

Надруковано: Слободяник, Ю. Б. Особливості формування специфічної звітності підприємств пасажирського автотранспорту [Текст] / Ю. Б. Слободяник // Матеріали I міжнародної науково-практичної конференції 14 червня 2006 р. – Дніпропетровськ : Наука і освіта, 2006. – С. 88-90.

Секція: Бухгалтерський облік та фінансова звітність як інструмент контролю

Слободяник Ю.Б.

Українська академія банківської справи Національного банку України

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ СПЕЦИФІЧНОЇ ЗВІТНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ

Система пасажирських автомобільних перевезень в Україні створювалась протягом тривалого часу. Станом на 1990 р. перевезення пасажирів здійснювали 450 автотранспортних підприємств, які у своєму складі мали більше 54,3 тис. автобусів різних класів за місткістю і комфортністю. Достатньо розвинутою була мережа пасажирських транспортних сполучень, яка складалась із 18,2 тис. міських, приміських, міжміських та міжнародних маршрутів, усі міста і 97 % сіл та селищ мали автобусне сполучення [1, 2].

До 1993 р. суспільним транспортом забезпечувались перевезення пасажирів на досить високому рівні, а державне управління автотранспортом здійснювалось на основі єдиних вимог та технологій перевезень для підприємств всіх міністерств і відомств та їх реалізації через регіональні органи Міністерства транспорту і місцеві органи влади. Діяли вимоги та процедури щодо відкриття автобусних маршрутів, проводились дослідження і доводились завдання до кожного міста України з метою забезпечення нормативного рівня регулярності руху, максимальної наповнюваності автобусів у години "пік", витрат часу населення на поїздку на роботу або у побутових цілях. Процес організації пасажирських перевезень у регіонах та контроль за їх якістю

здійснювали обласні та міські управління автомобільного транспорту. За умов планової економіки така структура державного управління діяльністю автомобільного транспорту забезпечувала ефективну роботу громадського транспорту та відповідала вимогам щодо галузі.

На сьогодні на ринку пасажирських автопослуг працюють підприємства різних форм власності та приватні підприємці. При цьому зростання кількості перевізників відбулося за рахунок збільшення кількості приватних перевізників – фізичних осіб. Вимоги до організації діяльності підприємств та приватних підприємців відрізняються: це і наявність певних відділів та служб (обслуговуючої ремонтної бази, служби охорони праці та безпеки руху тощо); ступінь відповідальності за порушення у сфері організації перевезень; обсяги звітності тощо. Наслідком цього є втрата контролю з боку держави за кількістю та якістю послуг, технічним станом рухомого складу перевізників.

Одним із важливих чинників, що спричинив втрату контролю за діяльністю перевізників з боку держави, на нашу думку, є відсутність законодавчо закріплених вимог до подання специфічної звітності приватними перевізниками – фізичними особами.

Звітність виступає найважливішим джерелом інформації про виробничу і фінансово-господарську діяльність суб'єктів господарювання. На сьогодні підприємства пасажирського автотранспорту подають відповідно до вимог чинного законодавства фінансову, податкову та статистичну звітність.

До кінця 90-х років автотранспортні підприємства подавали до органів статистики та в державні управління автотранспорту звіт № 23-авт (поштова, місячна) "Звіт про доходи і витрати автомобільного транспорту". Цей звіт містив натуральні та фінансові показники діяльності автопідприємств за певний проміжок часу, в частині визначення кількості перевезених пасажирів заповнювався на підставі Інструкції про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах, затвердженої наказом Мінстату України від 27.05.96 р. № 150 [3]. Важлива функція цього звіту полягала також в тому, що на підставі даних, які в ньому містилися, відбувався

розрахунок фактичної собівартості різних видів перевезень. Контроль за цим показником здійснювався безпосередньо Міністерством транспорту. Аналіз даних цього звіту дозволяв контролювати фактичні витрати перевізників по всій території держави, оперативно реагувати на підвищення витрат зміною рівня тарифів на перевезення (які й до сьогодні на міському, приміському та міжміському сполученні є регульованими).

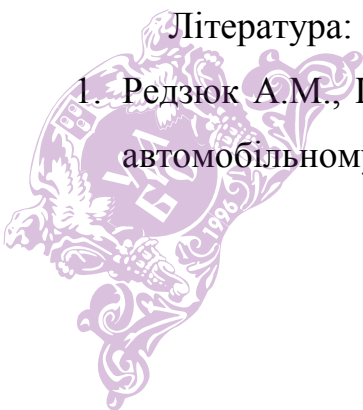
Отже, можна стверджувати, що із скасуванням цієї форми звітності, державні органи управління втратили дуже важливу інформацію стосовно перевезень. Проблема втрати зазначеної інформації особливо гостро постала у зв'язку з визначенням фактичної собівартості перевезень за регіонами. Але "вихід" було знайдено – автотранспортні підприємства подають форму № 23-авт до регіональних органів Міністерства транспорту і зв'язку, хоча офіційно вона не є обов'язковою. Що стосується приватних перевізників – фізичних осіб, то інформація стосовно перевезень від них не надходить зовсім.

Державне регулювання тарифів на перевезення пасажирським автотранспортом, надання державою компенсацій за безплатне перевезення пільгових категорій громадян вимагає жорсткого контролю за показниками діяльності перевізників, адже від точності наданої інформації залежать значні фінансові потоки.

Таким чином, вважаємо за необхідне розробити та законодавчо закріпити форму специфічної звітності та методику її заповнення для перевізників всіх організаційно-правових форм. За основу пропонується взяти після деякого опрацювання форму № 23-авт "Звіт про доходи і витрати на автомобільні перевезення".

Література:

1. Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Актуальні питання державного регулювання на автомобільному транспорті // Автошляховик України. – 1998. – № 4. – С. 5-6.



2. Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Концепція державної політики в сфері автомобільних пасажирських перевезень // Автошляховик України. – 2000. – № 4. – С. 2-7.
3. Інструкція про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах затв. наказом Мінстату України від 27.05.96 р № 150.

State Higher Educational Institution
“UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE”

Державний вищий навчальний заклад
“УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ
НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ”

