз», тобто аналіз здійснюється виходячи з отриманого на сьогодні рівня витрат та рівня прибутку. При цьому керівництво не має змоги проводити більш глибокий аналіз діяльності.

Отже, проаналізувавши вищевикладені аспекти обліково-аналітичного та документального забезпечення обліку транспортно-логістичної діяльності в частині формування витрат, можемо стверджувати наступне: наявна система обліку, а саме її аналітичне та документально-організаційне забезпечення не відповідає тому рівню, на основі якого можна здійснювати ефективне оперативне та стратегічне управління, аналіз та контроль транспортно-логістичними витратами. Товариство не проводить організаційні заходи побудови обліково-аналітичного та документального забезпечення, які б допомогли здійснювати більш глибокий аналіз таких витрат з метою пошуку резервів їх зменшення та збільшення прибутку.

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ОБЛІКОВО-АНАЛІТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ЛОГІСТИКОЮ ТОВ «САМ ТРАНС»

3.1. Удосконалення управлінського обліку транспортно-логістичної діяльності ТОВ «САМ ТРАНС»

Жорстка ринкова конкуренція вимагає від підприємств нових методів управління своєю діяльністю, які б забезпечували довгострокову стабільну конкурентну перевагу та перспективи розвитку підприємства.

Здійснення ефективного управління потребує відповідного обліково-аналітичного забезпечення, яке систематизується та узагальнюється в формах управлінської звітності. Форми управлінської звітності повинні не тільки містити дані в розрізі окремих показників, а і давати змогу відслідкувати їх взаємний вплив на досягнення стратегічних цілей розвитку товариства.

Враховуючи особливості діяльності ТОВ «САМ ТРАНС» та суттєвий вплив саме транспортно-логістичної діяльності на загальні фінансово-економічні показники підприємства вважаємо за доцільне при формуванні управлінської обліку та звітності відштовхуватися від системи збалансованих показників. Подальше формування на їх базі управлінської звітності дасть змогу поєднати стратегічне управління та відповідне обліково-аналітичне забезпечення в розрізі ключових аспектів діяльності товариства.

Впровадження управлінської звітності транспортно-логістичної діяльності на базі BSC дозволить:

- чітко сформулювати стратегічну місію та цілі діяльності ТОВ «САМ ТРАНС», а також окреслити оперативні цілі і тактичні дії, налагодити взаємозв'язок різних рівнів управління та підвищити їх ефективність;
- побудувати систему контролю за показниками ефективності транспортно-логістичної діяльності та їх наступний моніторинг задля вчасного реагування на їх зміни та причини їх виникнення;

- спрогнозувати, виявити та попередити можливі ризики та загрози;
- покращити нефінансові та фінансові показники діяльності ТОВ «САМ ТРАНС», збільшити фінансові результати та вартість бізнесу;
- закріпити своє місце на ринку і в галузі, зміцнити конкурентні переваги, підвищити репутацію;
- покращити координацію та підвищити ініціативність і відповідальність працівників всіх рівнів підприємства;
- побудувати та адаптувати систему класичного бухгалтерського обліку та його аналітичної підсистеми до цілей управління зі стратегічною направленістю.

Формування управлінської звітності транспортно-логістичної діяльності на підставі BSC для ТОВ «САМ ТРАНС» доцільно розпочати із формулювання головної цілі діяльності та загальної стратегії підприємства, а також визначення стратегічних перспектив, у межах яких буде здійснюватися конкретизація стратегічних цілей (рис.3.1).

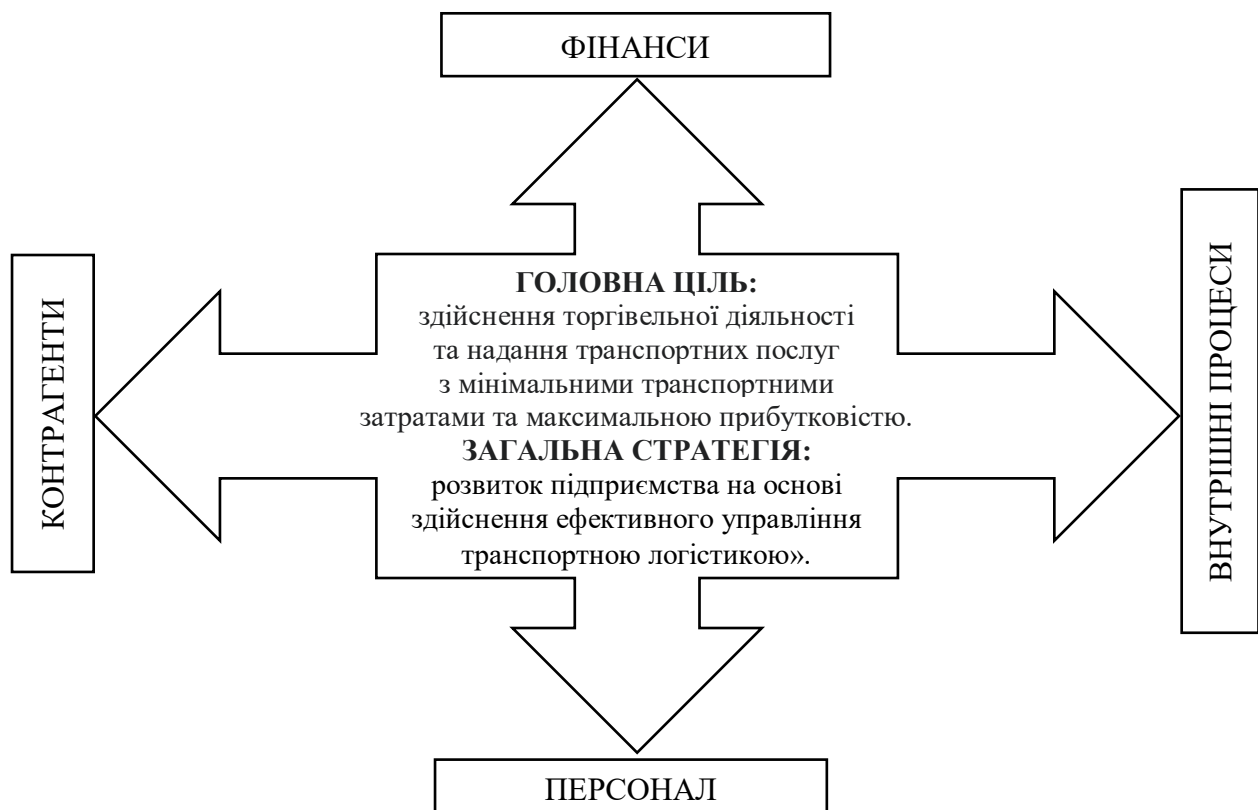


Рисунок 3.1 – Конкретизація цілі та загальної стратегії ТОВ «САМ ТРАНС» та перспектив в межах їх реалізації

Саме в розрізі цих перспектив та напрямків будуть формуватися блоки управлінської звітності транспортно-логістичної діяльності товариства.

Отже, інтегрування даного підходу в систему управлінського обліку ТОВ «САМ ТРАНС» потребує дотримання відповідного алгоритму (рис.3.2)



Рисунок 3.2 – Алгоритм складання управлінської звітності транспортно-логістичної діяльності ТОВ «САМ ТРАНС»

Стратегічні перспективи розвитку ТОВ «САМ ТРАНС» пропонуємо об'єднати в стратегічну карту цілей для моделювання зв'язків між цілями за допомогою стратегічних дій, яка буде слугувати додатком до управлінської

звітності транспортно-логістичної діяльності (додаток Л).

Найскладнішим етапом формування управлінської звітності транспортно-логістичної діяльності на підставі BSC є правильний підбір показників, які слугуватимуть ключовими вимірниками рівня досягнення стратегічних цілей. Обрані показники транспортно-логістичної діяльності необхідно підібрати таким чином, щоб вони враховували цілі та завдання визначені на попередньому етапі.

Вважаємо, що вимірниками перспективи «Персонал» мають стати якісні та кількісні характеристики складу трудових ресурсів – відділу логістики, оскільки він обслуговує процес транспортування, ефективність якого залежить від рівня кваліфікації, відповідальності та мотивації працівників. Найбільш доцільний перелік показників, на нашу думку, наведено у таблиці М.1 додатку М.

Оскільки метою здійснення транспортної логістики є мінімізація транспортних витрат, вважаємо, що це досягається за допомогою ефективного управління технічними характеристиками транспортних засобів та їх роботи, аналізу елементів транспортних витрат, зокрема тих, що формують собівартість товарів та транспортних послуг. Показники, що описують внутрішні бізнес процеси наведено в таблиці М.2 додатку М.

Враховуючи вплив взаємодії з клієнтами на можливість отримання доходу товариства було також визначено перелік показників в межах клієнтської складової (табл. М.3 додатку М).

Вибір показників кожної проекції обумовлювався їх взаємовпливом. Так, за рахунок збільшення якості трудових ресурсів, їх продуктивність досягається зростання ефективності використання транспортних засобів та управління ними під час здійснення вантажних перевезень, підвищення якості виконаних робіт, що в свою чергу дасть змогу розширити клієнтську базу та позитивно вплине загальний результат діяльності товариства.

Перспектива «Фінанси» системи BSC є результируючою та її рівень ефективності визначається взаємодією управління трьома вищеописаними

проекціями, оскільки рішення направлені на дотримання визначених цілей та завдань перспектив транспортної логістики прямо пропорційно впливають на результат досягнення фінансових показників та стратегічних цілей. Перелік показників для перспективи «Фінанси» наведено у додатку М у таблиця М.4.

Наступним кроком формування управлінської звітності є визначення необхідного обліково-аналітичного забезпечення, що слугуватиме інформаційною базою для розрахунку ключових індикаторів ефективності в межах кожної стратегічної проекції.

При цьому першочергово необхідно визначити взаємозв'язок структури показників фінансової, податкової, статистичної звітності зі структурою додаткових показників управлінської звітності. Це дасть змогу відокремити ті показники які відображається в системі обліку і визначити можливі напрямки адаптації обліку, зокрема, в частині посилення його аналітичності.

Таблиця 3.1 – Співвідношення стратегічних цілей, перспектив та показників управлінської звітності транспортно-логістичної діяльності товариства та їх інформаційне забезпечення

Стратегічні цілі	Перспективи та показники управлінської звітності	Інформаційні джерела			
		Фінансовий облік та звітність	Управлінський облік та звітність	Дані відділу логістики (маркетингу)	Дані відділу кадрів
Фінанси					
Збільшення прибутку	Рентабельність активів	+	+		
	Маржа прибутку	+	+		
	Коефіцієнт оборотності активів	+	+		
Забезпечення необхідного рівня самофінансування	Коефіцієнт розрахункової платоспроможності	+	+		
	Власні оборотні кошти	+	+		
	Коефіцієнт фінансової стабільності	+	+		
Контрагенти					
Збереження та розширення клієнтської та постачальницької баз	Частка ринку		+	+	
	Кількість нових постачальників		+	+	

Продовження таблиці 3.1

Внутрішньо-виробничі процеси					
Збільшення продуктивності ТЗ	Коефіцієнт завантаження ТЗ		+	+	
	Коефіцієнт використання пробігу ТЗ		+	+	
Аналіз собівартості транспортування	Змінні витрати на 1 км пробігу ТЗ	+	+		
	Постійні витрати на 1 годину роботи ТЗ		+	+	
Персонал					
Підвищення кваліфікації працівників	Частка персоналу відповідної кваліфікації		+		+
	Коефіцієнт використання робочого фонду		+	+	+
Підвищення лояльності персоналу	Коефіцієнт зміни середньої заробітної плати працівника	+	+		+

Сформовано автором

Так, для накопичення, аналізу, контролю та прийняття управлінських рішень необхідно систематизувати запропоновані нами показники кожної перспективи розвитку в єдиному документі – управлінському звіті.

Пропонуємо наступну розроблену форму звіту, що наведений у додатку Н. Так, документ «Звіт за BSC» містить чотири перспективи та в межах кожної прописані стратегічні цілі, що були зазначені в стратегічній карті. Водночас, для кожної цілі наведено основні показники-вимірники та шифри до них, одиниці вимірювання та цільове значення (тобто такий показник, який маємо досягти за рахунок реалізації тактичних дій), зазначені періоди (часові межі), протягом якого будуть заноситись та накопичуватись результативні показники. Також вважаємо важливим елементом звіту місце для приміток, оскільки під час аналізу та контролю необхідно фіксувати основні аспекти/фактори/причини, що впливають на рівень ключових показників для прийняття наступних управлінських рішень та коригування тактичних дій та оперативних планів.

Таким чином, запровадження механізмів ведення управлінського обліку в частині формування управлінської звітності транспортно-логістичної діяльності на підставі системи збалансованих показників дасть змогу поєднати стратегічне управління та відповідне обліково-аналітичне забезпечення в розрізі ключових аспектів діяльності товариства. Це в подальшому дозволить покращити

фінансовий стан діяльності товариства та знизити можливі ризики. Запровадження такої системи потребує подальшої адаптації бухгалтерського обліку та його аналітичної підсистеми до цілей управління.

3.2. Удосконалення обліково-аналітичного забезпечення управління транспортною логістикою ТОВ «САМ ТРАНС»

Визначальною умовою правильного функціонування системи BSC на підприємстві є забезпечення її точними інформаційними, обліковими, аналітичними даними, що досягається за рахунок правильно організованої системи обліку та відповідного документального забезпечення для розрахунку показників системи. Додаткове обліково-аналітичне забезпечення дозволить збирати та накопичувати дані про транспортно-логістичну діяльність в межах необхідних показників.

Враховуючи значимість кожної з перспектив, на нашу думку, все ж таки для ТОВ «САМ ТРАНС» управління саме перспективою «Внутрішньо-виробничі процеси» є найбільш пріоритетним напрямком управління та удосконалення. Оскільки всі сфери діяльності фірми пов'язані із рухом транспортних засобів, то у зв'язку з цим формуються значні транспортні витрати, що впливають на рівень собівартості транспортування в процесі надання транспортних послуг (перевезення вантажів) та в процесі реалізації товарів, а також ефективне управління якими позитивно позначиться як на ціні у вигляді зменшення собівартості, так і на величині самих витрат у вигляді збільшення прибутку.

Водночас, для розрахунку показників перспективи «Внутрішньо-виробничі процеси» необхідне додаткове обліково-аналітичне та документальне забезпечення. Вони будуть на практиці реалізовувати функції збору та накопичення оперативної інформації.

Додатковим інформаційним забезпеченням першої стратегічної цілі та її показників-вимірників пропонуємо документ «Транспортно-логістичний звіт», форму якого наведено у додатку П.

Ціль даного звіту полягає у наступному: накопичення даних про фактичне та нормативне використання транспортно-експлуатаційних характеристик вантажівок, про первинні реалізаційні документи та місця завантажень та розвантажень із відстанями між ними. Таким чином буде здійснюватися облік тоннажу, пробігу, відслідковуватись маршрут вантажівки тощо. Із цього документу будуть переноситись дані у Звіт з BSC у графі відповідних показників.

Запропонований звіт можна формувати як помісячно, так і щоденно та щотижнево та в розрізі конкретного транспортного засобу або ж за всіма одразу. Документ допоможе розраховувати показники ефективності першої цілі даної перспективи для наступного їх накопичення та аналізу (певного періоду накопичених даних) з метою пошуку резервів їх зменшення або збільшення, оскільки ефективність використання роботи вантажівок впливає на формування транспортних витрат, а їх управління впливає на рівень останніх та прибуток.

Для показників другої цілі необхідні дані про валові транспортно-логістичні витрати. Вони формуються під час здійснення транспортування з метою реалізації товарів та надання транспортних послуг, а також для запасання товарними запасами на період «несезону».

Однак для реалізації цілі, а саме аналізу собівартості транспортування послуг і товарів в частині транспортно-логістичних витрат, зокрема аналізу змінних витрат на 1 кілометр пробігу вантажівки та постійних витрат на 1 годину роботи вантажівки, необхідне відповідне обліково-аналітичне забезпечення таких витрат.

Пропонуємо до розгляду концептуальну модель побудови системи рахунків управлінського обліку, зображену на рисунку 3.3.

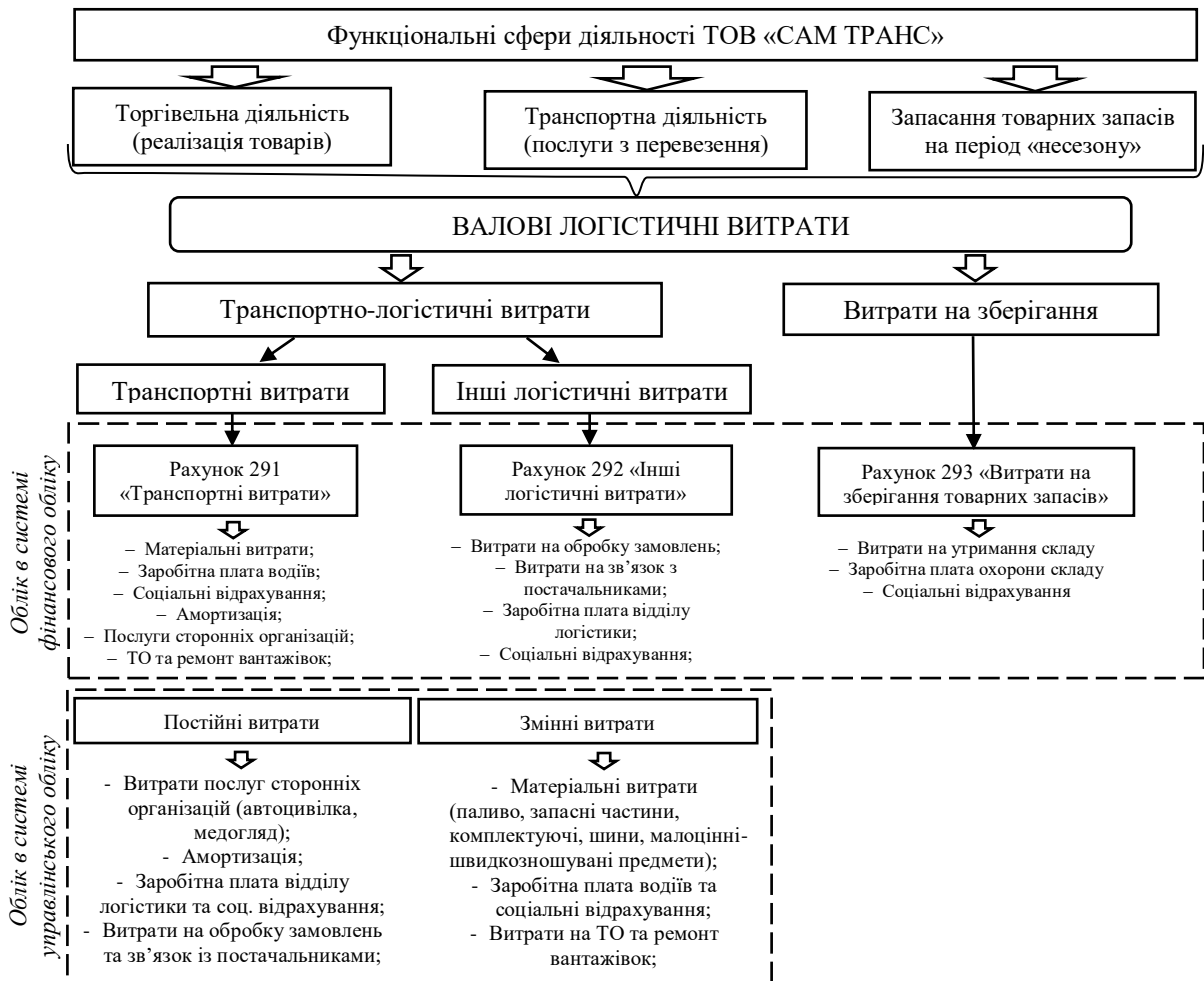


Рисунок 3.3 – Концептуальна модель побудови системи рахунків управлінського обліку транспортно-логістичних витрат

Сформовано автором

Таким чином, за відображення управлінської інформації, а саме даних про змінні та постійні витрати, необхідно ввести в системі бухгалтерських рахунків додаткові управлінські накопичення таких витрат у розрізі елементів та статей калькуляції.

На нашу думку, доцільно запровадити рахунок 29 «Логістичні витрати» із наступними синтетичними рахунками:

- Рахунок 291 «Транспортні витрати»;
- Рахунок 292 «Інші логістичні витрати»;
- Рахунок 293 «Витрати на зберігання товарних запасів».

На рахунку 291 в системі фінансового обліку пропонуємо обліковувати власне транспортні витрати, що безпосередньо пов'язані із роботою транспортних засобів, а в системі управлінського обліку - із розподілом на постійні та змінні.

На рахунку 292 пропонуємо відображати інші логістичні витрати, що опосередковано пов'язані із транспортним процесом та забезпечують його функціонування.

На рахунку 293 пропонуємо обліковувати витрати, що пов'язані із запасанням та зберіганням товарних запасів у період «несезону». Переважно центром виникнення таких витрат є склад, де вони зберігаються.

Доцільність введення рахунку 293 «Витрати на зберігання товарних запасів» обумовлюється тим, що оскільки активним періодом здійснення господарської діяльності товариства є переважно сезон починаючи із початку березня і до кінця листопада (в залежності від погодних умов), існує необхідність запасання певним обсягом тоннажу мінерального порошку, відсіву, щебня тощо для виходу на ринок на початку нового сезону із меншими продажними цінами на такий товар у порівнянні із конкурентами. Таким чином товариство прагне створити конкурентну перевагу, збільшивши прибуток за рахунок меншої собівартості товарних запасів.

Систему аналітичних рахунків до вищезазначених синтетичних зображено на рисунку 3.4.

Запропонована структура плану рахунків з обліку вищенаведених витрат дасть змогу накопичувати інформацію в системі управлінського обліку з метою їх використання при наступному розрахунку ключових показників перспективи «Внутрішньо-виробничі процеси» для цілі аналізу собівартості транспортування, яка входить в тариф транспортної послуги та як частина собівартості реалізованих товарів, що разом із ціною закупівлі становить ціну реалізації (продажну).

У додатку Р наведено кореспонденції з управлінського обліку транспортно-логістичних витрат із урахуванням нової структури плану рахунків.

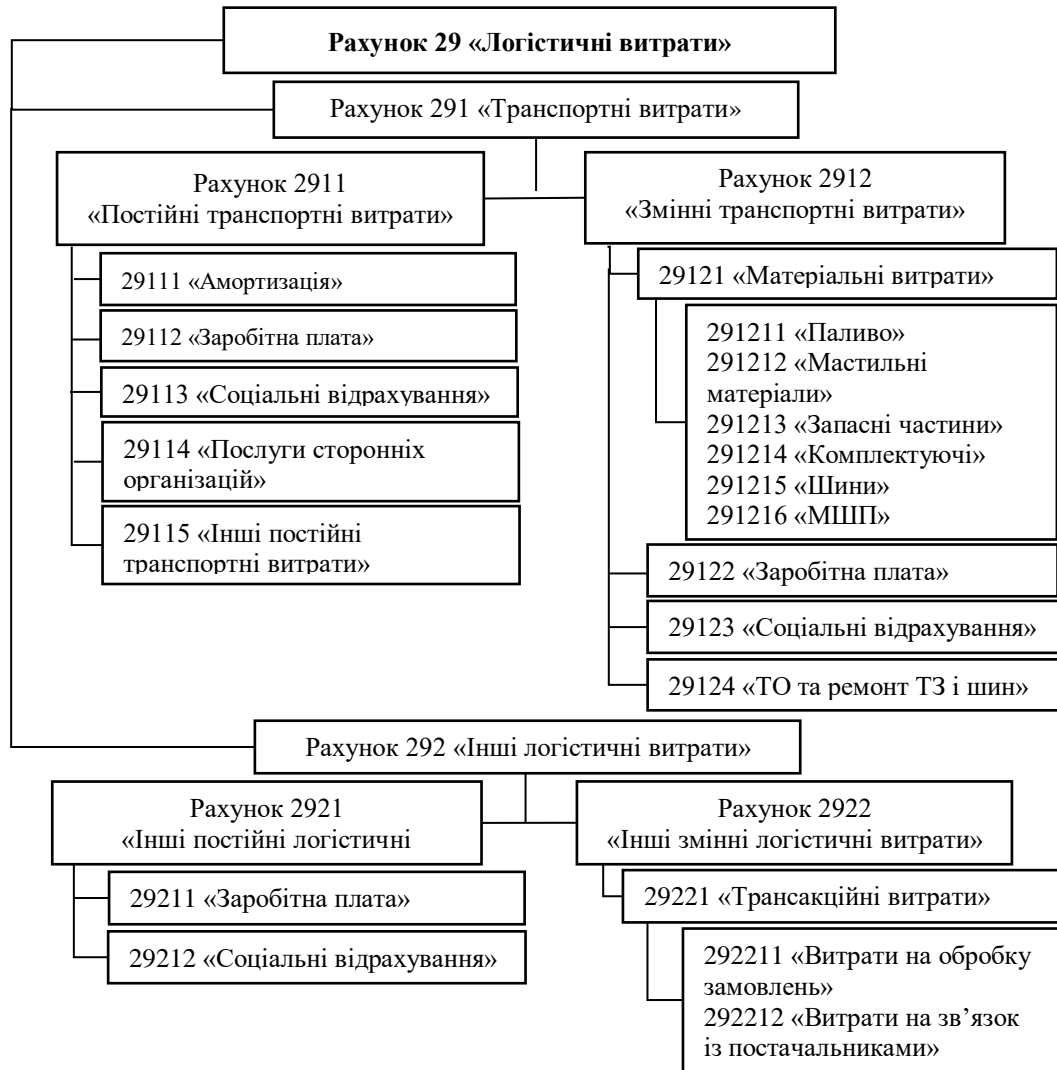


Рисунок 3.4 – Структура плану рахунків обліку для цілей стратегічного управління транспортно-логістичними витратами ТОВ «САМ ТРАНС»

Сформовано автором

Таким чином, на основі даних нових рахунків управлінці можуть прорахувати змінні витрати на 1 км пробігу вантажівки та постійні витрати на 1 годину роботи вантажівки протягом досліджуваного періоду і наочно побачити їх тенденцію до зміни на основі якої будуть прийматись управлінські виважені стратегічно орієнтовані рішення.

Отже, аналізуючи вищевикладене, можемо стверджувати, що для цілей стратегічного управління необхідна не тільки загальна концепція стратегічного розвитку та управління, що забезпечуються за рахунок побудови системи перспектив розвитку господарської діяльності та системи стратегічних цілей із ключовими показниками-індикаторами рівня їх досягнення, а необхідна ще й система оперативного управління, що залежить від правильно організованого обліково-аналітичного та документального забезпечення, що слугуватиме накопичувальною базою для розрахунків протягом визначеного періоду.

ВИСНОВКИ

Транспортна логістика є ваговою складовою логістичної системи як на рівні підприємства, так і на рівні держави, яка направлена на забезпечення узгодженості технічної, технологічної та економічної підсистем та має вирішальне значення для подальшої оптимізації управління матеріальними потоками.

Основною метою транспортної логістики є усунення збоїв та забезпечення безперервного переміщення товарів за допомогою транспортних засобів від пункту відправлення до пункту отримання. При цьому досить важливо враховувати іншу цільову направленість, а саме зниження транспортних витрат при доставці вантажів точно в термін і максимальне задоволення усіх вимог одержувача вантажу. Такий підхід дає змогу врахувати вплив транспортної логістики на формування фінансового результату діяльності підприємства через визначення ефективних механізмів управління даними процесами.

Значної уваги питання управління транспортною логістикою набуло в період різкого розвитку економіки, що призвело до підвищення конкретності суб'єктів господарювання. Ще більшої актуалізації набуло питання щодо пошуку новітніх та найбільш ефективних методів стратегічно орієнтованого управління та впровадження його інструментів.

Передуючи дослідження управлінських аспектів, нами було вивчено економічну сутність транспортної логістики, зокрема проаналізовано тлумачення даного поняття різними науковцями, окреслено завдання що вона вирішує та функції які виконує.

Наступною теоретичною частиною дослідження було вивчення облікових аспектів управління транспортною логістикою. Зокрема було визначено функції обліку в системі управління, наведено класифікаційні ознаки транспортних витрат та їх перелік для цілей управління, а також нами визначено роль обліково-аналітичної інформації в цій системі.

В роботі досліджено основні підходи до формування транспортно-логістичної звітності та роль останньої для визначення ефективності транспортно-логістичної діяльності в системі управління. Так було наведено основні показники, що мають наповнювати дані звіти.

Розглянувши особливості діяльності підприємства ТОВ «САМ ТРАНС» в межах теми нашої роботи, було виявлено певні проблемні аспекти, що потребують вдосконалення.

Так, на ТОВ «САМ ТРАНС» відсутня система як оперативного, так і стратегічно орієнтованого управління транспортною логістикою. Також здійснюючи транспортно-логістичну діяльність керівниками не сформовано ані головна її ціль, ані загальна стратегія. Тобто відсутні будь-які ознаки стратегічного управління. Відповідно і підприємством не формувалось його обліково-аналітичне та документальне забезпечення.

З метою формування системи стратегічно орієнтованого управління транспортно-логістичною діяльністю нами було використано такий інструмент стратегічного управління як система збалансованих показників (BSC), в межах якої було конкретизовано цілі та загальну стратегію ТОВ «САМ ТРАНС» та перспективи її реалізації. Крім того було сформовано алгоритм впровадження BSC, що забезпечує інтегрування даного підходу в систему управлінського обліку ТОВ «САМ ТРАНС».

В межах зазначених у роботі кроків впровадження, розроблено стратегічну карту цілей для наочного моделювання взаємозв'язків між цілями та тактичним діями для їх досягнення. Окрім того, для кожної перспективи розвитку запропоновано показники-вимірники рівня досягнення відповідних стратегічних цілей.

Загальна стратегічного орієнтована система управління потребує удосконалення оперативного управління, що забезпечується впровадженням додаткового обліково-аналітичного та документального забезпечення, що слугуватиме базою для збору та накопичення інформації, відповідних

розрахунків, проведення аналізу та прийняття ефективних управлінських рішень.

Так, нами було запропоновано Звіт BSC упорядкування показників ефективності кожної перспективи в єдиному документі задля їх накопичення та наступного аналізу. Водночас, для правильного функціонування даного звіту ми запропонували як приклад в межах перспективи «Внутрішньо-виробничі процеси» удосконалення обліково-аналітичного забезпечення у вигляді системи управлінських рахунків з обліку транспортно-логістичних витрат відносно впливу обсягів реалізації продукції (у розрізі змінних та постійних витрат, елементів та статей калькуляції). А також запропоновано Логістичний звіт, метою якого є накопичення інформації про використання експлуатаційних характеристик транспортних засобів, яка в наступному буде переноситись в Звіт BSC.

Впровадження запропонованих нами удосконалень дозволить підприємству стратегічно розвиватися в пріоритетних напрямках господарювання, що в подальшому створить для нього значні конкурентні переваги та сталий розвиток протягом років.

Перспективами подальшого дослідження в межах нашої теми є розробка детальних планів оперативних та тактичних дій для досягнення визначених стратегічних цілей в межах кожної перспективи, а також формування додаткового інформаційного забезпечення, що дозволить ефективно здійснювати контроль і аналіз ключових показників та коригування дій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гончар Л.А. Логістика як чинник забезпечення конкурентоспроможності торговельного підприємства. *Науково-виробничий журнал «Бізнес-навігатор»*. 2018. Вип. №5 (48). С. 77-81.
2. Тараненко Ю.В. Економічна сутність та значення логістики для діяльності підприємства. *Науковий журнал «Економічна наука». Серія «Економіка та держава»*. 2015. Вип. №5.. С. 131-135.
3. Кислий В.М., Біловодська О.А., Олефіренко О.М., Соляник О.М. Логістика: теорія і практика. *Навчальний посібник Сумського державного університету*. 2010. 360с.
4. Гончарук А.М. Можливості логістики у формуванні конкурентних переваг промислового підприємства. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія «Економічні науки»*. 2010. Вип. № 5. С. 84-88.
5. Кальченко А. Г. Логістика. *Підручник Київського національного економічного університету*. 2003. 284 с. URL: https://shron1.chtyvo.org.ua/Kalchenko_AH/Lohistyka.pdf?PHPSESSID=2bcqbharm52u552hlq8muc05g4
6. Бойко О.В. Логістика на ринку транспортних послуг країни. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2014. Вип. №№38. С. 27-34. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ppei_2014_38_7
7. Марченко В.М., Шутюк В.В.. Логістика. *Підручник. Видавничий дім «Артек»*. 2018. 312 с.
8. Іваненко Т.Я., Дробітько О.М., Христенко О.А. Бізнес-логістика. *Конспект лекцій Миколаївського національного аграрного університету*. 2020. 57с. URL: <https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/7097/1/Biznes-lohistyka.pdf>
9. Ломотько Д.В., Балака Є.І., Лючков Д.С., Примаченко Г.О. Логістика. *Конспект лекцій Українського державного університету залізничного транспорту*. 2016. 76 с.

10. Федькович І.В. Удосконалення логістичної діяльності на підприємстві. *Науковий журнал «Економіка наука». Серія «Економіка та держава»*. 2018. Вип. №1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2018_1_24.

11. Смирнова Н.В. Сутність і значення логістичної діяльності в системі менеджменту організації. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»*. 2018. Вип. №20. С.54-59.

12. Ільченко Н.Б. Логістичні стратегії в торгівлі. *Монографія. Київський національний торговельно-економічний університет*. 2016. 432 с.

13. Дудар Т.Г., Волошин Р.В. Основи логістики. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/451/1/%D0%BE%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B8%20%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B8%20%D0%B4%D1%83%D0%B4%D0%B0%D1%80%20%D0%B2%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D1%88%D0%B8%D0%BD.pdf>

14. Горшкова Л.О. Розвиток логістики: теоретичний аспект. *Вісник Державного університету «Житомирська політехніка». Серія «Економічні науки»*. 2012. Випуск №1 (59). С. 87-90.

15. Чимош К.С. Генезис поняття транспортна логістика. *Науковий журнал «Агросвіт»*. 2020. Вип. № 17-18. С. 119-122. URL: https://dl.khadi.kharkov.ua/pluginfile.php/70510/mod_resource/content/1/%D0%A2%D0%B5%D0%BC%D0%B0%202.docx.pdf

16. Ачкасова Л.М. Місце і роль транспортної логістики в загальній логістичній системі. *Економіка транспортного комплексу*. 2017. Вип.№30. С. 76-85. URL: <http://etk.khadi.kharkov.ua/article/view/136706/133727>

17. Сухорукова Т.Г., Назаренко І. Л., Устенко М. О. Основні напрямки розвитку та завдання транспортної логістики. *Вісник економіки транспорту і промисловості. Серія «Проблеми транспортного комплексу України»*. 2018. № 62. URL: <https://econpapers.repec.org/article/scn031720/default3.htm>

18. Гришко В.В., Болдирєва М.Л. Управління транспортною логістикою в умовах євроінтеграції. *Вісник Полтавського національного технічного університету «Економіка і регіон» Серія «Економіка та управління підприємствами»*. 2016. Вип. № 1 (56). С. 31-37
19. Палант Д.О. Контроль транспортної логістики – нове джерело прибутку підприємства. *Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка»*. 2012. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1910>
20. Стоколяс В. С.. Ефективність транспортної логістики як складової логістичної системи. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3216>
21. Скриньковський Р. М., Костюк Н. Р., Коваль Н. М., Галелюк М. М. Діагностика транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства. *Журнал «Проблеми економіки»*. Серія «Економіка та управління підприємствами». 2016. Вип. №2. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Рекон_2016_2_17
22. Верещагіна Г.В., Сушко К.В. Оптимізація транспортно-логістичної діяльності підприємства. *Журнал «Конкурентоспроможність та інновації: проблеми науки та практики»*. Секція 1 «Стратегічне управління конкурентоспроможністю та впровадженням інновацій». 2019. URL: https://ndc-ipr.org/media/publications/files/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F_%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2_14_11_2019.pdf
23. Устенко М.О. Основні напрямки розвитку та завдання транспортної логістики. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. Серія «Проблеми транспортного комплексу України». 2018. Вип. № 62. С. 138-144
24. Сухорукова Т.Г., Назаренко І.Л.. Характеристика класифікаційних ознак транспортної логістики. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. Серія «Проблеми транспортного комплексу України». 2014. Вип. № 47. С. 51-57

25. Романенко О.А. Вплив факторів доставки вантажу на формування логістичних витрат. *Міжнародна конференція «Університетська наука - 2020»*. 2020. С. 200-202
26. Токмакова І.В. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики в умовах глобалізації економічного простору. *Вісник економіки транспорту і промисловості. Серія «Загально-економічні питання»*. 2011. Вип. № 35. С. 274-277.
27. Лифар В.В. Розвиток транспортної логістики в регіональній системі обслуговування товарних потоків. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2017. URL: <https://mmi.fem.sumdu.edu.ua/journals/2017/4/176-187>
28. Вавулін Л.С., Шаповалова І.М., Харьковська І.І. Логістика в схемах та таблицях. *Навчальне видання Державного закладу «Луганський національний університет імені Тараса Шевченка»*. 59с.
29. Дудін Є.А. Удосконалення транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства. *Науковий журнал «Управління розвитком»*. 2014. Вип №8 (171). URL: <http://www.prostir.pdaba.dp.ua/index.php/journal/article/view/64>
30. . Ивуть Р.Б., Кисель Т.Р. Транспортная логистика. *Учебно-методическое пособие Белорусского национального технического университета*. 2016. 379с.
31. Фурман Б., Гапчак Т.Г. Транспортна логістика та її основні проблеми. URL: <http://socrates.vsau.org/repository/card.php?lang=en&id=4208>
32. Задорожний З.В., Ковальчук Є.К., Панасюк В.М., Бродовська О.Г. Облік у галузях економіки. *Навчальний посібник Тернопільського національного економічного університету*. 2015. 192с.
33. Аулін В.В., Великодний Д.О., Дьяченко В.О. Теоретико-методологічні основи побудови транспортно-логістичних систем. 2021. URL: <http://dspace.kntu.kr.ua/jspui/bitstream/123456789/11251/1/Aulin%20V.V.%20Theoretical%20and%20methodological%20bases%20of%20logistics%20of%20transport%20and%20production%20systems%20.pdf>

34. Корецька С.О., Якимчук А.Ю., Карпан Т.С. Економіка автомобільного транспорту. *Навчальний посібник Національного університету водного господарства та природокористування*. 2013. 309с
35. Ільченко Н.Б. Логістичні стратегії в торгівлі. *Монографія. Київський національний торгово-економічний університет*. 2016. 432 с.
36. Декалюк О.В., Коронівський П. О., Левицька І. В. Використання транспортних засобів в логістичній системі та основні проблеми транспортної логістики. *Вісник Хмельницького національного університету «Економічні науки»*. 2011. Вип. 1. С. 186-189.
37. Новопісна Є. В. Фактори формування логістичних витрат підприємства. *Збірник наукових праць «Управління проектами та розвиток виробництва»*. 2009. Вип. № 4 (32). С. 123–129.
38. Фоміна О.В., Августова О.О. Облік логістичних витрат для цілей управління. *Науковий журнал «Бізнес інформ». Секція «Економіка. Облік і аудит»*. 2019. Вип.4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/oblik-logistichnih-vitrat-dlya-tsiley-upravlinnya/viewer>
39. Дерій В, Лукановська І. Облік витрат у системі управління логістичною діяльністю підприємств. *Науковий журнал «Економічний аналіз»*. 2020. Т. 30. Вип. № 1. Ч. 2. С. 24-30
40. Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті: *Наказ Міністерства транспорту України № 65 від 05.02.2001 р.*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0065361-01> (дата звернення 23.04.2020р.)
41. Лаговська О.А., Легенчук С.Ф., Кузь В.І., Кучер С.В.. Бухгалтерський облік в управлінні підприємством. *Навчальний посібник Житомирського державного технологічного університету*. 2017. 416 с.
42. Голуб Н.О. Теоретичні основи організації обліково-аналітичного забезпечення. *Міжнародний збірник наукових праць «Облік. Економіка. Менеджмент»*. 2014. Вип.№ 4. С. 94-98.

43. Гладій І.О. Формування системи управлінської звітності в процесі реалізації стратегії підприємства. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки»*. 2020. Вип. №38. С. 92-95.
44. Карпенко О. В., Карпенко Д.В. Управлінський облік. *Навчальний посібник*. 2012. 296 с
45. Лаговська О.А., Легенчук С.Ф., Кузь В.І., Кучер С.В.. Бухгалтерський облік в управлінні підприємством. *Навчальний посібник Житомирського державного технологічного університету*. 2017. 416 с.
46. Шевців Л.Ю. Організація управлінського обліку логістичних витрат. *Збірник наукових праць «Економічні науки». Серія «Облік і фінанси»*. 2014. Вип.№ 11 (41). Ч.№3. URL: https://financial.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/11/%D0%9B%D1%83%D1%86%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9-%D0%9D%D0%A2%D0%A3_2014_113__20.pdf
47. Овчарова Н.В., Кравченко О.В., Устик Є.С. Транспортні витрати торговельного підприємства: особливості обліку. 2020. URL: <https://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/82403>
48. Бруханський Р.Ф.. Аналіз вимог системи стратегічного менеджменту до побудови стратегічно-орієнтованої системи бухгалтерського обліку. *Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки»*. 2014. Вип. № 1. С. 163-169.
49. Коноваліхіна Т.О. Управлінська звітність в системі обліково-аналітичного забезпечення менеджменту ресторану. *Науково-практична конференція (23-24 жовтня 2009р., м. Львів) «Обліково-аналітичне забезпечення системи менеджменту підприємства»*. 2009. С. 55-56.
50. Тарашевський М.М.. Ключові показники діяльності транспортних підприємств як складова ефективної системи внутрішнього контролю. *Наукове фахове видання «Ефективна Економіка»*. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11_2019/179.pdf

51. Аулін В.В., Голуб Д.В., Біліченко В.В., Замуренко А.С. Формування показників оцінки ефективності транспортного процесу перевезень. *Вісник машинобудування та транспорту*. 2020. Вип. №1(11). С. 4-10
52. Близнюк О.В.. Специфіка облікового забезпечення в прийнятті управлінських рішень на автотранспортному підприємстві. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2014. Вип. №5(156). С. 79-82
53. Авраменко О.В. Визначення показників ефективності логістичного управління на підприємств. *Науковий журнал «Економіка та управління підприємства»*. Серія «Економічні науки». 2017. Вип. №25. Ч.№1. С. 116-120
54. Цветкова Н.М. Методологічні питання формування управлінського обліку та звітності для прийняття стратегічних рішень. *Журнал «Бухгалтерський облік, аналіз та аудит: проблеми теорії, методології, організації»*. 2018. С. 203-210.
55. Гусак Л.В. Класифікація логістики як основа формування інформаційного потоку облікового типу. *Вісник Житомирського державного технічного університету*. Серія «Економічні науки». 2012. Вип. № 4 (62). URL: <http://eztuir.ztu.edu.ua/handle/123456789/3158?locale-attribute=ru>
56. Рудківський О.А. Ключові показники ефективності (КПІ) в логістиці. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2016/06/265.pdf>
57. Суботовський С.О., Фесенко І.А.. Використання сучасних методів управління результативністю для підвищення ефективності логістичної діяльності підприємств. *Вісник Мукачівського державного університету «Економіка та суспільство»*. Серія «Економіка та управління підприємством» 2017. Вип. №12. С. 366-371.
58. Давідіч Ю.О., Фалецька Г.І., Ольхова М.В. Ефективність транспорту. *Конспект лекцій з дисципліни «Ефективність транспорту» Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова*. 2019. 74 с. URL: http://eprints.kname.edu.ua/51058/1/2017%20%D1%80%D0%B5%D0%BF%D0%BE%D0%B7%20%D0%9A%D0%9B_146%D0%9B_%D0%95%D0%A2.pdf

59. Гайдуцький П.І., Жук В.М. Облік трансакційних витрат – вагомий фактор конкурентоспроможності в сучасній економіці. *Освітній портал «Облік і фінанси АПК»*. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/oblik-transakciynih-vitrat-vagomiy-faktor-konkurentospromozhnosti-v-suchasniy-ekonomici.html>
60. Рета М. В. Логістичні витрати: визначення, класифікація та облік. *Науковий журнал «Бізнес інформ». Секція «Економіка. Облік і аудит»*. 2012. Вип. №8. С. 155-158.
61. Серпенінова Ю.С., Лінська А.С. Проблемні аспекти ідентифікації та облікового відображення логістичних витрат. *Інфраструктура ринку*. 2018. № 23. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/23_2018_ukr/62.pdf
62. Косташ Т.В., Шелюжак І.Г. Формування системи управлінського обліку на підприємстві. *Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка»*. URL: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/5_2021/80.pdf
63. Євдокимов А.В., Чортюк Ю.В., Родимченко А.О.. Логістичні стратегії та логістичні процеси на торговельних підприємствах. *Всеукраїнський науково-виробничий журнал «Сталий розвиток економіки»*. URL: https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/29284/1/Chortok_sust_develop.pdf
64. Ходзицька В.В. Семасіологія управлінської звітності :інноваційний підхід. URL: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:xyHGp3AAFuMJ:https://ir.kneu.edu.ua/bitstream/handle/2010/32698/Hodzytska_18_12.pdf%3Fsequence%3D1+%&cd=1&hl=ru&ct=clnk&gl=ua
65. Шепель Т. П. Місце управлінської звітності в підвищенні ефективності функціонування підприємств. *Журнал «Інвестиції: практика та досвід»*. 2018. URL: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:WCq8AqymFDAJ:www.investplan.com.ua/pdf/16_2018/8.pdf+%&cd=1&hl=ru&ct=clnk&gl=ua
66. Ільченко Н.Б. Логістичні стратегії в торгівлі. *Монографія*. 2016. URL: <https://knute.edu.ua/file/MjExMzA=/ebee6b4b3d12d4cd18180f0f18338a1a.pdf>

67. Томчук О.Ф., Градомська І.О. Використання методів стратегічного управлінського аналізу під час прийняття управлінських рішень. *Науковий журнал «Інфраструктура ринку. Серія «Бухгалтерський облік, аналіз і аудит»*. 2020. Вип. №4. 309-312. URL : http://www.market-infr.od.ua/journals/2020/41_2020_ukr/52.pdf

68. Фоміна О.В. Управлінський облік у торгівлі. *Монографія*. 2020. URL: <https://knute.edu.ua/file/MjExMzA=/624a6d7d9a739851810eef1d42fb84ce.pdf>

69. Овчарова Н.В., Устик Є.С. Стратегічна звітність як інструмент управління логістичною діяльністю підприємства. Збірник наукових праць здобувачів вищої освіти і молодих учених «Фінансові аспекти розвитку економіки: теорія, методологія, практика" II Всеукраїнської науково-практичної інтернет конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених "Розвиток інноваційного фінансового управління суб'єктами економіки в умовах реалізації євроінтеграційної стратегії України».

70. Овчарова Н.В., Устик Є.С. Удосконалення системи обліково-аналітичного забезпечення управління транспортною логістикою підприємства. Електронний науково-практичний журнал «Інфраструктура ринку». 2021. Вип. № 62.

ДОДАТКИ

Додаток А

SUMMARY

Yevheniia Ustyk. Enterprise transport logistics management: accounting and reporting. Qualifying master's thesis. Sumy State University, Sumy, 2021.

The essence of transport logistics, its accounting and management aspects are investigated in the work. The concept of strategic management on the basis of a balanced system of indicators, features of formation of accounting-analytical and documentary support is offered. The main purpose of this study is to develop recommendations and proposals for the management of transport logistics to increase competitiveness and sustainable strategic development.

Key words: transport logistics, management, accounting and analytical support, transport reporting, accounting, balanced scorecard, efficiency.

АНОТАЦІЯ

Устик Є.С. Управління транспортною логістикою підприємства: облік та звітність. Кваліфікаційна магістерська робота. Сумський державний університет, Суми, 2021 р.

У роботі досліджено сутність транспортної логістики, її облікові та управлінські аспекти. Запропоновано концепцію стратегічного управління на основі збалансованої системи показників, особливості формування обліково-аналітичного та документального забезпечення. Основною метою цього дослідження є розробка рекомендацій та пропозицій щодо управління транспортною логістикою для підвищення конкурентоспроможності та сталого стратегічно орієнтованого розвитку.

Ключові слова: транспортна логістика, управління, обліково-аналітичне забезпечення, транспортна звітність, облік, збалансована система показників, ефективність.

Додаток Б

Таблиця Б.1 – Тлумачення поняття «логістика» різними науковцями

№ з/П	Автор	Тлумачення поняття «логістика»
1	Гончар Л.А. [1]	Планування, організація і контролювання всіх видів діяльності з переміщення та складування, які забезпечують проходження матеріального і пов'язаного з ним інформаційного потоків від пункту закупівлі сировини до пункту кінцевого споживання.
2	Ю.В. Тараненко [2]	Наука про сукупність різних видів діяльності, спрямованої на одержання необхідної кількості продукції в зазначений час у задалегідь встановленому місці, у якому склалася потреба в цій продукції.
3	А.Г. Кальченко [5]	Наука про планування, реалізацію та контроль ефективних та економних з точки зору витрат операцій переміщення і зберігання матеріалів, напівфабрикатів і готової продукції, а також пов'язаної з ними інформації про постачання товарів від місця виробництва до місця споживання відповідно до вимог клієнтури.
4	В.М. Марченко [7]	Наука про процес фізичного розподілу продукції в просторі і часі.
5	Т.Я. Іваненко, Дробітько О.М. [8]	Наука про взаємозв'язки і взаємодії постачання зі збутом і транспортом.
6	Д.В. Ломотько, Є.І. Балака [9]	Наука про взаємодію всіх елементів виробничих транспортних систем: від виробництва до продуктивного споживання.
7	Н.В. Смирнова [11]	Комплексний напрям у науці, що охоплює проблеми управління матеріальними потоками.
8	І.В. Федькович [10]	Наука про раціональну організацію виробництва і розподілу, яка комплексно вивчає постачання, збут і розподіл засобів виробництва.
9	Л.О. Горшкова [14]	Наука про планування, управління і контроль постачання на підприємство, обробки і вивозу матеріального потоку і відповідного йому інформаційного потоку.
10	О.В. Бойко [6]	Синтез управлінських рішень, що приймаються у менеджменті, фінансах, підприємстві та маркетингу. Вона дозволяє поєднувати економію витрат з гнучким реагуванням на пріоритети споживачів та забезпечує організаційне, економічне, технологічне та інформаційне поєднання поточних процесів товарообміну і відтворення.

Сформовано автором на основі зазначений джерел

Додаток В

Таблиця В.1 – Тлумачення поняття «транспортна логістика» різними науковцями

№ з/п	Автор	Тлумачення поняття «транспортна логістика»
1	К.С. Чимош [15]	Рух матеріальних ресурсів від первинного джерела до кінцевого споживача слід розглядати як єдиний матеріальний потік, що забезпечується транспортними засобами.
2	Л.М. Ачкасова [16]	Функціональна сфера логістики, що оптимізує логістичні операції на шляху матеріального потоку від постачальника до кінцевого споживача, що здійснюється з застосуванням транспортних засобів.
3	Т.Г. Сухорукова, І.Л. Назаренко [17]	Система з організації доставки, а саме переміщення будь-яких матеріальних предметів або речовин з однієї точки в іншу за оптимальним маршрутом.
4	Д.О. Палант [19]	Управління фізичним переміщенням матеріальних ресурсів відповідно до інтересів їхніх споживачів у просторі та часі.
5	В.С. Стоколяс [20]	Один з найважливіших функціональних розділів загальної логістичної науки, безпосередньо пов'язаний з організацією і управлінням рухом матеріальних потоків.
6	В.В. Гришко, М.Л. Болдирєва [18]	Переміщення необхідної кількості товарів у необхідну точку, оптимальним маршрутом за необхідний час із найменшими витратами.
7	Р.М.Скриньковський, Н.Р. Костюк [21]	Комплекс заходів, що здійснюється з метою організації доставки товарів і вантажів з мінімальним часом і фінансовими витратами.
8	Г.В. Верещагіна, К.В. Сушко [22]	Виступає в ролі необхідної складовою всієї теорії та практики логістики комерції, тому як логістика як наука займається управлінням всіма поточковими рухами, а управління матеріальним потоком неможливо без його перевезення.
9	М.О. Устенко [23]	Комплексне і взаємопов'язане вирішення завдань, пов'язаних з організацією перевезення (переміщення) вантажів, пасажирів і багажу, найбільш раціональна схема переміщення вантажів від вантажовідправника до вантажоодержувача з використанням одного або декількох видів транспорту.
10	І.В. Токмакова [26]	Вид логістики, що управляє комплексом операцій, які забезпечують фізичне переміщення товарно-матеріальних цінностей між учасниками ланцюга поставок з мінімальними витратами, тобто переміщення потрібної кількості товару в необхідну точку, оптимальним маршрутом за необхідний час і з найменшими витратами.

Сформовано автором на основі зазначених джерел

Додаток Г

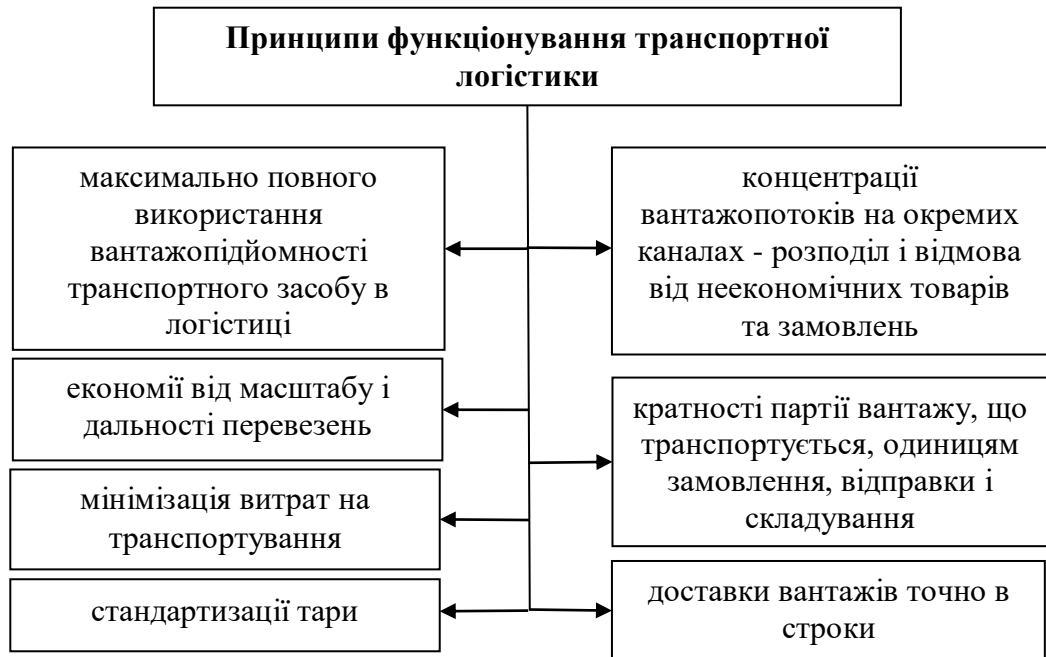


Рисунок Г.1 – Принципи функціонування транспортної логістики

Сформовано автором на основі джерел [22, 23, 25, 28, 31]

Додаток Д

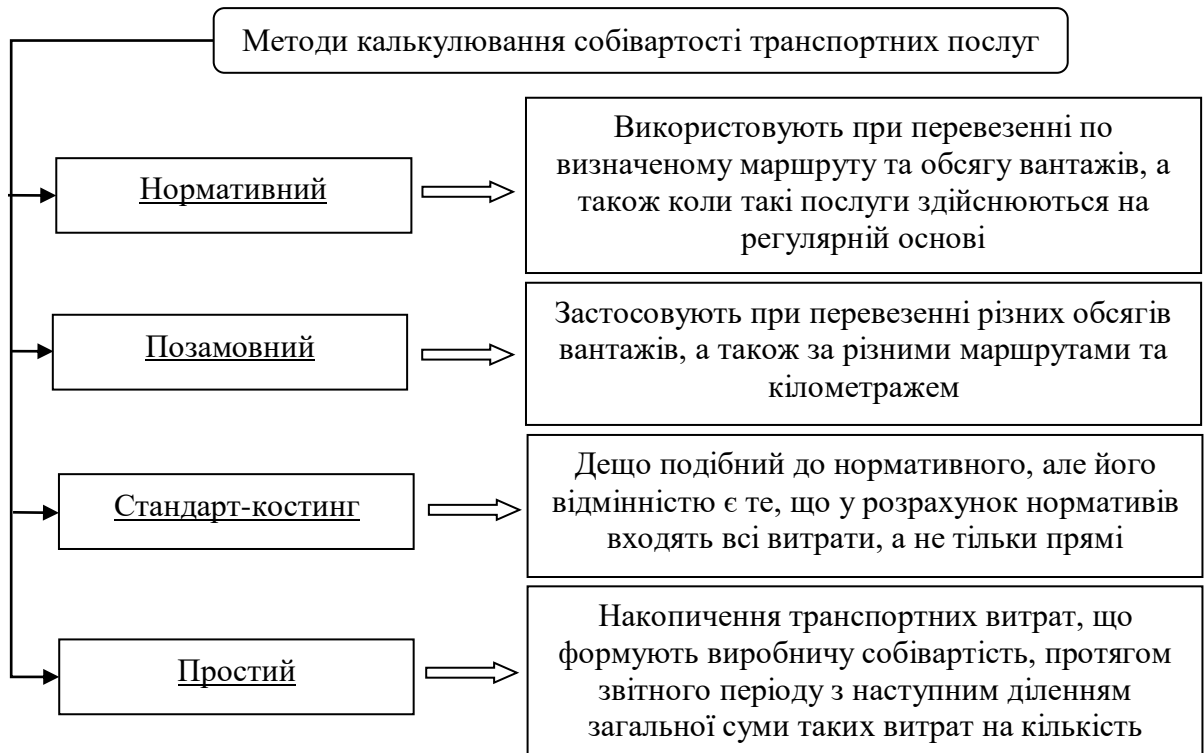


Рисунок Д.1 – Методи калькулювання собівартості послуг

Сформовано автором на основі джерел [40, 45, 68]



Рисунок Д.2 – Склад транспортних витрат за статтями калькуляції собівартості транспортних послуг.

Сформовано автором на основі джерел [37, 38, 39, 46, 47, 60, 61]

Додаток Е



Рисунок Е.1 – Принципи формування управлінської звітності

Сформовано автором на основі джерел [40, 44, 45, 68]

Додаток Ж

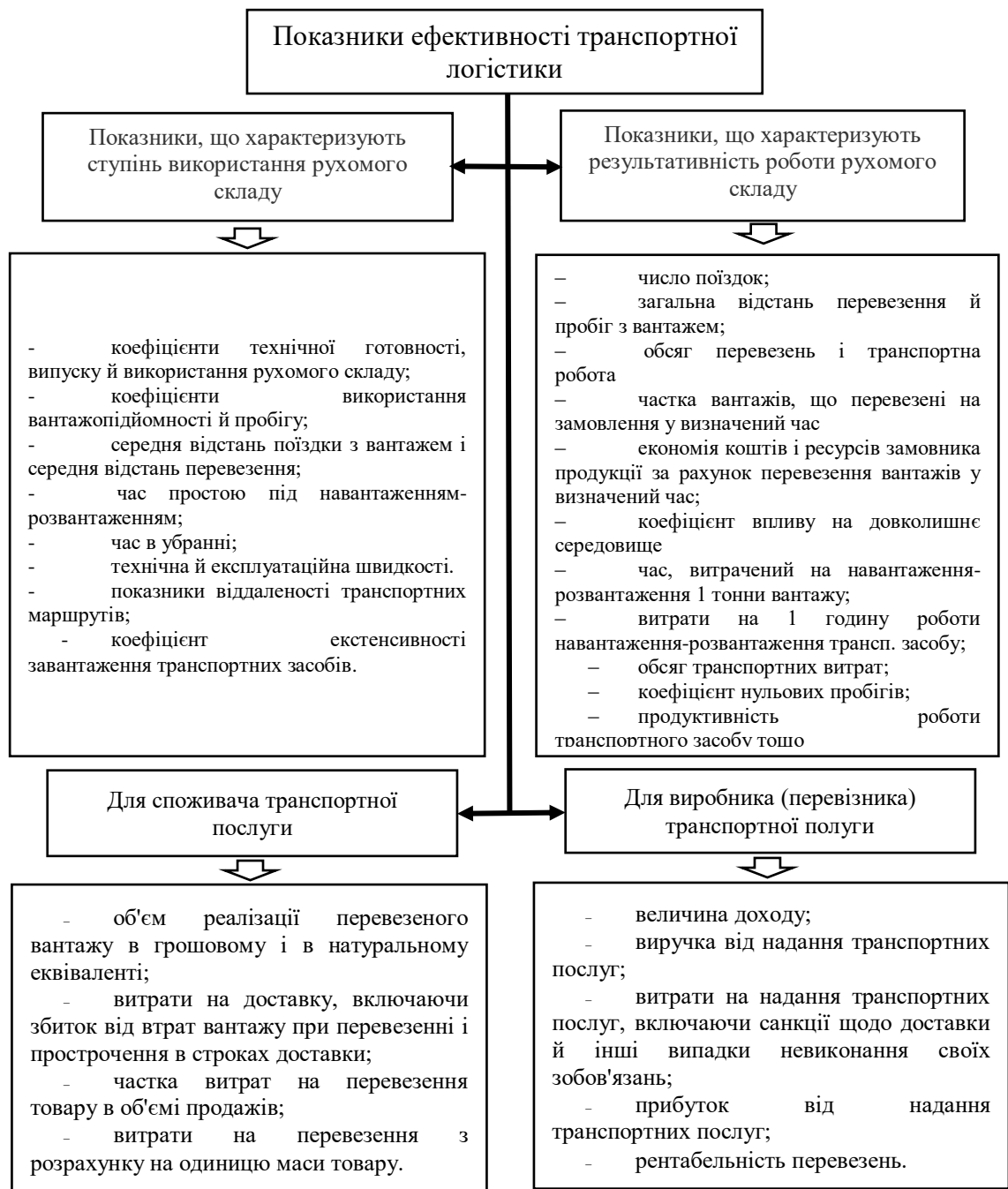


Рисунок Ж.1 – Показники ефективності транспортної логістики

Сформовано автором на основі джерел [18, 19, 20, 25, 29, 34, 36, 56, 58]

Додаток К

Таблиця К.1. – Фінансово-економічні показники звітності ТОВ «САМ
ТРАНС» за 2017-2020 роки

Показники (тис. грн)	31 грудня			
	2017 року	2018 року	2019 року	2020 року
1	2	3	4	5
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	19505,2	27319,5	33859,1	58723,80
Інші операційні доходи	24,3	3,2	0	722,80
Інші доходи	8,4	8,7	50,1	37,10
Разом доходи	19537,9	27311,4	33909,2	59483,70
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	12234,5	20744,5	26690,5	50273,90
Інші операційні витрати	6075,1	3944,3	3674,3	5403,90
Інші витрати	0	0	26,3	11,30
Разом витрати	18309,6	24688,9	30391,1	55689,10
Фінансовий результат до оподаткування	1228,3	2642,6	3518,1	3794,60
Витрати (дохід) з податку на прибуток	221,1	475,7	633,2	683,10
Чистий прибуток (збиток)	1007,2	2166,9	2884,9	3111,50
Валюта балансу	2012,6	4175,2	7160,7	6936,10
Власний капітал	1361,1	3313	6197,8	6424,60
Власні оборотні кошти	705,2	872,8	1016,5	1447,80
Дебіторська заборгованість	347,9	795,7	3188	21,20
Кредиторська заборгованість	671,4	1299,8	922,8	736,30

Сформовано автором

Додаток Л

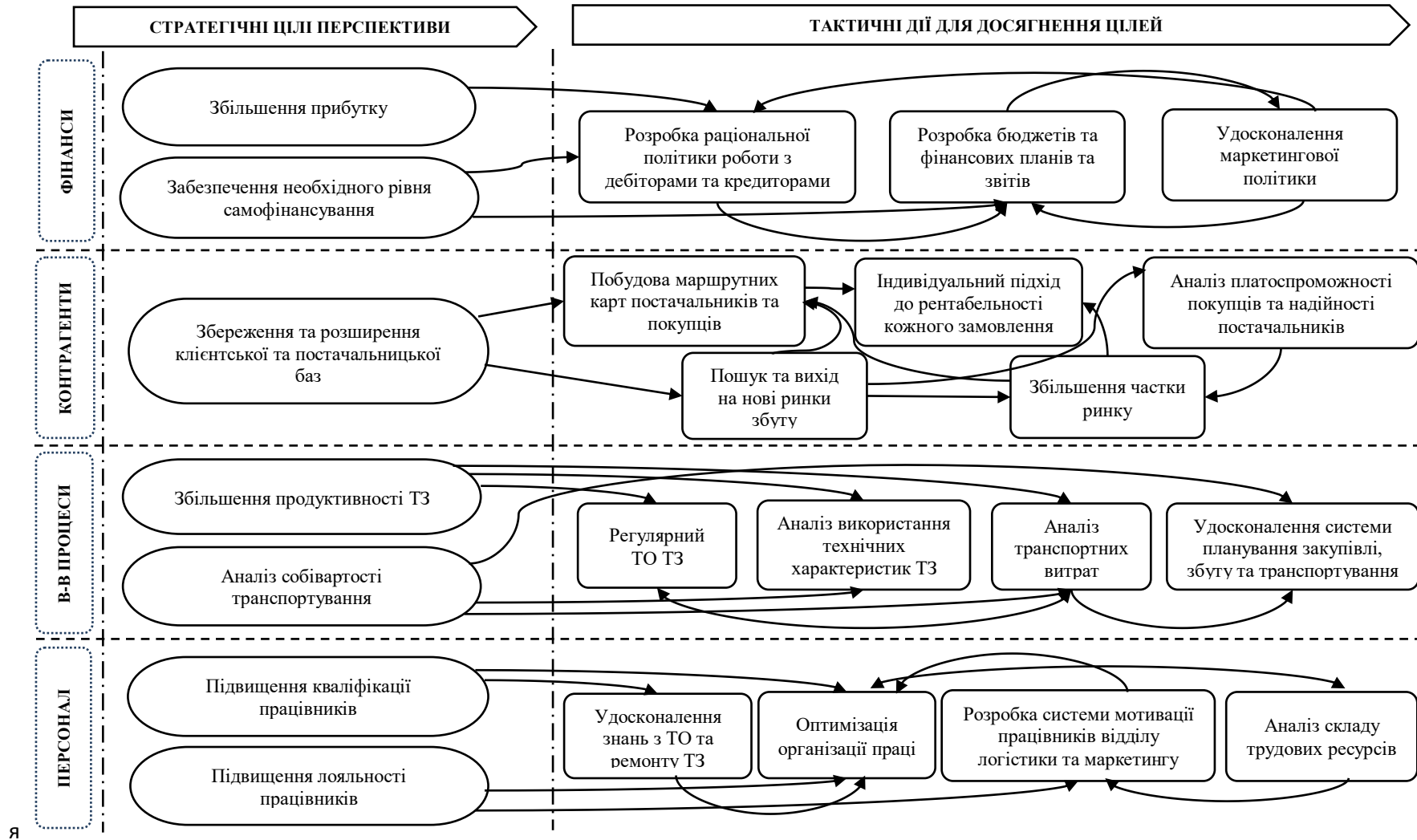


Рисунок Л.1 – Стратегічна карта цілей ТОВ «САМ ТРАНС»

Додаток М

Таблиця М.1 – Ключові показники перспективи «Персонал» системи BSC транспортної логістики ТОВ «САМ ТРАНС»

№ з/п	Стратегічні цілі перспективи	Ключові показники	Шифр	Стратегічне завдання
1	Підвищення кваліфікації працівників	Частка персоналу відповідної кваліфікації	П1	Збільшення кількості працівників, кваліфікація яких буде відповідати їхнім посадовим обов'язкам
		Коефіцієнт використання робочого фонду.	П2	Збільшити використання фонду робочого часу відділу логістики
2	Підвищення лояльності персоналу	Коефіцієнт зміни середньої заробітної плати працівника	П3	Збільшення заробітної плати працівників логістики

Сформовано автором

Таблиця М.2 – Ключові показники перспективи «Внутрішньо-виробничі процеси» системи BSC транспортної логістики ТОВ «САМ ТРАНС»

№ з/п	Стратегічні цілі перспективи	Ключові показники	Шифр	Стратегічне завдання
1	Збільшення продуктивності ТЗ	Коефіцієнт завантаження ТЗ	В1	Збільшити показник до рівня 95%.
		Коефіцієнт використання пробігу ТЗ	В2	Рівень показника не повинен бути меншим ніж 0,5
2	Аналіз собівартості транспортування	Змінні витрати на 1 км пробігу ТЗ	В3	Аналіз змінних транспортних витрат у розрізі елементів Пошук резервів зниження ТВ
		Постійні витрати на 1 годину роботи ТЗ	В4	Аналіз постійних транспортних витрат у розрізі елементів.

Сформовано автором

Таблиця М.3 – Ключові показники перспективи «Контрагенти» системи BSC транспортної логістики ТОВ «САМ ТРАНС»

№ з/п	Стратегічні цілі перспективи	Ключові показники	Шифр	Стратегічне завдання
1	Збереження та розширення клієнтської та постачальницької баз	Частка ринку	K1	Збільшення частки ринку
		Кількість нових постачальників	K2	Пошук новий надійних постачальників, зокрема і таких, що знаходяться територіально близько до постійних та нових клієнтів

Сформовано автором

Таблиця М.4 – Ключові показники перспективи «Фінанси» системи BSC транспортної логістики ТОВ «САМ ТРАНС»

№ з/п	Стратегічні цілі перспективи	Ключові показники	Шифр	Стратегічне завдання
1	Збільшення прибутку	Рентабельність активів	Ф1	Збільшити прибуток на кожну гривню інвестицій в активи
		Маржа прибутку	Ф2	Збільшити прибуток кожної гривні обсягів реалізації
		Коефіцієнт оборотності активів	Ф3	Збільшити суму чистого доходу на 1 гривню оборотних коштів
2	Забезпечення необхідного рівня самофінансування	Коефіцієнт грошової платоспроможності	Ф4	Підтримувати готовність виконувати короткострокові зобов'язання на рівні показника не більше 0,2 - 0,3
		Коефіцієнт розрахункової платоспроможності	Ф5	Підтримувати платоспроможність підприємства за зобов'язаннями за рахунок очікуваних надходжень від реалізації товарів та послуг на рівні показника 0,7 – 0,8
		Власні оборотні кошти	Ф6	Збільшити забезпеченість власними фінансовими ресурсами
		Коефіцієнт фінансової стабільності	Ф7	Збільшення частини діяльності, що фінансуватиметься за власні кошти, та зменшити частину, що фінансуватиметься за позикові

Сформовано автором

Додаток Н

Таблиця Н.1 - Структура звіту за BSC підприємства ТОВ «САМ ТРАНС»

Перспектив а BSC	Стратегічна ціль	Показники досягнення цілей	Шифр показ- ника	Одиниця вимірю- вання	Цільове значення	Аналізований період досягнення цілі			Примітки (причини перевиконання /недовиконання)
						Вересень 2020 р.	Жовтень 2020 р.	Листопад 2020р.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ФІНАНСИ	Збільшення прибутку	Рентабельність активів	Ф1						
		Маржа прибутку	Ф2						
		Коефіцієнт оборотності активів	Ф3						
	Забезпечення необхідного рівня самофінансування	Коефіцієнт грошової платоспроможності	Ф4						
		Коефіцієнт розрахункової платоспроможності	Ф5						
		Власні оборотні кошти	Ф6						
		Коефіцієнт фінансової незалежності	Ф7						
		Коефіцієнт фінансової стабільності	Ф8						
КОНТРА- ГЕНТИ	Збереження та розширення клієнтської та постачальницької баз	Частка ринку	К1						
		Кількість нових постачальників	К2						
ВНУТРІШНЬО- ВИРОБНИЧІ ПРОЦЕСИ	Збільшення продуктивності ТЗ	Коефіцієнт завантаження ТЗ	В1						
		Коефіцієнт використання пробігу ТЗ	В2						
	Аналіз собівартості транспортування	Змінні витрати на 1 км пробігу ТЗ	В3						
		Постійні витрати на 1 годину роботи ТЗ	В4						
ПЕРСОНАЛ	Підвищення кваліфікації працівників	Частка персоналу відповідної кваліфікації	П1						
		Коефіцієнт використання роб. фонду.	П2						
	Підвищення лояльності персоналу	Коефіцієнт зміни середньої заробітної плати працівника	П3						

Додаток П

Таблиця П.1 – Транспортно-логістичний звіт автомобіля DAF (номерний знак ВМ5374ВВ) з напівпричепом-цистерною (водій Бочаров В.І.) за Вересень 2020р.

Дата	Контрагент	Документ реалізації	Фактичне навант-ння	Нормативне навант-ння	Маршрут (загрузка→(км завантажений)→вигрузка→(км незавантажений)→наступна загрузка)		Коефіцієнт завантаження вантажівки	Коефіцієнт використання пробігу		
01.09.20	ПП«Адоніс»	ВН-01/09	25,7	28,0	м.Харків-(439)-с.Новополтавка-(238)-м.Кам'янське		91,79%	64,84%		
03.09.20	ТОВ«Асфальтпром»	АП-04/21	27,8	28,0	м.Кам'янське-(258)-м.Українськ-(258)-м.Кам'янське		99,29%	50,00%		
04.09.20	ТОВ«Гелікон Груп»	ВН-06/09	27,26	28,0	м.Кам'янське-(238)-с.Новополтавка-(238)-м.Кам'янське		97,36%	50,00%		
05.09.20	ТОВ«Інейтс»	АП-08/21	25,38	28,0	м.Кам'янське-(258)-м.Українськ-(182)-сmt.Меліоративне		90,64%	58,64%		
05.09.20	ТОВ«Мінторг»	ВН-08/09	25,64	28,0	сmt.Меліоративне-(182)-м.Українськ-(182)-сmt.Меліоративне		91,57%	50,00%		
06.09.20	ТОВ«Мінтрейд»	АП-14/21	25,08	28,0	сmt.Меліоративне-(228)-с.Новополтавка-(238)-м.Кам'янське		89,57%	48,93%		
07.09.20	ТОВ«Стройдор»	АП-16/21	27,72	28,0	м.Кам'янське-(238)-с.Новополтавка-(238)-м.Кам'янське		99,00%	50,00%		
08.09.20	ТОВ«Універбур»	ВН-12/09	26,66	28,0	м.Кам'янське-(238)-с.Новополтавка-(238)-м.Кам'янське		95,21%	50,00%		
09.09.20	ТОВ«Тиван»	АП-19/21	27,5	28,0	м.Кам'янське-(238)-с.Новополтавка-(238)-м.Кам'янське		98,21%	50,00%		
10.09.20	ТОВ«Мінторг»	ВН-18/09	26,4	28,0	м.Кам'янське-(238)-с.Новополтавка-(238)-м.Кам'янське		94,29%	50,00%		
10.09.20	ТОВ«Асфальтпром»	ВН-21/09	25,38	28,0	м.Кам'янське-(169)-с.Мильці-(170)- м.Харків		90,64%	49,85%		
11.09.20	ТОВ«Шляховик-97»	АП-21/21	24,34	28,0	м.Харків-(170)-с.Мильці-(130)- м.Охтирка		86,93%	56,67%		
13.09.20	ТОВ«Асфальтпром»	АП-25/21	25,34	28,0	м.Охтирка-(136)-с.Подвірки-(170)-с.Мильці-(363)-м. Київ		90,50%	25,41%		
14.09.20	ТОВ«Універбур»	АП-27/21	29,56	28,0	м.Київ-(223)-с.Бацмани-(295)-с.Подвірки.		105,57%	43,05%		
14.09.20	ТОВ«Мінторг»	ВН-26/09	25,22	28,0	с.Подвірки-(170)-с.Мильці-(169)-м. Кам'янське		90,07%	50,15%		
15.09.20	ТОВ«Шляховик-97»	АП-32/21	26,24	28,0	м.Кам'янське-(258)-м.Українськ-(258)-м.Кам'янське		93,71%	50,00%		
16.09.20	ТОВ«Асфальтпром»	ВН-28/09	26,12	28,0	м.Кам'янське-(258)-м.Українськ-(258)-м.Кам'янське		93,29%	50,00%		
17.09.20	ТОВ«Гелікон Груп»	ВН-33/09	25,24	28,0	м.Кам'янське-(258)-м.Українськ-(258)-м.Кам'янське		90,14%	50,00%		
18.09.20	ТОВ«Шляховик-97»	АП-34/21	26,86	28,0	м.Кам'янське-(238)-с.Новополтавка-(516)-м.Охтирка		95,93%	31,56%		
Всього			499,44 т	532,00 т	Вантажний загальний пробіг	4469 км	Загальний пробіг	9310 км	Серед. Значення 93,88%	Серед. Значення 48,90%

Додаток Р

Таблиця Р.1 – Кореспонденції з управлінського обліку транспортно-логістичних витрат ТОВ «САМ ТРАНС»

№	Зміст господарської операції	Дебет	Кредит
1	Придбано запасні частини для ремонту	291213	631,685
	Придбано шини	291215	631,685
	Придбано мастильні матеріали	291212	631,685
	Придбано паливо	291211	631,685
	Відображено ПК з ПДВ	641/ПДВ	631
2	Придбано товар (мін. порошок, цемент тощо)	281	631
	Відображено ПК з ПДВ	641/ПДВ	631
3	Оплачено за товари, запасні частини, паливо	631	311
4	Виконано ремонт транспортних засобів підрядним способом	29124	631
	Відображено ПК з ПДВ	641/ПДВ	631
5	Виконано ремонт транспортних засобів господарським способом	29124	291212, 291213, 291214
6	Нараховано заробітну плату водіям	29122	661
	Нараховано ЄСВ	29123	651
7	Нараховано заробітну плату працівниками відділу технічного обслуговування	29112	661
	Нараховано ЄСВ	29113	651
8	Нараховано заробітну плату менеджерам логістики	29211	661
	Нараховано ЄСВ	29212	651
9	Понесено витрати на зв'язок із постачальниками	292212	631,685
10	Понесено витрати на обробку замовлень	29221	631,685
11	Реалізовано товар	36	702
	Відображено ПЗ з ПДВ	702	641/ПДВ