

визначити основні тенденції її розвитку, виявити місця можливого зниження витрат на ІТ, захистити підприємство від можливих витоків інформації [4].

Отже, у результаті проведення ІТ-аудиту створюється цілісна картина ІТ-інфраструктури організації, що дозволяє оцінити стан поточних справ, перелік недоліків, можливих ризиків, пов'язаних з ними та рекомендації з їх усунення. ІТ-аудит є дуже актуальним для сьогоденних реалій бізнесу. Він є дієвим інструментом, що дозволяє одержати достовірну, повну й точну інформацію про стан справ ІТ-інфраструктури, обрати подальшу стратегію розвитку, збільшити загальну ефективність і економічну обґрунтованість прийняття управлінських рішень.

#### **Список використаних джерел:**

1. Ус Р. Л. Аудит інформаційних технологій-новий вид аудиту організацій / Р. Л. Ус // Формування ринкових відносин в Україні. – 2013. – № 1. – С. 81-86.
2. Гаврилова Л.В Практична методологія ІТ-аудиту / Л.В. Гаврилова, Ян ван Тайнен, Р.М. Рудніцька, Манфред ван Кестерн, Герард ван де Берг та ін. – К.: ТОВ «Європейський інститут державного управління та аудиту», 2015. – 45 с.
3. Пугаченко О. Б. Особливості аудиту інформаційних систем і технологій / О. Б. Пугаченко // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. – 2009. – Вип. 16 (2). – С. 223-228.
4. Клімович І. М. ІТ-аудит як один з перспективних напрямків інформаційної перевірки підприємств / І. М. Клімович, Т. В. Подобед // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. - 2016. - № 5(1). - С. 89-93.

**Дорош О. В., студентка**  
**Науковий керівник: Лоханова Н.О.,**  
д.е.н., професор  
Одеський національний економічний  
університет, м. Одеса, Україна

### **ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ СОБІВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ**

Основною метою функціонування будь-якого підприємства, зокрема, підприємства з надання послуг автоперевезень, є максимізація прибутку й, відповідно, зниження собівартості наданих послуг. Тому актуальним на цей час є виявлення особливостей формування собівартості перевезень, завдяки чому можливо виявити резерви зниження витрат автотранспортних підприємств.

Метою дослідження є виявлення особливостей калькулювання собівартості наданих послуг на автотранспортних підприємствах із застосуванням різних методів.

Собівартість перевезень – це виражені в грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов'язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення (наприклад, вантажно-розвантажувальні роботи тощо). Конкретний перелік і склад статей калькулювання собівартості перевезень визначається підприємством у Наказі про облікову політику.

Узагальнюючою калькуляційною одиницею під час визначення фактичної собівартості наданих послуг на автотранспортних підприємствах є відношення суми витрат на 1 грн. отриманих підприємством доходів. Також на практиці зазвичай для визначення тарифу на перевезення використовують такі показники як: витрати у розрахунку на 1 км пробігу та у розрахунку на 1 годину пробігу.

Згідно Методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті [1], передбачено такі методи калькулювання собівартості: нормативний, стандарт-костінг, позамовний та простий.

*1. Нормативний метод* використовується підприємствами, що постійно здійснюють перевезення вантажів визначеного тоннажу за визначеними маршрутами. Алгоритм використання методу:

- перед початком надання послуг складається калькуляція нормативної собівартості на будь-який період на основі діючих на підприємстві норм витрат на обслуговування виробництва.

- протягом місяця ведеться облік фактичних витрат із розподіленням на нормативні витрати та відхилення від норм. При цьому відхиленнями від норм вважаються як перевитрати, так і економія матеріальних, трудових та інших витрат.

- встановлюються й аналізуються причини відхилень від норм, а також умови прояву таких відхилень за місцями їх виникнення, виявляються винні особи тощо. При цьому фактичні витрати, що перевищують нормативні, не включаються до собівартості перевезень, якщо вони пов'язані із зловживаннями та порушенням правил зберігання.

- наприкінці місяця фактична собівартість перевезень визначається шляхом додавання до нормативної собівартості або віднімання від неї виявлених у звітному періоді відхилень від норм.

*2. Стандарт-костінг* багато в чому подібний до нормативного методу, проте цей метод не відповідає нормам П(С)БО 16, оскільки передбачає, що абсолютно усі відхилення від норм (незалежно від причин) зразу списуються на фінансовий результат діяльності підприємства або на винних осіб й не включаються до собівартості транспортних послуг. Тому зазначений метод доцільно використовувати лише тільки для цілей ведення управлінського обліку на АТП.

*3. Простий метод* використовується на малих підприємствах або на підприємствах із незначних переліком транспортних послуг і передбачає, що витрати звітного періоду, що входять до виробничої собівартості, накопичуються протягом періоду загальною сумою, яка під час визначення фактичної собівартості одиниці перевезення ділиться на кількість наданих послуг (у тн-км або год.).

*4. Позамовний метод* передбачає окремий облік за кожним видом перевезень (робіт, послуг) у розрізі статей витрат. Він використовується коли:

- маршрути перевезень та вага вантажів кожен раз відрізняються;
- щодо замовників використовуються різні підходи відносно сервісу на маршрутах, вартості палива;

– на АТП використовуються різні марки авто тощо.

Класичним об'єктом обліку витрат і калькулювання за позамовним методом є окреме виробниче замовлення, яке відкривається як на окреме перевезення вантажу, так і на всі перевезення в цілому, а також на окремі марки і модифікації транспортних засобів, що здійснюють перевезення протягом звітного періоду. За цим методом при розрахунку фактичної собівартості всі прямі основні витрати (матеріальні, трудові, амортизаційні тощо) враховуються в межах встановлених статей калькуляції по окремим виробничим замовленням (видами перевезень), включаючи їх до складу витрат за кожним видом перевезень. Якщо прямо віднести такі витрати на собівартість кожного окремого виду перевезень важко, то вони повинні розподілятися між ними згідно бази розподілу, що зафіксована в Наказі про облікову політику.

Таким чином, підсумовуючи, варто вказати, що застосування розглянутих методів калькулювання собівартості на автотранспортних підприємствах не має певних принципових відмінностей за виключенням необхідності врахування галузевих особливостей. Однак облік витрат слід організувати таким чином, щоб забезпечити своєчасне, повне і правильне визначення витрат за статтями та елементами витрат; розрахунок собівартості за окремими видами робіт, послуг та в цілому за підприємством; виявлення внутрішніх резервів зниження собівартості перевезень тощо.

#### *Список використаних джерел:*

1. Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті, затв. Наказом № 65 від 05.02.2001 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0065361-01>.

**Ємельянова Ю.В., Кузьменко Н.В.**

**Науковий керівник: Циган Р.М.,**

ст. викладач Кременчуцький національний  
університет ім. Михайла Остроградського,  
м. Кременчук, Україна

### **ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ПЛИННІСТЬ КАДРІВ В УКРАЇНІ**

Забезпечення підприємств досвідченими та професійними кадрами дає можливість підприємству розвиватись, збільшувати потужність виробництва продукції, впроваджувати інновації та ,відповідно, на належному рівні бути конкурентоспроможним.

Проблемою управління персоналом займалося велика кількість вітчизняних вчених-економістів, а саме: Яковенко О. М.[1], В. О. Шишкін [2], С.Г. Улюкаєв, В.І. Борщ, В.В. Белякова [3], Р.З. Дарміць, Г.П. Горішна [4].

Так, В.І. Борщ та В.В. Белякова дійшли висновку, що сучасна кадрова політика є винятково актуальною і складною проблемою, вирішення якої передбачає розробку нових концепцій, програм і технологій, залучення інтелектуальних та фінансових ресурсів. Р.З. Дарміць та Г.П. Горішна вважають, що для повноцінного комплектування персоналу компанії необхідно враховувати