

УДК 657:656.13

М. Ю. Стрельбіцький,
аспірант, Вінницький національний аграрний університет
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0001-0360-7364>

DOI: 10.32702/2306-6792.2025.11.201

ОБЛІК І КОНТРОЛЬ ВИТРАТ ПІДПРИЄМСТВА НА ОРГАНІЗАЦІЮ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАЦІВНИКІВ

M. Strelbitskyi,
Postgraduate student, Vinnytsia National Agrarian University, Vinnytsia, Ukraine

ACCOUNTING AND CONTROL OF ENTERPRISE COSTS FOR EMPLOYEE TRANSPORTATION ORGANIZATION

У статті досліджено актуальні теоретичні та практичні питання обліку і контролю витрат підприємств на організацію транспортного забезпечення працівників. Обґрунтовано, що ця діяльність, будучи важливою соціально-економічною функцією, генерує значні витрати, які вимагають ефективного управління, належного обліку та оптимізації.

Проаналізовано та структуровано склад витрат при використанні власного автотранспорту, що включає прямі матеріальні витрати, витрати на оплату праці, амортизацію, технічне обслуговування та ремонт, страхування та інші супутні витрати, а також при залученні стороннього перевізника, де основною статтею є вартість послуг. Проведено порівняльний аналіз цих двох способів організації перевезень з точки зору облікової складності, гнучкості управління та потенційної вартості.

Систематизовано підходи до класифікації витрат на перевезення працівників для цілей бухгалтерського обліку відповідно до Положень (стандартів) бухгалтерського обліку, зокрема П(С)БО 16 "Витрати", з виділенням можливостей їх віднесення до адміністративних, збутових, загальновиробничих чи інших операційних витрат, а також розглянуто аспекти П(С)БО 26 "Виплати працівникам" щодо трактування таких перевезень як негрошової пільги. Для потреб управлінського обліку розглянуто розширену класифікацію витрат за способом включення до собівартості, ступенем впливу обсягу перевезень, центрами відповідальності та релевантністю для прийняття рішень, що забезпечує інформаційні потреби менеджменту для контролю та аналізу.

Особливу увагу приділено обґрунтуванню доцільності та визначенню завдань калькулювання собівартості послуг з перевезення працівників в системі управлінського обліку, що розглядається як важливий інструмент для ефективного контролю за рівнем витрат, поглибленої оцінки ефективності використання наявних ресурсів, зокрема транспортних засобів та робочого часу, а також для обґрунтування управлінських рішень. Проаналізовано та порівняно ключові методи калькулювання собівартості, які можуть бути адаптовані для внутрішніх послуг з перевезення персоналу, а саме: метод простого підрахунку витрат, позамовний, нормативний метод та сучасний метод калькулювання за видами діяльності (АВС). Для кожного методу висвітлено його сутність, ключові переваги, потенційні недоліки та окреслено умови, за яких його застосування є найбільш доцільним та ефективним. Визначено основні етапи процесу калькулювання, починаючи від збору та групування прямих і непрямих витрат до розрахунку собівартості перевезень, та запропоновано одиниці калькулювання: машино-година, кілометр пробігу чи пасажиро-кілометр.

The article investigates current theoretical and practical issues of accounting and control of enterprise costs for organizing employee transportation. It is substantiated that this activity, being an important socio-economic function, generates significant costs that require effective management, proper accounting, and optimization.

The composition of costs when using the company's own motor transport is analyzed and structured, which includes direct material costs, labor costs, depreciation, maintenance and repair, insurance, and other related expenses, as well as when engaging a third-party carrier, where the main item is the cost of services. A comparative analysis of these two methods of organizing transportation is carried out from the point of view of accounting complexity, management flexibility, and potential cost.

Approaches to the classification of employee transportation costs for financial accounting purposes in accordance with the Ukrainian Accounting standards, in particular 16 "Expenses," are systematized, highlighting the possibilities of their attribution to administrative, selling, general production, or other operating expenses. Aspects of 26 "Employee Benefits" regarding the treatment of such transportation as a non-monetary benefit are also considered. For management accounting needs, an expanded classification of costs by the method of inclusion in prime cost, the degree of influence of transportation volume, responsibility centers, and relevance for decision-making is examined, which provides for the information needs of management for control and analysis.

Particular attention is paid to substantiating the expediency and defining the tasks of calculating the prime cost of employee transportation services in the management accounting system, which is considered an important tool for effective control over the level of costs, in-depth assessment of the efficiency of using available resources, particularly vehicles and working time, and also for substantiating management decisions. Key methods for calculating prime cost that can be adapted for internal personnel transportation services are analyzed and compared, namely: the simple cost calculation method, job order costing, standard costing, and the modern activity-based costing (ABC) method. For each method, its essence, key advantages, potential disadvantages, and the conditions under which its application is most appropriate and effective are highlighted. The main stages of the calculation process, from collecting and grouping direct and indirect costs to calculating the prime cost of transportation, are defined, and cost units are proposed: machine-hour, kilometer of mileage, or passenger-kilometer.

Ключові слова: облік витрат, контроль витрат, транспортне забезпечення працівників, класифікація витрат, калькулювання собівартості, методи калькулювання.

Key words: cost accounting, cost control, employee transportation, cost classification, cost calculation, costing methods.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

В сучасних умовах господарювання чимало підприємств організовують підвезення своїх працівників до місця роботи, особливо якщо виробничі майданчики розташовані у віддалених районах або відсутнє належне громадське транспортне сполучення. Забезпечення транспортного обслуговування персоналу є важливою соціально-економічною функцією підприємства, що сприяє своєчасній явці працівників та підвищенню продуктивності праці. Водночас така діяльність пов'язана зі значними витратами, ефективне управління якими становить актуальну проблему. Постає питання належного обліку витрат на перевезення працівників, їх оптимізації та контролю. Це має важливе значення для фінансових результатів підприємства і вимагає вирішення низки практичних завдань (вибір оптимального способу організації перевезень — власний транспорт чи аутсорсинг; відповідність обліку витрат вимогам стандартів і законодавства; мінімізація впливу таких витрат на собівартість продукції тощо). Таким чином, існує необхідність розробки науково об-

грунтованих підходів до обліку та аналізу витрат на перевезення працівників у контексті підвищення ефективності управління підприємством.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ, В ЯКИХ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ДАНОЇ ПРОБЛЕМИ І НА ЯКІ СПИРАЄТЬСЯ АВТОР, ВИДІЛЕННЯ НЕ ВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ

Питання обліку та контролю витрат підприємства на організацію транспортного забезпечення працівників традиційно привертають увагу науковців, проте специфіка внутрішніх некомерційних перевезень персоналу висвітлена недостатньо. Окремі аспекти обліку транспортних і логістичних витрат розглянуті у працях таких українських дослідників, як Л.Г. Медвідь [1], В. Царук [2] та ін. У цих дослідженнях переважно розглядаються питання управлінського обліку логістичних витрат, оптимізації транспортних процесів та впровадження сучасних методів калькулювання (ABC, Lean Accounting), що сприяють деталізації витрат і підвищенню прозорості їх

обліку. Водночас малодослідженими залишаються специфічні проблеми обліку та контролю витрат саме на перевезення працівників, включаючи класифікацію та калькуляцію таких витрат у контексті вибору між власним транспортом та аутсорсингом. Недостатньо висвітлено також питання адаптації існуючих облікових підходів до нормативно-правових вимог і сучасних тенденцій, зокрема з урахуванням цифровізації та впровадження інноваційних технологій управління транспортними процесами.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою статті є дослідження теоретичних та практичних аспектів обліку витрат на перевезення працівників підприємства. Основними завданнями є:

- визначити та структурувати склад витрат підприємства на організацію пасажирських перевезень працівників при використанні власного автотранспорту та у випадку аутсорсингу;
- проаналізувати та систематизувати підходи до класифікації витрат на перевезення працівників для цілей бухгалтерського обліку;
- розглянути основні напрямки класифікації витрат на перевезення працівників для цілей управлінського обліку, що забезпечують інформаційні потреби менеджерів;
- обґрунтувати доцільність та визначити завдання калькулювання собівартості послуг з перевезення працівників в системі управлінського обліку;
- проаналізувати та порівняти основні методи калькулювання собівартості, які можуть бути адаптовані для послуг з перевезення працівників, висвітлити їх переваги, недоліки та умови ефективного застосування.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Витрати підприємства на організацію пасажирських перевезень працівників є сукупністю всіх ресурсів, спожитих у процесі забезпечення доставки персоналу до місця роботи та назад. Склад цих витрат суттєво відрізняється залежно від обраного підприємством способу організації перевезень: використання власного автотранспорту чи залучення сторонньої транспортної компанії (аутсорсинг).

При використанні власного транспорту підприємство несе комплекс витрат, пов'язаних з утриманням та експлуатацією автопарку. До основних статей таких витрат належать [3]:

1) Прямі матеріальні витрати:

— вартість паливно-мастильних матеріалів (ПММ): бензину, дизельного пального, моторних, трансмісійних та інших олив, мастил, гальмівної та інших технічних рідин, спожитих транспортними засобами під час здійснення перевезень;

— вартість автомобільних шин (списання вартості в міру зносу або відповідно до встановлених норм пробігу);

— вартість запасних частин та інших матеріалів, використаних для проведення технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів.

2) Прямі витрати на оплату праці:

— основна та додаткова заробітна плата водіїв транспортних засобів, що безпосередньо здійснюють перевезення працівників;

— заробітна плата ремонтного персоналу (механіків, слюсарів), якщо вони зайняті виключно обслуговуванням транспорту, що використовується для перевезень працівників (або частина їх зарплати, що прямо відноситься до цих ТЗ);

— відповідні нарахування єдиного соціального внеску (ЄСВ) на суми нарахованої заробітної плати зазначених категорій працівників.

3) Амортизація:

— амортизаційні відрахування на власні транспортні засоби (автобуси, мікроавтобуси, легкові автомобілі), що використовуються для перевезення працівників;

— амортизація іншого обладнання, пов'язаного з організацією перевезень (наприклад, обладнання гаражів, ремонтної бази, якщо воно використовується переважно для цих цілей).

4) Витрати на технічне обслуговування (ТО) та ремонт транспортних засобів:

— вартість поточного та капітального ремонту власних транспортних засобів, включаючи як вартість робіт (якщо виконуються сторонніми організаціями), так і вартість використаних запчастин та матеріалів;

— витрати на планове технічне обслуговування (ТО-1, ТО-2, сезонне обслуговування).

5) Витрати на страхування:

— обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ);

— добровільне страхування транспортних засобів (КАСКО), якщо підприємство його здійснює;

— страхування водіїв та пасажирів від нещасних випадків на транспорті (якщо передбачено політикою підприємства або законодавством для певних видів перевезень).

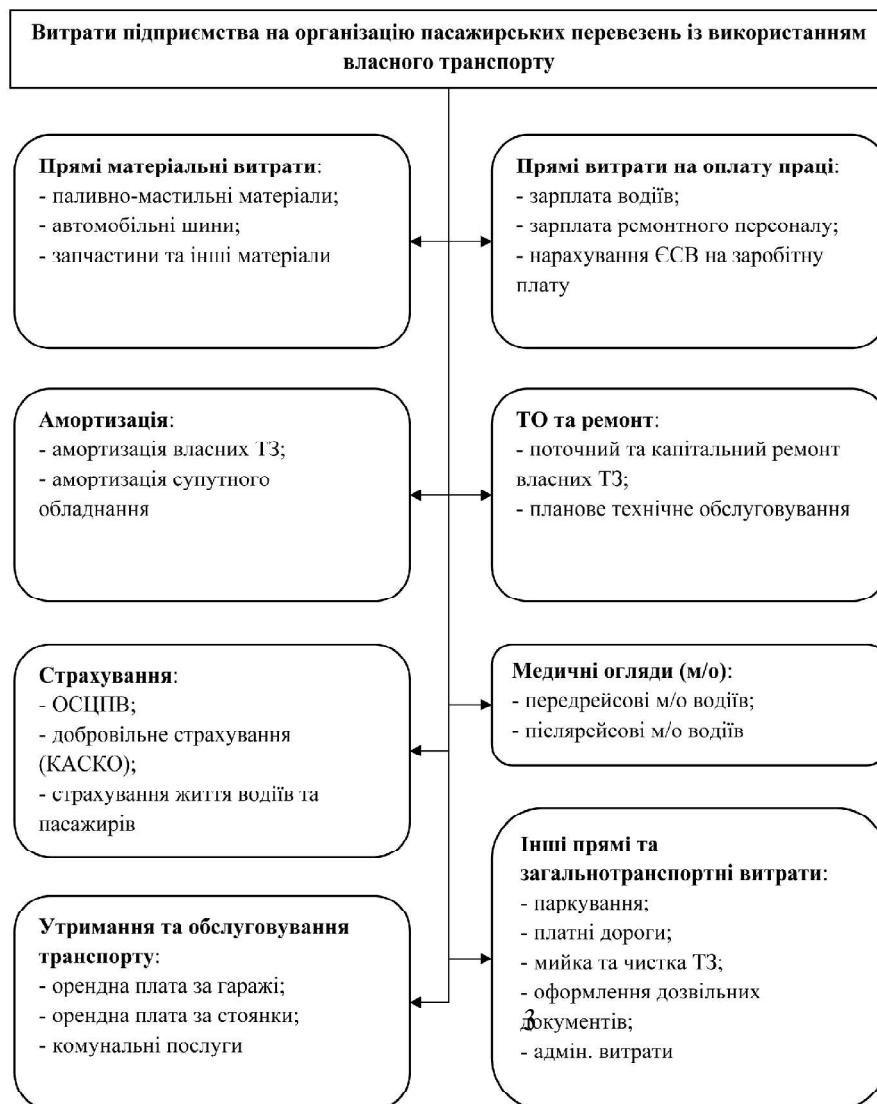


Рис. 1. Структура витрат підприємства на пасажирські перевезення працівників

Джерело: упорядковано автором на основі [3].

6) Витрати на передрейсові та післярейсові медичні огляди водіїв: оплата послуг медичних працівників або медичних установ;

7) Витрати на утримання місць стоянки та обслуговування транспорту:

— орендна плата за гаражі, стоянки (якщо вони оренднуються);

— комунальні послуги (електроенергія, опалення, водопостачання) для гаражів та ремонтних майстерень.

8) Інші прямі та загальнотранспортні витрати:

— плата за паркування транспортних засобів під час виконання рейсів;

— плата за використання платних доріг;

— витрати на мийку та чистку транспортних засобів;

— вартість оформлення дозвільних документів, проходження обов'язкового технічного контролю;

— витрати на зв'язок (мобільний зв'язок водіїв, диспетчерів);

— частина адміністративних витрат, пов'язаних з управлінням транспортним підрозділом (зарплата керівника транспортного відділу, канцелярські товари тощо), якщо їх можна обґрунтовано віднести на діяльність з перевезення працівників.

При залученні стороннього перевізника (аутсорсинг) структура витрат підприємства-замовника значно спрощується. Основними витратами є:

1) Вартість послуг перевізника: сума, що сплачується транспортній компанії згідно з укладеним договором на перевезення працівників та підтверджується актами наданих послуг (виконаних робіт). Ця вартість, як правило, вже включає всі витрати перевізника (ПММ, зарплату його водіїв, амортизацію його транспорту, прибуток тощо).

2) Можливі додаткові організаційні витрати підприємства-замовника: наприклад, витрати на оплату праці власного співробітника, відповідального за координацію роботи з перевізником, контроль якості послуг, збір заявок від працівників тощо (якщо такі функції виділені).

Порівняльний аналіз показує, що при використанні власного транспорту підприємство має справу з великою кількістю різномірних статей витрат, що вимагає більш складної системи їх обліку, контролю та аналізу. Водночас, це дає більшу гнучкість в управлінні перевезеннями та потенційно нижчу собівартість за умови ефективного використання автопарку. При аутсорсингу основна частина витрат є зовнішньою та фіксується одним документом від підрядника, що спрощує облік, але може бути дорожчим та менш гнучким варіантом. Вибір між цими двома моделями має ґрунтуватися на ретельному розрахунку всіх пов'язаних витрат (сукупна вартість володіння для власного транспорту порівняно з вартістю послуг підрядника) та врахуванні нефінансових факторів, таких як надійність, якість послуг, можливість оперативного контролю та гнучкість реагування на зміни потреб підприємства. Облікова система повинна надавати всю необхідну інформацію для такого порівняльного аналізу та прийняття обґрунтованого рішення [4].

Правильна класифікація витрат на перевезення працівників є запорукою достовірного відображення інформації у фінансовій звітності та формування релевантних даних для прийняття управлінських рішень. Підходи до класифікації відрізняються для цілей бухгалтерського та управлінського обліку, що зумовлено різними інформаційними потребами їх користувачів.

Для цілей бухгалтерського обліку класифікація витрат на перевезення працівників здійснюється відповідно до вимог Положень (стандартів) бухгалтерського обліку, насамперед П(С)БО 16 "Витрати" [5]. Оскільки перевезення працівників у контексті даної статті є некомерційними та спрямованими на забезпечення загальногосподарських потреб підприємства або потреб окремих його функціональних підрозділів, пов'язані з цим витрати, як правило, відносяться до операційних витрат і можуть бути згруповані таким чином:

1) Адміністративні витрати (рахунок 92 "Адміністративні витрати"). До цієї категорії відносяться витрати на перевезення адміністративно-управлінського персоналу (керівництво, бухгалтерія, юридичний відділ тощо). Також

сюди можуть бути віднесені загальні витрати на утримання служби перевезень, якщо вона обслуговує переважно загальногосподарські потреби, або якщо перевезення всіх категорій працівників розглядаються як частина загальних витрат на утримання персоналу та створення належних умов праці. 1 Витрати на утримання основних засобів загальногосподарського використання (включаючи транспорт, що перевозить АУП) є типовими адміністративними витратами згідно з П(С)БО 16.

2) Витрати на збут (рахунок 93 "Витрати на збут"). Якщо організовано перевезення працівників відділу збуту, маркетингу, служби логістики, які безпосередньо займаються просуванням та реалізацією продукції (товарів, робіт, послуг), то відповідні витрати на їх доставку можуть бути класифіковані як витрати на збут. 1 П(С)БО 16 включає до витрат на збут, зокрема, витрати на утримання основних засобів, пов'язаних зі збутом [5].

3) Загальновиробничі витрати (рахунок 91 "Загальновиробничі витрати"). У випадку перевезення робітників основного та допоміжного виробництв, а також іншого виробничого персоналу, витрати на їх доставку доцільно відносити до складу загальновиробничих витрат. 1 Це пов'язано з тим, що такі перевезення забезпечують функціонування виробничого процесу. Пряме віднесення цих витрат на собівартість конкретних видів продукції (на рахунок 23 "Виробництво") зазвичай є ускладненим або неможливим через відсутність прямого зв'язку та бази розподілу, тому вони акумулюються на рахунку 91 і потім розподіляються згідно з обраною базою або списуються на собівартість реалізованої продукції (залежно від облікової політики щодо розподілу постійних ЗВВ).

4) Інші операційні витрати (субрахунок 949 "Інші витрати операційної діяльності"). Ця категорія може використовуватися у випадках, коли витрати на перевезення працівників складно однозначно віднести до попередніх груп, або якщо підприємство розглядає такі перевезення як елемент соціальної інфраструктури і обліковує витрати на її утримання окремо. Також цей рахунок може використовуватися, якщо перевезення не пов'язані з основною операційною діяльністю (наприклад, доставка на корпоративні заходи не виробничого характеру).

Для цілей управлінського обліку класифікація витрат на перевезення працівників є більш гнучкою та деталізованою, оскільки вона спрямована на задоволення інформаційних потреб менеджерів для прийняття рішень, контролю та

аналізу. Основні напрямки класифікації в управлінському обліку:

1) За способом включення до собівартості послуги з перевезення (якщо вона калькулюється):

— прямі витрати — витрати, які можуть бути безпосередньо та економічно доцільно віднесені на конкретний об'єкт калькулювання (наприклад, конкретний транспортний засіб, маршрут, рейс). До них належать: вартість ПММ, спожитих конкретним ТЗ, заробітна плата водія за конкретний рейс (якщо облік ведеться таким чином), прямі витрати на ремонт конкретного ТЗ; 34

— непрямі (накладні) витрати — витрати, які пов'язані з функціонуванням транспортної служби в цілому, але не можуть бути прямо віднесені на конкретний об'єкт калькулювання без процедури розподілу. Наприклад: амортизація транспортних засобів, що використовуються на кількох маршрутах, заробітна плата адміністративного персоналу транспортного відділу, витрати на утримання гаражів, загальні витрати на планове ТО [6].

2) За ступенем впливу обсягу перевезень (наприклад, пробігу, кількості рейсів) на рівень витрат:

— змінні витрати — загальна сума змінюється пропорційно зміні обсягу діяльності (наприклад, вартість ПММ, витрати на ремонт, що залежать від пробігу);

— постійні витрати — загальна сума залишається незмінною в межах релевантного діапазону активності (наприклад, амортизація за прямолінійним методом, страхові платежі, орендна плата за гараж, фіксована частина зарплати водіїв).

3) За центрами відповідальності: групування витрат за підрозділами або посадовими особами, відповідальними за їх виникнення та контроль (наприклад, транспортний цех/відділ, керівник транспортного відділу, окремі водії — за витратами ПММ).

4) За релевантністю для прийняття рішень: — релевантні витрати — майбутні витрати, які будуть відрізнятися залежно від обраного варіанту рішення (наприклад, при вирішенні питання про заміну старого автобуса на новий, релевантними будуть експлуатаційні витрати нового автобуса порівняно зі старим, а також його вартість);

— нерелевантні витрати — витрати, які не зміняться незалежно від прийнятого рішення (наприклад, вже понесена амортизація старого автобуса є нерелевантною для рішення про його заміну).

Обрана класифікація витрат в управлінському обліку повинна забезпечувати менеджерів інформацією, необхідною для:

1) оцінки вартості перевезення одного працівника або одного пасажиро-кілометра;

2) контролю за дотриманням бюджетів та норм витрат;

3) аналізу ефективності використання транспортних засобів та інших ресурсів;

4) порівняння економічної доцільності використання власного транспорту проти залучення сторонніх перевізників;

5) обґрунтування рішень щодо оптимізації маршрутів, графіків руху, оновлення автопарку.

Таким чином, класифікація витрат на перевезення працівників є багатограним процесом, що залежить від мети обліку. Для бухгалтерського обліку пріоритетом є дотримання вимог П(С)БО та достовірне відображення у фінансовій звітності. Для управлінського обліку ключовим є надання деталізованої та оперативної інформації для внутрішнього контролю, аналізу та прийняття ефективних управлінських рішень.

Калькулювання собівартості послуг з перевезення працівників, незважаючи на їх некомерційний характер для підприємства, є важливим інструментом управлінського обліку. Воно дозволяє отримати інформацію про реальну вартість забезпечення цієї функції, що є основою для контролю витрат, оцінки ефективності використання ресурсів, порівняння альтернатив (наприклад, власний транспорт проти аутсорсингу) та прийняття обґрунтованих рішень щодо оптимізації.

Доцільність калькулювання собівартості внутрішніх перевезень працівників зумовлена такими потребами управління:

1) Контроль витрат. Знання собівартості дозволяє порівнювати фактичні витрати з плановими або нормативними, виявляти відхилення та їх причини.

2) Оцінка ефективності. Розрахунок собівартості одиниці послуги (наприклад, одного пасажиро-кілометра, однієї поїздки одного працівника, однієї машино-години роботи транспорту) дає змогу оцінювати ефективність використання транспортних засобів, пального, робочого часу водіїв.

3) Прийняття рішень "виробляти чи купувати" (make-or-buy decisions). Порівняння розрахункової собівартості перевезень власним транспортом з пропозиціями сторонніх перевізників є ключовим фактором при виборі способу організації перевезень.

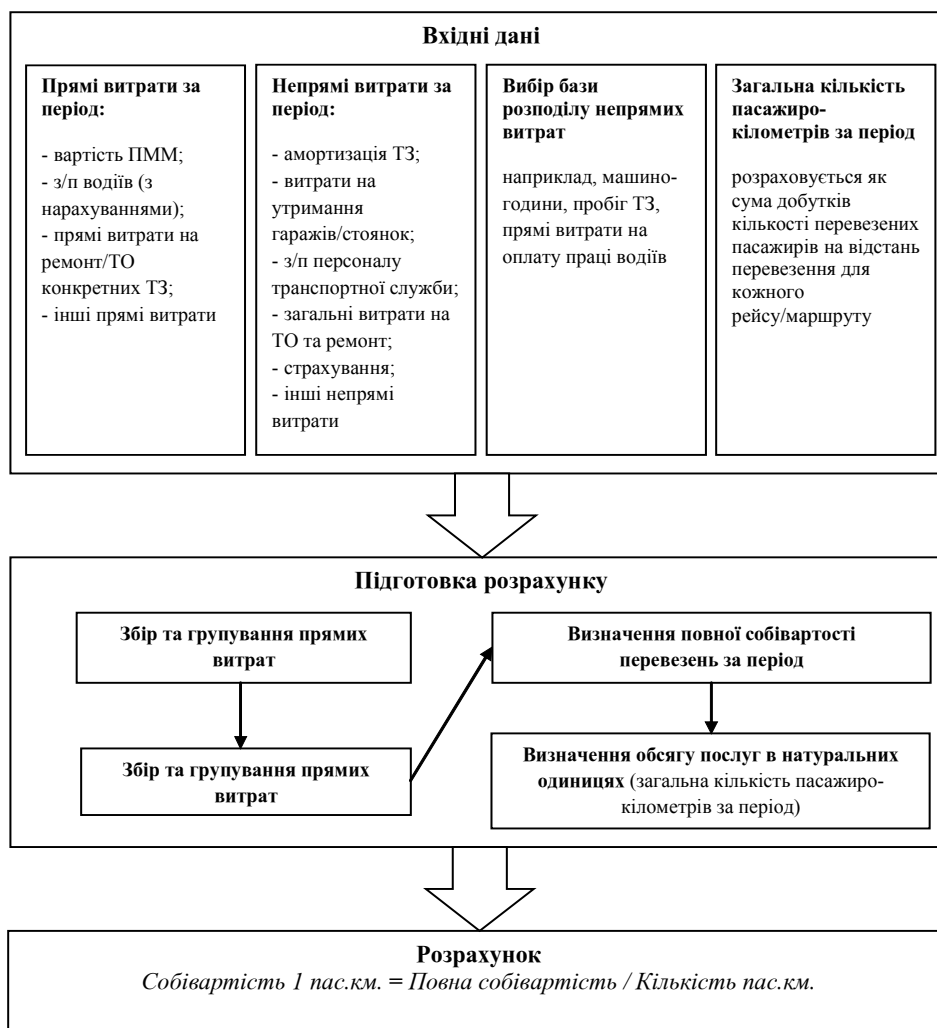


Рис. 2. Модель калькулювання собівартості одного пасажиро-кілометра при перевезенні працівників

Джерело: розроблено автором.

4) Обґрунтування внутрішніх тарифів (якщо застосовується). У великих холдингових структурах або на підприємствах з відокремленими підрозділами, що мають власні бюджети, калькуляція собівартості може бути основою для встановлення внутрішніх розрахункових цін на транспортні послуги.

5) Бюджетування. Дані про собівартість використовуються для планування витрат на перевезення на майбутні періоди.

Для калькулювання собівартості послуг з перевезення працівників можуть бути адаптовані різні методи калькулювання, відомі в теорії та практиці обліку:

1) Метод простого підрахунку витрат (прямий розрахунок). Найпростіший метод, що полягає у підсумовуванні всіх прямих витрат, пов'язаних з перевезеннями за певний період, та розподіленіх на цю послугу непрямих (накладних) витрат. Загальна сума витрат потім ділиться на обраний натуральний показник обсягу

послуг (наприклад, загальну кількість перевезених працівників, загальний пробіг, загальну кількість машино-годин) для отримання усередненої собівартості одиниці [7]. Цей метод підходить для підприємств з невеликим обсягом перевезень або коли не потрібна висока точність калькуляції за окремими об'єктами.

2) Позамовний метод. Може застосовуватися, якщо перевезення працівників розглядаються як окремі "замовлення" від підрозділів підприємства або якщо здійснюються спеціальні рейси для конкретних груп працівників чи на певні об'єкти. Об'єктом калькулювання в цьому випадку є конкретне замовлення (рейс, маршрут на певний період). На нього прямо відносяться прямі витрати, а непрямі розподіляються пропорційно обраній базі.⁴⁶

3) Нормативний метод. Передбачає розробку норм витрат на окремі елементи (ПММ на 100 км пробігу, норми часу на рейс, норми витрат на ТО тощо). Фактична собівартість визна-

чається шляхом коригування нормативної собівартості на величину відхилень від норм та змін у нормах. Цей метод дозволяє оператив-но контролювати витрати та аналізувати при-чини відхилень [7]. Його застосування вимагає налагодженої системи нормування на підпри-ємстві.

4) Метод калькулювання за видами діяль-ності (Activity-Based Costing, ABC). Більш складний, але й більш точний метод розпо-ділу непрямих витрат. Він передбачає іденти-фікацію основних видів діяльності, пов'яза-них з наданням послуг з перевезення (на-приклад, планування маршрутів, диспетче-ризація, технічне обслуговування, власне пе-ревозення), визначення драйверів витрат для кожної діяльності та розподіл непрямих вит-рат на об'єкти калькулювання (маршрути, рейси) пропорційно споживанню ними цих драйверів [8]. Цей метод може бути доціль-ним на великих підприємствах зі значними та різномірними непрямими транспортними витратами.

Важливим етапом калькулювання є вибір об'єкта калькулювання та калькуляційної оди-ниці. Об'єктом калькулювання може бути по-слуга з перевезення працівників в цілому, пе-ревозення за окремим маршрутом, робота ок-ремого транспортного засобу. Калькуляційною одиницею може виступати:

- машино-година роботи транспортного засобу;
- кілометр пробігу;
- пасажиро-кілометр (кількість перевезе-них пасажирів, помножена на відстань пере-возення);
- поїздка одного працівника;
- рейс за маршрутом.

Вибір калькуляційної одиниці залежить від мети калькулювання та специфіки організації перевезень на підприємстві. Незалежно від об-раного методу, процес калькулювання собівар-тості послуг з перевезення працівників зазвичай включає такі етапи:

1) Збір та групування всіх прямих витрат, пов'язаних з перевезеннями, за об'єктами каль-кулювання.

2) Збір та групування непрямих (накладних) витрат, пов'язаних з функціонуванням транс-портної служби.

3) Вибір бази розподілу непрямих витрат та їх розподіл на об'єкти калькулювання.

4) Визначення повної суми витрат за кож-ним об'єктом калькулювання.

5) Визначення обсягу наданих послуг у на-туральних калькуляційних одиницях.

6) Розрахунок собівартості калькуляційної одиниці шляхом ділення повної суми витрат на обсяг послуг.

Таким чином, калькулювання собівартості внутрішніх перевезень працівників, хоча й не спрямоване на встановлення ціни для зовнішніх споживачів, є потужним інструментом внутрі-шнього контролю, аналізу ефективності та прийняття обґрунтованих управлінських рішень щодо оптимізації витрат та підвищення якості транспортного обслуговування персо-налу. Приклад моделі калькулювання собівар-тості показано на рис. 2.

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Проведене дослідження засвідчило важ-ливість системного підходу до обліку та конт-ролю витрат підприємств на організацію транс-портного забезпечення працівників. Встановле-но, що ефективне управління витратами на пе-ревозення залежить від правильного вибору способу їх організації (власний автопарк чи аутсорсинг), структурування витрат згідно з бухгалтерськими стандартами та використан-ня сучасних методів калькулювання собівар-тості. Практичний досвід доводить, що засто-сування нормативного методу, методу кальку-лювання за видами діяльності (ABC) та поза-мовного методу дозволяє значно оптимізува-ти витрати підприємства і підвищити прозорість управлінських рішень.

Для підприємств доцільно обирати власний автопарк у разі стабільних і значних обсягів перевезень, водночас для сезонних або епізо-дичних перевезень економічно виправданим є аутсорсинг. Облік витрат повинен здійснюва-тись із чітким їх розмежуванням за видами та призначенням поїздок, що забезпечить точ-ність фінансової звітності та дасть змогу оп-тимізувати податкове навантаження. Важли-вим практичним інструментом є також впро-вадження цифрових технологій (зокрема GPS-моніторингу), що забезпечує оперативний кон-троль за витратами, пробігом та технічним ста-ном автотранспорту в реальному часі, дозво-ляючи скоротити витрати.

Подальші дослідження перспективно спря-мувати на поглиблене вивчення інтеграції циф-рових рішень у калькулювання транспортних витрат, оцінювання економічної та екологічної ефективності використання альтернативних видів транспорту, а також розроблення комп-лексних моделей управлінського обліку з ви-користанням інноваційних інформаційних тех-

нологій. Це дозволить підприємствам більш гнучко реагувати на зміни ринкового середовища та посилити конкурентні переваги завдяки раціональному управлінню витратами на перевезення працівників.

Література:

1. Медвідь Л. Г., Левкович А. В. Управлінський облік витрат у системі управління логістичною діяльністю підприємства. Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. 2017. Вип. 3 (38). С. 85—93. URL: [https://doi.org/10.26642/pbo-2017-3\(38\)-85-93](https://doi.org/10.26642/pbo-2017-3(38)-85-93).

2. Сень В., Царук В. Інноваційні підходи до обліку та управління логістичними витратами у цифровій економіці. Економічний аналіз. 2024. Т. 34, вип. 3. С. 438—446. URL: <https://doi.org/10.35774/econa2024.03.438>.

3. Організація перевезення працівників до місця роботи. Могол Альфа. Бухгалтерські новини. 31.10.2023. URL: <https://www.mogol-alfa.com.ua/ua/buhgalterski-novini/organizaciya-perevezennya-pracivnikiv-do-miscya-roboti/> (дата звернення: 20.04.2025).

4. Задорожний З.-М., Корнят І. Облік пасажирських перевезень в умовах автоматизованого управління пасажиропотоками. Вісник економіки. 2022. вип. 2. С. 73—85. DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2022.02.073>.

5. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку: Наказ Міністерства фінансів України від 31.12.1999, № 318. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00> (дата звернення: 20.04.2025).

6. Ворона Н., Чернишова Н., Свіріденко А. Класифікація витрат на виробництво. Податки & Бухоблік. 2016. вип. 32. URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2016/april/issue-32/article-17159.html> (дата звернення: 20.04.2025).

7. Бойко Н. Облік та калькулювання собівартості внутрішніх перевезень. Головбух. 2024. вип. 42. URL: <https://egolovbuh.expertus.com.ua/10019538> (дата звернення: 21.04.2025).

8. Воробець Є. Управлінський облік витрат в міжнародній логістиці: формування собівартості логістичних послуг. Економіка та суспільство. 2024. вип. 66. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-66-2>.

References

1. Medvid, L.H., and Levkovich, A.V. (2017), "Managerial cost accounting in the enterprise logistics management system", Problems of theory and methodology of accounting, control and analysis, vol. 3 (38), pp. 85—93.

2. Sen, V., and Tsaruk, V. (2024), "Innovative approaches to accounting and management of logistics costs in the digital economy", Ekonomichnyi analiz, vol. 34, no. 3, pp. 438—446.

3. Mogol Alpha (2023), "Organization of employee transportation to the workplace", Buhgalterski novyny, available at: <https://www.mogol-alfa.com.ua/ua/buhgalterski-novini/organizaciya-perevezennya-pracivnikiv-do-miscya-roboti/> (Accessed 20 April 2025).

4. Zadorozhnyi, Z.-M., and Korniat, I. (2022), "Accounting for passenger transportation under automated passenger flow management", Visnyk ekonomiky, vol. 2, pp. 73—85.

5. Ministry of Finance of Ukraine (1999), Order "On approval of the National Accounting Standard", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00> (Accessed 20 April 2025).

6. Voronaia, N., Chernyshova, N., and Sviridenko, A. (2016), "Classification of production costs", Podatky & Bukhoblik, vol. 32, available at: <https://i.factor.ua/ukr/journals/nibu/2016/april/issue-32/article-17159.html> (Accessed 20 April 2025).

7. Boiko, N. (2024), "Accounting and cost calculation of internal transportation", Holovbuh, vol. 42, available at: <https://egolovbuh.expertus.com.ua/10019538> (Accessed 21 April 2025).

8. Vorobets, Ye. (2024), "Managerial cost accounting in international logistics: formation of logistics service cost", Ekonomika ta suspilstvo, vol. 66.

Стаття надійшла до редакції 21.05.2025 р.

<https://nayka.com.ua>

Електронне фахове видання

Ефективна
ЕКОНОМІКА

Виходить 12 разів на рік

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України з ЕКОНОМІЧНИХ НАУК (Категорія «Б»)

Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292

e-mail: economy_2008@ukr.net

 viber: +38 050 3820663