

ОБЛІКОВА ПОЛІТИКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОБЛІКУ ТА ОЦІНКИ АКТИВІВ

*Кірдіна О. Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ),
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0600-7329>
Єфанов А. М., магістр (УкрДУЗТ),
Маренич К. І., магістр (УкрДУЗТ)*



Сучасні умови функціонування залізничного транспорту України зумовлюють необхідність удосконалення системи бухгалтерського обліку, яка є важливим інструментом управління фінансово-господарською діяльністю підприємств галузі. Високий рівень капіталоемності, значна частка основних засобів та матеріальних запасів у структурі активів, а також різноманітність методів їх оцінки й відображення у фінансовій звітності ускладнюють формування облікової політики. У таких умовах вона виступає не лише засобом дотримання вимог законодавства та Положень (Стандартів) бухгалтерського обліку, а й чинником забезпечення прозорості, достовірності та узгодженості фінансової інформації. Дослідження проблем формування облікової політики на залізничному транспорті є актуальним, оскільки дозволяє обґрунтувати підходи до організації обліку активів, підвищити ефективність управлінських рішень та сприяти стабільності фінансових результатів філій галузі.

Ключові слова: залізничний транспорт, облікова політика, методичні підходи, облік, оцінка, основні засоби, запаси.

ACCOUNTING POLICY OF RAILWAY TRANSPORT: METHODOLOGICAL APPROACHES TO ACCOUNTING AND VALUATION OF ASSETS

*Kirdina O., Doctor of Economics, professor (USURT),
Yefanov A., master's degree (USURT),
Marenych K., master's degree (USURT)*

The current conditions of the functioning of the railway transport of Ukraine necessitate the improvement of the accounting system, which is an important tool for managing the financial and economic activities of enterprises in the industry. The high level of capital intensity, a significant share of fixed assets and inventories in the structure of assets, as well as the variety of methods for their assessment and reflection in financial reporting complicate the formation of accounting policy. In such conditions, it acts not only as a means of complying with the requirements of the legislation and the Regulations (Standards) of accounting, but also as a factor in ensuring transparency, reliability and consistency of financial information. The study of the problems of forming accounting policy in railway transport is relevant, as it allows to substantiate approaches to organizing asset accounting, increase the efficiency of management decisions and contribute to the stability of financial results of branches of the industry. The study revealed that despite the detailed regulated accounting policy, there are certain problems in the practice of accounting for fixed assets of JSC "Ukrzaliznytsia". In particular, insufficient efficiency in monitoring physical and moral wear and tear of multi-component objects can slow down management decisions on repairs or modernization. Also, individual costs for improving

assets may not be reflected as capital costs, which underestimates the original cost and the amount of depreciation deductions. In addition, the use of generalized coefficients to determine the liquidation value can reduce the accuracy of the valuation of fixed assets. It is proven that improving accounting involves the introduction of automated control of the condition of objects, clarification of capital costs and methods for determining the liquidation value. It is noted that inventories, as current assets, are the main factor in ensuring the uninterrupted performance of production operations. Modern accounting policies include methods for valuing inventories at cost and net realizable value, control over their use, the creation of reserves for depreciation and operational accounting of low-value and quickly depreciating materials. Effective inventory management allows you to minimize losses, optimize costs and increase the accuracy of financial information.

Keywords: *railway transport, accounting policy, methodological approaches, accounting, valuation, fixed assets, inventories.*

Постановка проблеми. Розвиток залізничного транспорту України нині відбувається в умовах масштабних реформ, інтеграції у європейський економічний простір та посилення вимог до прозорості фінансової інформації. За таких обставин питання формування облікової політики набуває особливої ваги, оскільки саме вона визначає методологічні підходи до оцінки та відображення активів, що становлять основу виробничого потенціалу галузі. Непослідовність у застосуванні методів обліку, варіативність їх вибору та вплив нормативно-правових змін створюють ризики викривлення фінансової інформації і ускладнюють прийняття ефективних управлінських рішень.

Залізничний транспорт характеризується високою капіталомісткістю, великим парком рухомого складу та значним обсягом матеріальних запасів, а також складною структурою господарських операцій. Це зумовлює необхідність формування такої облікової політики, яка не лише відповідає б чинним законодавчим вимогам, але й була б узгоджена з міжнародними стандартами фінансової звітності, забезпечуючи уніфікацію та кореляцію облікових даних. Водночас практичне втілення цих вимог супроводжується низкою проблем: недостатньою адаптованістю нормативної бази до специфіки галузі, потребою у більшій гнучкості методичних підходів та потребою

підвищення якості інформаційного забезпечення управління.

Отже, актуальність проблеми полягає у визначенні науково обґрунтованих підходів до формування облікової політики підприємств залізничного транспорту, що враховували б специфіку обліку активів та сприяли б підвищенню ефективності управління, зміцненню фінансової стабільності й конкурентоспроможності галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Актуальність дослідження облікової політики підприємств залізничного транспорту зумовлена необхідністю адаптації бухгалтерського обліку до специфіки галузі та вимог міжнародних стандартів фінансової звітності. У науковій літературі значну увагу приділено різним аспектам обліку активів, зокрема основних засобів та запасів. Дослідженню проблем приділяють увагу Л. Городянська, В. Дикань, М. Занько, О. Колісник, Г. Назарова, В. Орлова, Т. Сторожук, Н. Якименко-Терещенко та інші [1-6]. Аналіз наукових публікацій і досліджень свідчать про значний науковий інтерес до проблеми формування облікової політики на залізничному транспорті, зокрема щодо обліку основних засобів та запасів. Однак, незважаючи на існуючі дослідження, питання гармонізації облікових процедур з міжнародними стандартами фінансової звітності та адаптації їх до специфіки

залізничного транспорту потребують подальшого вивчення та розроблення практичних рекомендацій для ефективного управління активами в умовах сучасних економічних викликів.

Метою наукової статті є дослідження концептуальних засад формування облікової політики залізничного транспорту з урахуванням специфіки обліку активів, зокрема основних засобів та запасів, і визначення ефективних методичних підходів до їх оцінювання й відображення у фінансовій звітності.

Виклад основного матеріалу. Облікова політика АТ «Укрзалізниця» є ключовим елементом системи бухгалтерського обліку та фінансової звітності залізничного транспорту. Вона розроблена на основі Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», Міжнародних стандартів фінансової звітності та Національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку, а також відповідних методичних рекомендацій для залізничного транспорту [7-10]. Основною метою політики є забезпечення достовірного, своєчасного та системного відображення фінансового стану підприємства та результатів його господарської діяльності, що є необхідною умовою для прийняття ефективних управлінських рішень.

Облікова політика застосовується на всіх рівнях управління, включно з управлінським апаратом підприємства, регіональними філіями, фінансово-економічними відділами та бухгалтеріями виробничих підрозділів, що забезпечує єдність ведення бухгалтерського та податкового обліку, складання фінансової та податкової звітності. Такий комплексний підхід дозволяє координувати облік активів і зобов'язань, а також підвищувати узгодженість і прозорість фінансових даних на всіх рівнях управління.

Формування облікової політики ґрунтується на ключових принципах бухгалтерського обліку та фінансової

звітності, серед яких повнота висвітлення, автономність, послідовність, безперервність, нарахування, превалювання сутності над формою та єдиний грошовий вимірник. Додатково враховуються принципи, визначені міжнародними стандартами та національними положеннями бухгалтерського обліку, що сприяє підвищенню узгодженості та порівнянності фінансової інформації.

Процес формування облікової політики є послідовним і включає кілька етапів, що забезпечують системність і врахування специфіки діяльності кожного підрозділу. Важливим є аналіз установчих документів і визначення центрів відповідальності, а також визначення об'єктів обліку, що відображають специфіку активів регіональної філії. Далі проводиться оцінювання внутрішніх і зовнішніх факторів, що впливають на вибір методів обліку, включаючи економічні тенденції та стратегічні цілі. На основі цих даних здійснюється вибір та обґрунтування методів обліку, визначення складу елементів обліку та способів ведення бухгалтерського обліку, що забезпечує достовірність і повноту фінансової інформації. Заключним етапом є формалізація облікової політики у вигляді наказу та контроль за її впровадженням і виконанням, що включає моніторинг дотримання норм, виявлення недоліків та внесення змін у разі необхідності.

Кожна регіональна філія залізничного транспорту, що входить до сфери управління Укрзалізниці, на основі централізованих нормативних документів розробляє власну облікову політику з урахуванням специфіки своєї діяльності та організаційної структури. Такий підхід забезпечує єдність ведення бухгалтерського обліку на всіх рівнях управління, сприяє оптимізації використання ресурсів, підвищенню ефективності управлінських рішень та формуванню достовірної фінансової звітності, що відповідає вимогам національних і міжнародних стандартів. У результаті впровадження

системної облікової політики Укрзалізниця забезпечує прозорість і контроль фінансово-господарської діяльності, що є важливим чинником стабільності та розвитку підприємств залізничного транспорту.

Облікова політика АТ «Укрзалізниця» визначає основні принципи, порядок і методи ведення бухгалтерського обліку, виступаючи фундаментом для організації облікового процесу на всіх рівнях управління. Вона забезпечує єдині підходи до ведення первинних документів, застосування Плану рахунків, оцінки активів і зобов'язань, а також контролю за фінансовою інформацією. Дотримання положень облікової політики дозволяє гарантувати узгодженість, достовірність та прозорість даних, що є необхідними умовами для обґрунтованого прийняття управлінських рішень та ефективного планування діяльності підприємства.

На основі облікової політики формується організація бухгалтерського обліку, яка враховує специфіку виробничого процесу залізничного транспорту та характерні особливості управлінської структури підприємства. Централізоване управління окремими функціями, такими як придбання рухомого складу, централізовані закупівлі матеріальних ресурсів та розрахунки за податками, вимагає узгодженого ведення обліку на рівні центрального апарату, регіональних філій та виробничих підрозділів. Водночас експлуатація рухомого складу, що здійснюється на всій території залізниць України, а також у міжнародному сполученні, обумовлює необхідність точного обліку витрат і доходів у взаємозв'язку між різними підрозділами підприємства.

Організаційна структура обліку на залізничному транспорті забезпечує послідовне та своєчасне документування господарських операцій, що відображаються у первинних документах і узагальнюються у бухгалтерських

регістрах. Впорядкований документообіг, встановлені терміни подання документів та чітке розмежування відповідальності серед працівників дозволяють оптимізувати облікові процеси, забезпечити достовірність даних та контроль за здійсненням господарських операцій.

Важливим елементом організації обліку є єдність методів оцінки активів, зобов'язань, доходів та витрат, що забезпечує порівнянність і узгодженість фінансової інформації на всіх рівнях управління. Централізоване ведення обліку у регіональних філіях та структурних підрозділах дозволяє своєчасно формувати фінансову і управлінську звітність, координувати дії між підрозділами та забезпечувати виконання облікових процедур відповідно до облікової політики. При цьому кожен підрозділ виконує конкретні функції, пов'язані з обліком операцій, веденням первинних документів, перевіркою правильності їх оформлення та контролем за дотриманням встановлених норм і термінів.

Облікова політика АТ «Укрзалізниця» визначає організаційні, методологічні та економічні принципи ведення бухгалтерського обліку необоротних активів. Вона спрямована на забезпечення достовірності фінансової інформації, створення умов для ефективного управління ресурсами та підтримку прийняття управлінських рішень. Політика охоплює всі категорії необоротних активів, включаючи капітальні інвестиції, основні засоби, інші необоротні матеріальні активи, нематеріальні активи, інвестиційну нерухомість, довгострокові біологічні активи, бібліотечні фонди та малоцінні необоротні матеріальні активи.

Капітальні інвестиції відображають витрати на створення, придбання, реконструкцію та модернізацію об'єктів необоротних активів. До них відносяться також витрати на поліпшення активів, що призводять до збільшення їх первісної вартості або очікуваних економічних вигід.

На етапі введення активів в експлуатацію їх капіталізована вартість переноситься на рахунки основних засобів або інших необоротних активів, що забезпечує прозорість обліку та контроль за використанням ресурсів.

Основні засоби формують найбільшу частку необоротних активів підприємства, що є типовим для залізничного транспорту. До основних засобів відносяться рухомий склад, залізничні споруди, технологічне обладнання, комунікаційні системи, пристрої для ремонту та обслуговування техніки, а також спеціальні технічні засоби для перевезень і логістики. Визнання активів здійснюється за критеріями ймовірності отримання економічних вигід та достовірної оцінки вартості. Первісна вартість активу включає витрати на його придбання, створення та поліпшення.

Строк корисного використання визначає період, протягом якого актив може приносити економічні вигоди. При його визначенні враховують очікуване фізичне та моральне зношення, рівень технічного прогресу, зміну попиту на продукцію та наявні правові обмеження. Витрати на підтримання активів у працездатному стані, такі як технічне обслуговування та поточний ремонт, відносяться до витрат поточного періоду. Витрати на капітальний ремонт, модернізацію та реконструкцію активів капіталізуються та амортизуються протягом міжремонтного періоду, що забезпечує відповідність обліку фактичному зростанню економічних вигід від використання активів.

Амортизація є ключовим інструментом відображення зносу активів та перенесення їх вартості на вироблену продукцію, виконані роботи або надані послуги. Вона визначається як систематичний розподіл амортизованої вартості активу протягом строку його корисного використання. Для багатокомпонентних об'єктів, таких як локомотиви, виробничі лінії чи технологічні комплекси, застосовується

покомпонентний облік, що дозволяє окремо враховувати кожен агрегат чи модуль з індивідуальним строком експлуатації. Це забезпечує точний розрахунок амортизаційних відрахувань та контроль за технічним станом складних об'єктів.

На залізничному транспорті для нарахування амортизації основних засобів застосовується метод прямолінійного списання, що передбачає рівномірний розподіл вартості активу протягом строку його використання, та метод суми одиниць продукції, що базується на фактичному виробничому використанні активу.

Отже, облікова політика АТ «Укрзалізниця» забезпечує комплексний підхід до управління основними засобами, підтримує їх ефективне використання та контроль, сприяє оптимізації витрат і підвищенню ефективності залізничного транспорту. Вона створює надійну основу для формування достовірної фінансової звітності та економічного аналізу, що є ключовим фактором стабільності та розвитку підприємства.

Незважаючи на детально регламентовану облікову політику, у практиці обліку основних засобів АТ «Укрзалізниця» існують певні проблеми. Зокрема, недостатня оперативність моніторингу фізичного та морального зносу багатокомпонентних об'єктів може сповільнювати управлінські рішення щодо ремонту чи модернізації. Також окремі витрати на поліпшення активів можуть не відображатися як капітальні витрати, що занижує первісну вартість та суму амортизаційних відрахувань. Крім того, застосування узагальнених коефіцієнтів для визначення ліквідаційної вартості може зменшувати точність оцінки основних засобів. Удосконалення обліку передбачає впровадження автоматизованого контролю стану об'єктів, уточнення капітальних витрат та методики визначення ліквідаційної вартості.

Облікова політика

АТ «Укрзалізниця» щодо запасів базується на принципах, визначених НП(С)БО 9 «Запаси», і передбачає комплексний підхід до їх оцінки, відображення та контролю. Вона охоплює як визначення методів первісної та поточної оцінки матеріальних цінностей, так і організацію обліку малоцінних та швидкозношуваних предметів, а також формування резервів на знецінення. Разом із тим, практика застосування облікової політики виявляє як позитивні аспекти, так і певні обмеження, які потребують наукового осмислення та можливого удосконалення.

Першим ключовим елементом облікової політики є вибір методів оцінки запасів. Особливості облікової політики проявляються в оцінці запасів при їх вибутті. Для різних категорій матеріальних цінностей застосовуються методи ФІФО, середньозваженої собівартості. Метод ФІФО є оптимальним для взаємозамінних запасів, дозволяючи забезпечити об'єктивну оцінку залишків на складах і відображення вартості у фінансовій звітності. Для старопридатних запасів, отриманих під час ремонту або ліквідації основних засобів, використовується щомісячна середньозважена собівартість, що забезпечує адекватну оцінку та коректне відображення у фінансовій звітності. Водночас застосування різних методів оцінки вибуття запасів для різних категорій матеріалів підвищує складність бухгалтерського обліку та потребує стандартизації процедур, а також одночасне використання різних методів створює додаткові адміністративні навантаження та ускладнює консолідацію даних, що підкреслює необхідність удосконалення внутрішніх процедур контролю. Впровадження сучасних методів обліку, правильний вибір способів оцінки запасів та організація системи резервів дозволяють підприємству залізничного транспорту оптимізувати витрати на оборотні активи, підвищити ефективність управління ресурсами та забезпечити достовірність фінансової звітності. Такий підхід створює

надійну основу для прийняття управлінських рішень та ефективного функціонування залізничного транспорту в умовах динамічного економічного середовища.

Однією з ключових складових обліку запасів є вартісна оцінка. На залізничному транспорті застосовуються кілька методів оцінки: історична собівартість, поточна вартість та відтворювальна (репродуктивна) вартість. Історична собівартість відображає витрати на придбання запасів у момент їх надходження, поточна оцінка визначає економічну вартість ресурсів на дату звітності, а відтворювальна вартість враховує витрати на відновлення запасів у майбутньому. Важливим аспектом облікової політики є формування первісної собівартості запасів з урахуванням транспортно-заготівельних витрат, ввізного мита, оплати праці та інших безпосередніх витрат, понесених для доставлення запасів до місця їх використання. Такий підхід підвищує достовірність фінансової звітності та точність оцінки активів. Разом із тим, облік транспортно-заготівельних витрат окремо із пропорційним розподілом на залишки та використані запаси є ресурсомістким процесом. Одним із важливих напрямів удосконалення є підвищення рівня автоматизації обліку витрат, зокрема транспортно-заготівельних, що дозволяє зменшити ручну роботу та мінімізувати ймовірність помилок при розподілі витрат між різними видами запасів. Це потребує автоматизації облікових процедур та уніфікації підходів, щоб мінімізувати ризики помилок і спростувати підготовку управлінської інформації.

Значну увагу облікова політика приділяє резервам на знецінення запасів. Вони створюються у разі морального старіння матеріалів, фізичного пошкодження, або зниження чистої вартості реалізації, що дозволяє своєчасно коригувати баланс та формувати реалістичне відображення економічної вартості активів. Проте критерії

нарахування резерву залишаються досить узагальненими, що може призводити до суб'єктивності в оцінках. Для забезпечення стабільності фінансової інформації та мінімізації ризиків недооцінки або переоцінки запасів необхідне детальніше регламентувати критерії та дотримуватися встановленої періодичності їх оцінювання.

Ще одним важливим напрямом є використання фактичної та облікової собівартості. Фактична собівартість дозволяє максимально точно відобразити витрати, пов'язані з придбанням матеріалів, і підвищує достовірність оцінки запасів. Проте її застосування вимагає значних обчислювальних ресурсів і детального документування. Облікові ціни, навпаки, спрощують процес обліку та зменшують адміністративне навантаження, але можуть не відображати актуальної економічної вартості запасів під час коливань ринкових цін. Тому вибір між фактичною та обліковою собівартістю має ґрунтуватися на балансі точності та ефективності управлінського обліку.

Важливим аспектом удосконалення облікової політики є інтеграція управлінського та фінансового обліку. Своєчасне і точне відображення запасів, а також контроль за їх знеціненням дозволяють оптимізувати оборотні кошти, підвищити ефективність використання ресурсів та забезпечити надійність управлінських рішень. При цьому облікова політика має бути гнучкою і підлягати регулярному перегляду з урахуванням ринкових змін, технологічних інновацій та інфляційних процесів, що забезпечує відповідність методів обліку сучасним економічним умовам.

Облікова політика запасів на залізничному транспорті виконує ключову роль у забезпеченні відповідності бухгалтерського обліку нормативним вимогам та науково обґрунтованої організації облікових процесів. Водночас її сучасна практика демонструє можливості для вдосконалення, що сприятиме підвищенню точності та оперативності

інформаційного забезпечення управлінських рішень.

Не менш значущим є деталізоване визначення критеріїв і періодичності формування резервів на знецінення запасів, що сприятиме своєчасному відображенню потенційних втрат від морального старіння або фізичного пошкодження матеріальних ресурсів. Це підвищує точність фінансової звітності та зміцнює інформаційну базу для управлінських рішень.

Реалізація зазначених заходів створює умови для комплексного підвищення ефективності бухгалтерського обліку запасів. Це дозволяє не лише зміцнити інформаційне підґрунтя для управлінських рішень, але й забезпечити достовірність фінансової звітності та раціоналізувати використання матеріальних ресурсів на залізничному транспорті, що є важливим фактором підвищення загальної ефективності діяльності підприємства.

Основні засоби і запаси є основними складовими активів залізничного транспорту, що визначають ефективність його функціонування та відіграють ключову роль у забезпеченні безперебійного функціонування виробничих процесів. Основні засоби формують найбільшу питому вагу в загальній вартості активів і характеризуються високою фондомісткістю, що обумовлює необхідність науково обґрунтованого підходу до їх оцінки, амортизації та контролю за використанням. Раціональна облікова політика щодо основних засобів забезпечує достовірність фінансової звітності, оптимізацію витрат на утримання рухомого складу та інших фондів, а також підтримує управлінські рішення на всіх рівнях діяльності підприємства.

Запаси, як оборотні активи, є основним чинником гарантування безперебійного виконання виробничих операцій. Сучасна облікова політика включає методи оцінки запасів за собівартістю та чистою вартістю реалізації, контроль за їх використанням, створення

резервів на знецінення та оперативний облік малоцінних і швидкозношуваних матеріалів. Ефективне управління запасами дозволяє мінімізувати втрати, оптимізувати витрати та підвищити точність фінансової інформації.

Формування облікової політики на залізничному транспорті з обліку основних засобів та запасів є ключовим інструментом забезпечення ефективного управління активами підприємства, їх раціонального використання та достовірного відображення у фінансовій звітності. Чітке визначення методів оцінки вибуття запасів, методів нарахування амортизації та формування резервів на знецінення активів створює системний підхід до ведення обліку, сприяє оптимізації господарських процесів і підвищує прозорість управлінських рішень.

Разом з тим, аналіз практичних аспектів застосування облікової політики на залізниці свідчить про наявність потенційних напрямів удосконалення облікової політики. До них належать підвищення рівня автоматизації процесів обліку та розподілу транспортно-заготівельних витрат, деталізація критеріїв і дотримання періодичності формування резервів на знецінення запасів, уніфікація методів оцінки і вибуття активів різних категорій, а також вдосконалення процедур оперативного обліку малоцінних і швидкозношуваних предметів. Значним резервом підвищення ефективності є оптимізація використання фактичної та облікової собівартості для забезпечення точності фінансової інформації при мінімізації адміністративного навантаження.

Реалізація зазначених заходів дозволяє не лише підвищити ефективність бухгалтерського обліку основних засобів та запасів, а й створити надійне інформаційне підґрунтя для прийняття управлінських рішень. Вони забезпечують достовірність фінансової звітності, сприяють ефективному контролю за станом і рухом активів та оптимізують використання

матеріальних ресурсів. Такий підхід до формування облікової політики є важливою умовою стабільного функціонування та розвитку залізничного транспорту в умовах сучасного економічного середовища.

Висновки. Облікова політика АТ «Укрзалізниця» визначає не лише принципи і методи ведення обліку, але й формує порядок організації бухгалтерського процесу на підприємствах залізничного транспорту. Вона встановлює взаємозв'язок між управлінським апаратом, регіональними філіями та виробничими підрозділами, що забезпечує цілісність інформаційного потоку, узгодженість фінансових даних та ефективний контроль за господарською діяльністю. Впровадження системної облікової політики сприяє підвищенню прозорості фінансових показників, оптимізації ресурсів та забезпеченню стабільності і розвитку залізничного транспорту. Аналіз особливостей ведення облікової політики на залізничному транспорті дозволив виявити основні проблемні аспекти і окреслити перспективні напрями удосконалення обліку активів, зокрема основних засобів та запасів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Городянська Л. В. Відтворення основних засобів на підприємствах України: теорія і практика обліку та аналізу : монографія. Київ : КНЕУ, 2008. 224 с.
2. Дикань В. Л., Бартош В. С., Фірсова Ю. Ю. Модель формування системи управління проектами інноваційно-інвестиційного відтворення основних фондів підприємств залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2023. № 83. С. 9-19.
3. Назарова Г. Б. Організація та методика обліку і аудиту фінансових результатів на підприємствах залізничного транспорту : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.09. К., 2009. 20 с.
4. Орлова В. М., Кокошвілі Д. Р. Сучасний стан обліку запасів в Україні: проблеми та шляхи вдосконалення. *Вісник*

економіки транспорту і промисловості. 2017. № 60. С. 185-191.

5. Розвиток бухгалтерського обліку та оподаткування в Україні: монографія / Т. М. Сторожук, Б. М. Занько, О. П. Колісник та ін.; за заг. ред. Т. М. Сторожук. Ірпінь: УДФСУ, 2021. 256 с.

6. Якименко-Терещенко Н. В., Жадан Т. А. Обліково-аналітичне забезпечення управління нематеріальними активами в контексті інноваційного розвитку залізничного транспорту. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2019. Вип. 3. С. 87-96.

7. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні: Закон України від 16.07.1999 р. № 996-XIV. *Законодавство України*: веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-14#Text>.

8. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби»: Наказ Міністерства фінансів України від 27.04.2000 р. № 92. *Законодавство України*: веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00#Text>.

9. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку: Наказ Міністерства фінансів України від 20.10.1999 р. № 246. *Законодавство України*: веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0751-99#Text>.

10. Про затвердження Методичних рекомендацій з бухгалтерського обліку для суб'єктів державного сектору: Наказ Міністерства фінансів України від 23.01.2015 р. № 11. *Законодавство України*: веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0011201-15#Text>.

REFERENCES:

1. Horodianska L. V. (2008) Vidtvorennia osnovnykh zasobiv na pidpriemstvakh Ukrainy: teoriia i praktyka obliku ta analizu [Reproduction of fixed assets

at Ukrainian enterprises: theory and practice of accounting and analysis]. Kharkiv: KNEU. (in Ukrainian)

2. Dykan V. L., Bartosh V. S., Firsova Yu. Yu. (2023) Model formuvannia systemy upravlinnia proiektamy innovatsiino-investytsiinoho vidtvorennia osnovnykh fondiv pidpriemstv zaliznychnoho transportu [Model for forming a management system for innovative and investment reproduction of fixed assets of railway transport enterprises]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. № 83. P. 9-19.

3. Nazarova H. B. (2009) Orhanizatsiia ta metodyka obliku i audytu finansovykh rezultativ na pidpriemstvakh zaliznychnoho transportu [Organization and methodology of accounting and auditing of financial results at railway transport enterprises] (PhD Thesis), Kyiv.

4. Orlova V. M., Kokoshvili D. R. (2017) Suchasnyi stan obliku zapasiv v Ukraini: problemy ta shliakhy vdoskonalennia [Current state of inventory accounting in Ukraine: problems and ways to improve]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. № 60. P. 185-191.

5. Storozhuk T. M., Zanko B. M., Kolisnyk O. P. and others (2008) Rozvytok bukhgalterskoho obliku ta opodatkuvannia v Ukraini [Development of accounting and taxation in Ukraine]. Irpin: UDFSU. (in Ukrainian)

6. Yakymenko-Tereshchenko N. V., Zhadan T. A. (2019) Oblikovo-analitychne zabezpechennia upravlinnia nematerialnymy aktyvamy v konteksti innovatsiinooho rozvytku zaliznychnoho transportu [Accounting and analytical support for the management of intangible assets in the context of innovative development of railway transport]. *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti*. № 3. P. 87-96.

7. Law of Ukraine "On Accounting and Financial Reporting in Ukraine" dated 16.07.1999, No. 996-XIV. *Legislation of Ukraine*: website. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-14#Text>.

8. Order of the Ministry of Finance of Ukraine “On approval of the National Accounting Regulation (Standard) 7 “Fixed Assets” dated 27.04.2000, No. 92. *Legislation of Ukraine* : website. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00#Text>.
9. Order of the Ministry of Finance of Ukraine “On approval of the National Accounting Regulation (Standard)” dated 20.10.1999, No. 246. *Legislation of Ukraine* : website. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0751-99#Text>.
10. Order of the Ministry of Finance of Ukraine “On approval of Methodological recommendations on accounting for public sector entities” dated 23.01.2015, No. 11. *Legislation of Ukraine* : website. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0011201-15#Text>.

Стаття надійшла 1.11.25

Стаття прийнята до друку після рецензування 11.11.25