

DOI: [10.32702/2307-2105-2019.3.31](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.3.31)

УДК 657.44:656.132.6

*І. І. Никифорак,
к. е. н., доцент кафедри обліку, аналізу і аудиту,
Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича, м. Чернівці*

ОБЛІК ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ФОРМУВАННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

*I. Nykyforak
Ph.D. in Economics, Associate Professor of the Department of accounting, analysis and audit,
Yuriy Fedkovych Chernivtsi National University, Chernivtsi*

RESPONSIBILITY ACCOUNTING FOR FORMATION OF THE RESULTS OF CITY ELECTRIC TRANSPORT ENTERPRISES' ACTIVITY

Стаття присвячена проблемам впровадження обліку відповідальності за формування результатів діяльності на підприємствах міського електротранспорту. З цією метою запропонована організаційна модель формування центрів відповідальності, яка враховує галузеві особливості досліджуваних підприємств. Модель відображає взаємозв'язок між технологічними процесами, рівнями центрів відповідальності та результатами їх діяльності. Вона слугує підґрунтям для удосконалення методики управлінського обліку результатів основної діяльності трамвайно-тролейбусних підприємств, сутність якої полягає у поетапному визначенні проміжних результатів діяльності поїзних бригад та маршрутних ліній. При цьому важливо, щоб отримані кошти бюджетного фінансування відносились до доходів основної діяльності у розрізі центрів відповідальності, що здійснюють пасажирські перевезення. Також висунуто пропозиції щодо удосконалення форм первинних документів, розробки ієрархії субрахунків та покращення реєстрів аналітичного обліку. Це дозволить отримати точну інформацію про відповідальність за формування результатів діяльності та забезпечить адресний вплив в процесі ефективного управління діяльністю трамвайно-тролейбусних підприємств.

The article is devoted to problems of implementation of responsibility accounting for the formation of the activities results at enterprises of city electric transport. For this purpose an organizational model for forming of responsibility centers is proposed. It takes into account the technological features of the industry and the organizational and production structure of the enterprises under research. The model reflects the relationship between industry technological processes, levels of responsibility centers and the results of their activities. It is necessary to allocate a traffic service with division on the route lines and train crews, auxiliary repair services, power and road economy among the responsibility centers.

The indicated model serves as the basis for improving the methodology of management accounting of the results of the main activities of tram and trolleybus enterprises. Its essence is to gradually determine the intermediate results of the activity of the train crews and route lines. The necessity of improvement of forms of primary documents and of registers of analytical accounting, development of sub-account hierarchy was established for obtaining accurate and timely information on the formation of financial results of individual responsibility centers.

It is also proved in the article that received funds of budget financing should be attributed to incomes of the main activity in terms of centers of responsibility, carrying out passenger transportation. It is proposed to introduce a system of electronic accounting of privileged categories of passengers. It will allow determining reliably the results of the activities of the responsibility centers. Such organization of management accounting will provide targeted and effective influence in the management of the main activity of tram and trolleybus enterprises.

Ключові слова: міський електротранспорт; управлінські рішення; облік відповідальності; результати діяльності.

Key words: city electric transport; management decisions; responsibility accounting; results of activity.

Постановка проблеми.

Розвинута інфраструктура сучасного міста передбачає наявність ефективної транспортної системи. Вона є обов'язковою передумовою успішної стратегії розвитку міста. Передові наукові дослідження вказують на необхідність розвитку міського електричного транспорту (МЕТ), оскільки в умовах світової енергетичної кризи та катастрофічного забруднення навколишнього середовища саме цей вид транспорту дозволить досягнути економічного та екологічного ефекту. Тому багато європейських країн у якості громадського використовують електричний транспорт. Проте в Україні галузь МЕТ занепадає. Витрати, що пов'язані із здійсненням перевезень пасажирів, покриваються лише на 93,9 % сумою чистого доходу від надання транспортних послуг, тому діяльність таких підприємств частково фінансується з місцевих бюджетів [10]. Це вимагає як кардинального реформування з боку держави, так і підвищення ефективності господарювання безпосередніх трамвайно-тролейбусних підприємств.

Пошук шляхів прискореного розвитку підприємств МЕТ можливий за умов удосконалення форм і методів управління. Підґрунтям для прийняття виважених управлінських рішень слугує якісне інформаційне забезпечення, що формується в системі управлінського обліку. Саме організація обліку відповідальності з урахуванням галузевих особливостей дозволить встановити кореляцію між затраченими ресурсами та досягнутими результатами. Така система обліку спрямована, передусім, на підвищення ефективності діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Натепер існує ряд наукових праць, які присвячені дослідженню тенденцій стійкого розвитку електротранспорту в країнах Європи [3]. Вітчизняні науковці також зосереджують увагу на розробці стратегічних пріоритетів розвитку МЕТ в Україні, зокрема розроблено ряд пропозицій О.Димченко [9] та О.Дивінець [8]. Здійснивши аналіз системної результативності роботи вітчизняного МЕТ, О.Палант запропонував систему заходів щодо покращення функціонування галузі [14].

Наукова проблема вдосконалення системи управлінського обліку різних видів діяльності знаходиться в полі зору багатьох відомих вчених. Суттєвий внесок щодо надання пропозицій теоретичного та практичного характеру здійснено у фундаментальних працях З.Задорожного, Л.Нападовської, М.Пушкаря, В.Сопка, Ч.Т.Хорнгрена та Д.Фостера, А.Шеремета. Проте для належного забезпечення інформаційної підтримки ефективних рішень управлінський облік повинен бути повністю інтегрований, максимально враховуючи організаційну структуру підприємства та технологічні особливості. Однак пропозиції щодо формування дієвої системи обліку відповідальності в рамках управлінського обліку для галузі МЕТ практично відсутні, що зумовлює необхідність таких досліджень.

Мета дослідження полягає організаційному та методичному обґрунтуванні моделі, що дозволить запровадити систему обліку відповідальності за формування результатів діяльності відповідно до потреб ефективного управління підприємств МЕТ.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Ефективне управління діяльністю можливе лише за умови наявності повної та своєчасної інформації. Натепер уся інформація про об'єкти управління підприємств МЕТ формується у межах цілісної системи бухгалтерського обліку. Проте такої інформації недостатньо для забезпечення якісної реалізації управлінської функції. Так, В.Ейрле та У.Шульц вказують на те, що «можливості ефективного управління залежать від ступеню сприйняття та інтерпретації управлінським персоналом сформованої в системі обліку інформації» [2, с. 169]. Адже в кожному конкретному випадку управлінське рішення має бути адресним, тобто спрямованим на визначення ефективності діяльності як підприємства в цілому, так і кожного структурного підрозділу окремо. Така ситуація зумовлює зростання інформаційної ролі управлінського обліку за центрами відповідальності.

Тому облік результатів діяльності за центрами відповідальності є ключовим елементом організації управлінського обліку. Така система обліку досить детально описано в працях як зарубіжних, так вітчизняних науковців. Зокрема, Ч.Т.Хорнгрен та Д.Фостер вказують, що «облік відповідальності – це система, яка дозволяє оцінювати плани та дії за кожним центром відповідальності» [4, с.110]. Облік за центрами відповідальності забезпечує комунікацію у вигляді прямого і зворотного зв'язку на різних рівнях управління, поєднуючи контрольні, аналітичні та мотиваційні функції.

Основне завдання обліку відповідальності полягає у формуванні нового бачення працівниками своїх обов'язків, на підставі якого стає можливою організація свідомого самоконтролю. Адже працівники найкраще відчують відповідальність за якість своєї роботи тоді, коли мають впевненість у справедливій оцінці особистих досягнень керівництвом. Тому вмиле поєднання економічного та психологічного важелів впливу сприятиме стимулюванню працівників до найкращих результатів.

Проте на підприємствах різних галузей вибір системи показників, що характеризують діяльність структурних підрозділів, повинен здійснюватися по-різному, оскільки він залежить від технології та організаційної структури підприємства. Тому відправною точкою для побудови системи обліку відповідальності є саме організаційна структура підприємства, яка «нагадує піраміду, де кожен менеджер закріплений за центром відповідальності» [5, с.96]. Натомість, Л.Нападовська пропонує приймати до уваги технологічну структуру підприємства, а потім виділяти її горизонтальний і вертикальний розрізи [13, с.110].

Такий принцип обліку дозволяє визначити показники за первинними місцями виникнення, що виникають у структурних підрозділах. Існують різні підходи з приводу складу та способів класифікації центрів відповідальності. Традиційно виокремлюють центри витрат, прибутків та інвестицій [1, с.74]. Основну увагу необхідно зосередити на розподілі доходів і витрат саме за центрами відповідальності, керівники яких можуть безпосередньо впливати на процес їх формування та будуть нести персональну відповідальність.

Попередньо проведені дослідження особливостей технологічного процесу здійснення пасажирських перевезень [6, с.32-34] дозволяють зробити такі пропозиції щодо формування центрів відповідальності, які будуть органічно вбудовані в організаційно-виробничу структуру підприємств МЕТ.

Центром відповідальності найвищого рівня є трамвайно-тролейбусне підприємство в цілому, менеджмент якого контролює процес формування фінансових результатів основної діяльності через загальний рівень витрат на здійснення пасажирських перевезень та доходів від надання транспортних послуг.

На наступному рівні здійснюється акумулювання витрат окремих служб підприємств МЕТ, що дає можливість контролювати процес формування виробничої собівартості послуг. Служба руху є основним центром відповідальності, що може впливати та контролювати процес формування доходів і витрат одночасно у розрізі окремих поїзних бригад та маршрутних ліній. Тому маршрутні лінії з поділом на поїзні бригади є центрами відповідальності наступних рівнів, так як водій окремої одиниці рухомого складу несе відповідальність за фактичний рівень прямих витрат при здійсненні пасажирських перевезень, а за формування доходів – кондуктор цієї ж поїзної бригади.

Допоміжні служби є лише центрами витрат, оскільки менеджери несуть відповідальність за фактичну реалізацію можливих планів щодо здійснення витрат, пов'язаних із підготовкою та забезпеченням умов для здійснення транспортної роботи. Окремі робочі місця робітників ремонтних та аварійних бригад, де виникають прямі витрати при здійсненні різноманітних технологічних операцій є первинними місцями виникнення витрат.

На підставі викладеного вище пропонується організаційна модель формування центрів відповідальності підприємств МЕТ, що представлена на рис.1.

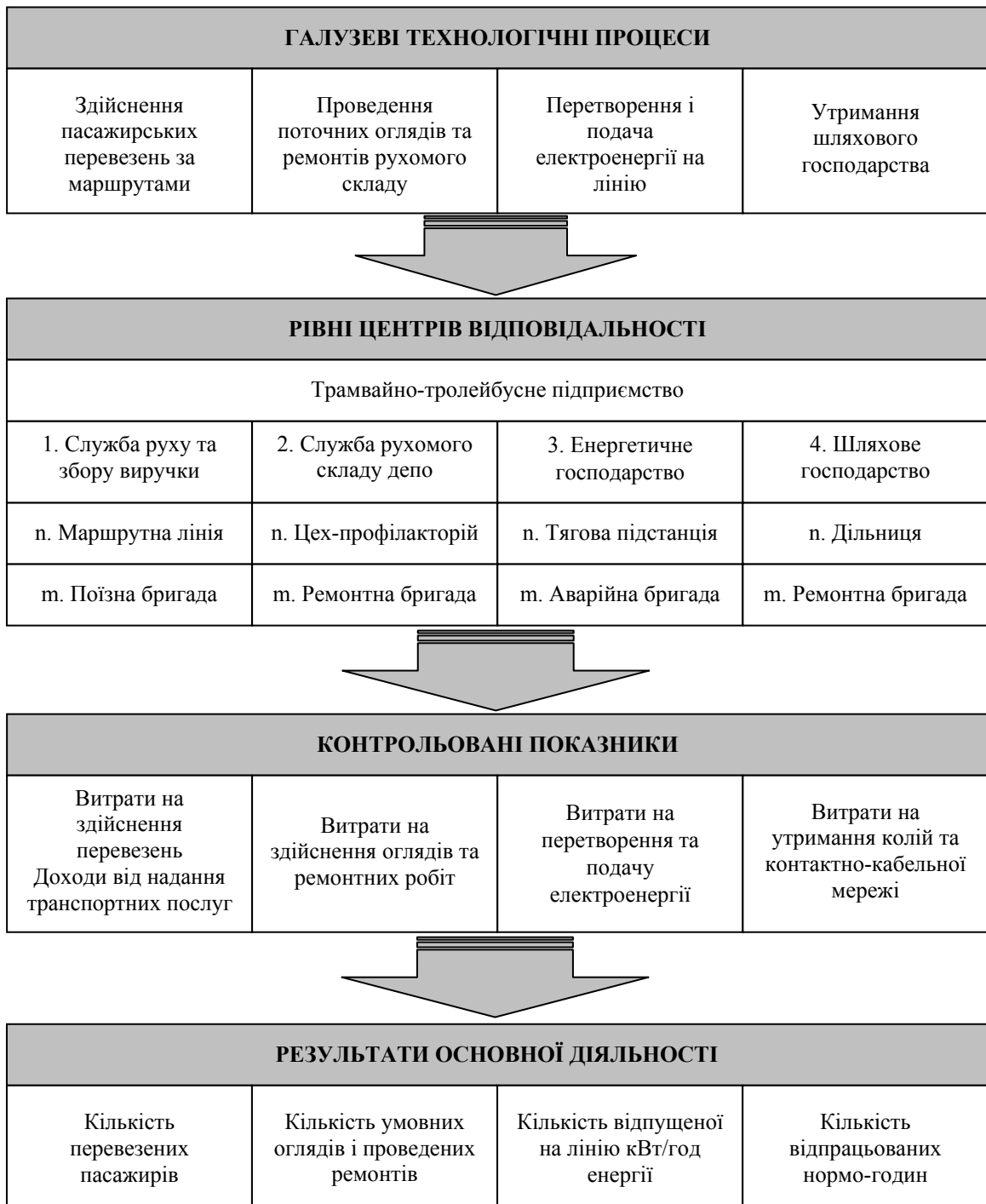


Рис. 1. Організаційна модель формування центрів відповідальності підприємств МЕТ

Джерело – складено автором самостійно

Сформовані таким чином центри відповідальності можуть виступати елементами системи управління, так як керівник кожного структурного підрозділу несе відповідальність за рівень контрольованих показників та результатів основної діяльності.

Система обліку відповідальності повинна відповідати таким вимогам:

- 1) забезпечувати накопичення первинної інформації про витрати центру відповідальності та здійснювати узагальнення результатів його діяльності;
- 2) дозволяти аналізувати, оцінювати та контролювати діяльність окремих центрів відповідальності.

Тому організація обліку результатів діяльності вимагає належного їх документування за місцями виникнення та центрами відповідальності. Так, в первинних документах обов'язково повинні бути передбачені реквізити, які б чітко ідентифікували центри відповідальності та були основою для формування кодів господарських операцій. Наприклад, кожен шляховий лист, що відображає роботу машини на лінії, повинен мати відмітку про номер маршрутної лінії та поїзної бригади. Це дасть можливість визначати за центрами витрат обсяги виконаної транспортної роботи. В подальшому конкретно ідентифікувати витрати та зіставляти з обсягом реалізації наданих транспортних послуг. Аналогічно для здійснення якісного обліку доходів за місцями виникнення необхідно удосконалити форми первинного обліку для здійснення операцій квиткового господарства, зокрема відомість отримання виручки кондукторами поїзних бригад та накладну на видачу квитків.

Для створення відповідної системи обліку для потреб управління необхідно здійснити систематизацію та кодування витрат, доходів і фінансових результатів за кожним центром відповідальності. З цією метою субрахунки 231 «Служба руху», 903 «Собівартість наданих послуг», 703 «Дохід від надання послуг» та 791 «Фінансовий результат операційної діяльності» необхідно структурувати. Таким чином встановлюється відповідність доходів і витрат за окремими поїзними бригадами та маршрутними лініями. Також необхідно умовою є облік витрат допоміжних підрозділів за центрами відповідальності та місцями виникнення на таких субрахунках: 232 «Служба рухомого складу депо», 233 «Енергетичне господарство», 234 «Шляхове господарство».

Методичними рекомендаціями встановлено перелік статей калькуляції для підприємств МЕТ [12]. Проте для отримання важливої інформації в системі управлінського обліку відповідальності варто деталізувати перелік прямих витрат для кожної служби, яка є центром витрат. Тому враховуючи особливості технології та організації діяльності підприємств МЕТ, пропонується класифікація витрат за статтями калькуляції, що наведена у табл. 1.

Таблиця 1.
Запропонована класифікація витрат за статтями калькуляції

А. Витрати на організацію руху на маршрутних лініях	Б. Витрати на утримання та ремонт допоміжних служб
1. Електрична енергія для використання з технологічною метою (пряма та реактивна). 2. Оплата праці водіїв та кондукторів поїзної бригади. 3. Відрахування на соціальні заходи поїзної бригади. 4. Заміна тролейбусної гуми. 5. Амортизація рухомого складу. 6. Інші прямі витрати. 7. Загальновиробничі витрати служби руху депо	1. Запасні частини, агрегати, комплектуючі та інші спеціальні витратні матеріали. 2. Інструменти. 3. Спеціальний одяг. 4. Оплата праці робітників ремонтних бригад. 5. Відрахування на соціальні заходи. 6. Амортизація спеціального обладнання та пристроїв. 7. Інші прямі витрати. 8. Загальновиробничі витрати допоміжної служби

Джерело – складено автором самостійно

При цьому, важливою умовою для точного обліку електроенергії є встановлення лічильників постійного струму на кожній одиниці рухомого складу. Це надасть можливість відносити витрати електроенергії на технологічні цілі, тобто для маневрування в депо та надання транспортних послуг на маршрутній лінії, безпосередньо до прямих витрат окремих поїзних бригад. Такий захід дозволить забезпечити точність обліку витрат на енергоносії за фактичною потужністю тягових двигунів, тривалістю роботи та режимами експлуатації, тобто стимулюватиме водіїв до енергозбереження. Для здійснення розподілу загальновиробничих витрат служби руху найбільш прийнятною базою розподілу вважаємо пробіг одиниць рухомого складу, оскільки це основний кількісний показник виконаної транспортної роботи.

Витрати на здійснення діяльності допоміжних служб підприємства необхідно накопичувати за відповідними технологічними центрами витрат. Потім здійснювати розподіл між окремими маршрутами та поїзними бригадами для включення до собівартості транспортних послуг за обраною методикою. Такий розподіл витрат повинен залежати від кількості наданих послуг та виконаних робіт. Служба рухомого складу, енергетичне господарство та шляхове господарство надають послуги однорідного характеру в односторонньому напрямку службі руху депо. Тому розподіл фактичних витрат допоміжних підрозділів слід здійснювати шляхом приведення виконаних робіт в умовні одиниці (до умовного ремонту однієї машини, кількості кВт/год відпущеної енергії на лінію або нормо-години).

Надалі важливе значення має зведений облік доходів і витрат, оскільки він повинен надавати інформацію про рівень господарювання кожного виробничого підрозділу. Для організації зведеного обліку доходів і витрат підприємств призначений Журнал 5 «Облік витрат» та Журнал 6 «Облік доходів та результатів діяльності» з аналітичними відомостями до них [11]. Враховуючи універсальність реєстрів та беручи до уваги досвід використання форм обліку на підприємствах такої специфічної підгалузі як МЕТ, пропонується удосконалити реєстри зведеного обліку доходів і витрат. Інформацію про витрати центрів відповідальності варто відображати у вигляді загального згорнутого залишку у журналі 5 «Облік витрат» (III розділ). Відповідно такий згорнутий залишок необхідно попередньо формувати у окремих аналітичних відомостях, які зручно відкривати для накопичення витрат за кожним центром виникнення витрат. Аналогічно журнал 6 «Облік доходів і результатів діяльності» слід доповнити аналітичними відомостями з розшифровкою доходів за центрами їх виникнення. Використання вказаних відомостей обліку доходів і витрат за центрами відповідальності дозволить підвищити інформативність та обґрунтованість прийняття виважених управлінських рішень стосовно оптимізації маршрутів та кількості одиниць рухомого складу на них. Такі документи слугуватимуть підставою для визначення відповідальності поїзних бригад за результати роботи та впровадження дієвої системи стимулювання.

Проведене дослідження дозволило удосконалити методику обліку результатів діяльності центрів відповідальності з урахуванням організаційно-технологічних особливостей діяльності підприємств трамвайно-тролейбусних підприємств. В основу методики покладено поетапне визначення проміжного фінансового результату діяльності окремих центрів відповідальності, що розраховується за такою формулою:

$$P_{n.m} = D_{n.m} - B_{n.m}, \text{ де} \quad (1)$$

$P_{n.m}$ – результати діяльності n-го центру відповідальності;
 $D_{n.m}$ – доходи n.m-го центру відповідальності;
 $B_{n.m}$ – виробничі витрати n.m-го центру відповідальності.

Загальний підсумок результату діяльності усіх маршрутних ліній як сукупність окремих поїзних бригад складатиме фінансовий результат основної діяльності трамвайно-тролейбусного підприємства. Запропонований порядок формування інформації в управлінському обліку про результати діяльності центрів відповідальності підприємств МЕТ наведено на рис. 2.

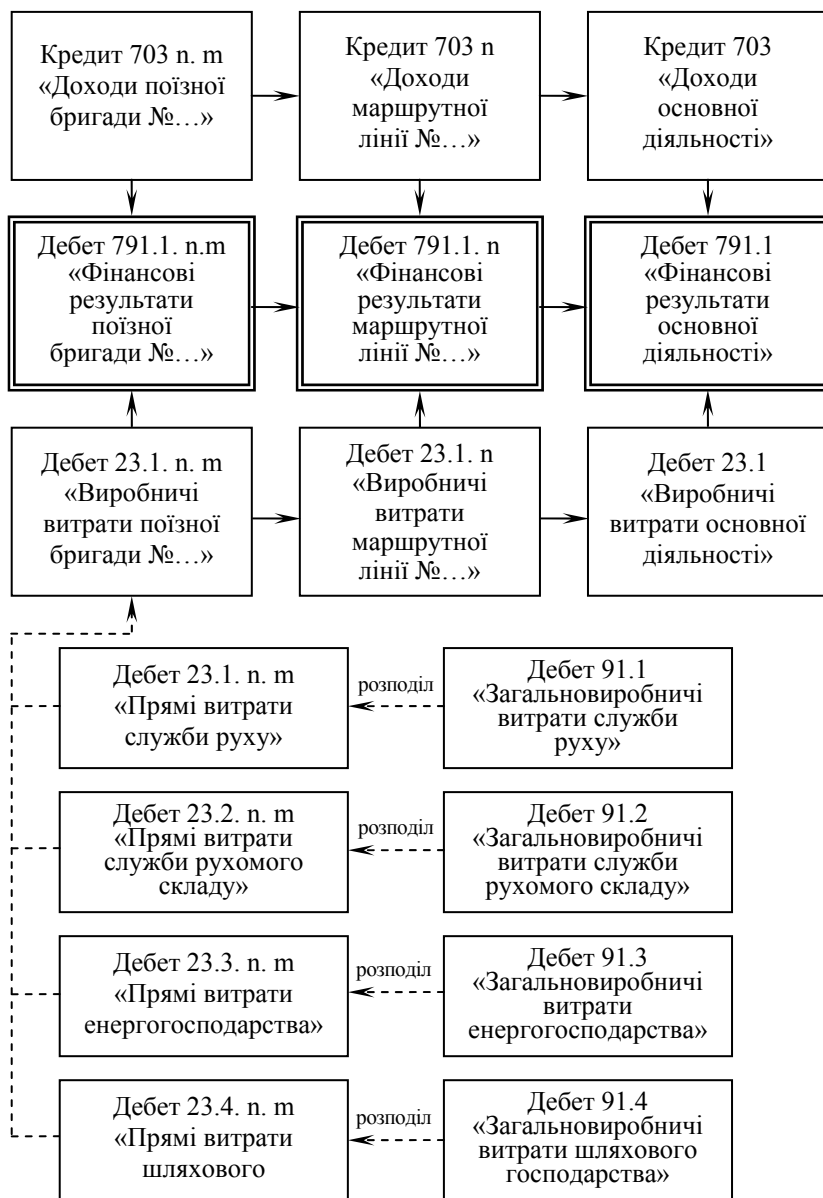


Рис. 2. Порядок формування інформації в обліку про результати діяльності центрів відповідальності підприємств МЕТ

Джерело – складено автором самостійно

Об'єктивність поетапного визначення проміжного фінансового результату може бути досягнута лише за умови включення суми цільового бюджетного фінансування до доходів окремих центрів відповідальності. Це одна з форм доходу, отриманого поїзною бригадою та маршрутною лінією за надані транспортні послуги тим категоріям пасажирів, які відповідно до чинного законодавства користуються правом пільгового проїзду. У зв'язку з цим постає проблема обґрунтованої ідентифікації суми бюджетного фінансування як форми доходу у розрізі окремих центрів відповідальності. До визначальних факторів, які впливають на обсяги бюджетного фінансування, повинні належати:

- транспортний тариф, що затверджується органом місцевої влади;
- кількість перевезених пасажирів, що користуються правом пільгового проїзду.

Серед наведених факторів тільки другий характеризує роботу центрів відповідальності трамвайно-тролейбусних підприємств. Проте статистичні розрахунки показників кількості перевезених пасажирів, які

користуються правом пільгового проїзду, носять імовірний характер. Тому погоджуємося із пропозиціями О.Димченко, що наразі дуже актуальною проблемою є впровадження системи електронного обліку пасажирів [11, с.9]. Така система дозволить чітко фіксувати кількість перевезених пасажирів за окремими категоріями на підставі видачі електронних квитків. Однак подібні заходи потребують додаткових витрат. Але тільки тоді дані обліку дозволять визначити достовірну величину проміжного фінансового результату, що стане важливим підґрунтям для визначення ефективності господарювання кожного окремо взятого центру відповідальності.

Запропонована система обліку відповідальності за формування результатів діяльності підприємств МЕТ має ряд переваг:

- 1) дозволяє створити якісне інформаційне забезпечення для точного формування фінансового результату кожного центру відповідальності;
- 2) слугує основою для аналізу ефективності діяльності центрів відповідальності різних рівнів;
- 3) створює підґрунтя для належної мотивації працівників;
- 4) встановлює персональну відповідальність за показники діяльності кожного структурного підрозділу, внаслідок чого відбувається стратегічне формування свідомого самоконтролю кожним працівником.

Висновки і пропозиції.

Порядок створення інформації в управлінському обліку про результати основної діяльності підприємств МЕТ базується на запропонованій організаційній моделі формування центрів відповідальності. Серед них необхідно виділити службу руху з поділом на маршрутні лінії та поїзні бригади, допоміжні ремонтні служби, енергетичне та шляхове господарство. Запропоновано удосконалити форми первинних документів, виокремити субрахунки та поліпшити реєстри аналітичного обліку для отримання точної та своєчасної інформації про доходи та витрати за центрами відповідальності. Для реального визначення результатів діяльності центрів відповідальності пропонується впровадити систему електронного обліку пільгових категорій пасажирів. Отримані кошти бюджетного фінансування слід відносити до доходів основної діяльності у розрізі центрів відповідальності, що здійснюють пасажирські перевезення. Запровадження такої системи обліку відповідальності за формування результатів діяльності підприємств МЕТ дозволить досягти адресного впливу та підвищити ефективність процесу управління діяльністю трамвайно-тролейбусних підприємств.

Література.

1. Atu, O. Responsibility Accounting: An Overview / O.Atu, E. Ogbeide, I. Agbo, E. Clement // Journal of Business and Management. – 2014. – №1. – p.73-79.
2. Eierle, B. The role of management as a user of accounting information: implications for standard setting / B. Eierle, W. Schultze // Management Information systems. – 2013. – № 12. – p. 155-189.
3. Grzelec K. Development of trolleybus public transportation as part of a sustainable mobility strategy / K. Grzelec, K. Birr // Scientific Journal of Silesian University of technology. Series transport. – 2016. – № 92. – p. 53-63.
4. Horngren, Ch.T. Cost accounting: a managerial emphasis / Ch.T. Horngren, D. Foster. – 6th ed, Prentice-Hall, Inc, New Jersey, USA, 1995.
5. Lucey, T. Management accounting / T. Lucey. – 5th ed, Thomas Learning, London, UK, 2003.
6. Nykyforak, I. Organization of responsibility accounting of city electric transport enterprises' activity / I. Nykyforak, N. Duhanets, Ye. Kobrusieva // Eastern-European Journal of Enterprises Technologies. – 2018. – № 2/3(92). – p. 31-36.
7. Safa M. Examining the role of responsibility accounting in organizational structure / M. Safa // American academic and scholarly research journal. Special issue. – 2012. – № 4(5). – p.61-67.
8. Дивінець О.Л. Стратегічні пріоритети розвитку міських електротранспортних підприємств України / О.Л. Дивінець // Європейський вектор економічного розвитку. – 2015. – №1 (18). – С. 75-83.
9. Димченко О.В. Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євро інтеграційних процесів в Україні / О.В. Димченко, А.С. Круду // Комунальне господарство міст: науково-технічний збірник. – 2014. – №113. – С. 3-9.
10. Зведений звіт основних показників про роботу міського електротранспорту України за 2018 рік // База даних Корпорації міського електротранспорту «Укрелектротранс» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://korpmet.org.ua/?page_id=48
11. Методичні рекомендації з застосування реєстрів бухгалтерського обліку: наказ Міністерства фінансів України від 29.12.2000 № 356 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uazakon.com/big/text574/pg1.htm>
12. Методичні рекомендації щодо визначення повної собівартості послуг міського електротранспорту: наказ Міністерства з питань житлово-комунального господарства України від 25.03.2008 №72 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/FIN37475.html
13. Нападовська Л.В. Управлінський облік: Монографія / Л.В. Нападовська. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2000. – 450 с.
14. Палант О.Ю. Системна результативність роботи міського електротранспорту / О.Ю. Палант // Інноваційна економіка: науково-виробничий журнал. – 2014. – №6 (55). – С. 87-92.

References.

1. Atu, O., Ogbeide, E., Agbo, I. and Clement, E. (2014), “Responsibility Accounting: An Overview”,

Journal of Business and Management, vol. 16 (1), pp. 73–79.

2. Eierle, B. and Schultze, W. (2013). The role of management as a user of accounting information: implications for standard setting. *Management Information systems*, 12 (2), 155–189.
3. Grzelec, K. and Birr, K. (2016), “Development of trolleybus public transportation as part of a sustainable mobility strategy”, *Scientific Journal of Silesian University of technology. Series transport*, vol. 92, pp. 53–63.
4. Horngren, Ch.T. and Foster Dzh. (1995), *Cost accounting: a managerial emphasis*, 6th ed, Prentice-Hall, Inc, New Gersey, USA.
5. Lucey, T. (2003), *Management accounting*, 5th ed, Thomas Learning, London, UK.
6. Nykyforak, I. Duhanets, N. and Kobrusieva, Ye. (2018), “Organization of responsibility accounting of city electric transport enterprises` activity”, *Eastern-European Journal of Enterprises Technologies*, vol. 2/3(92), pp. 31–36.
7. Safa, M. (2012), “Examining the role of responsibility accounting in organizational structure”, *American academic and scholarly research journal. Special issue*, vol. 4(5), pp. 61–67.
8. Dyvinets', O.L. (2015), “Strategic priorities of development of municipal electro-transport enterprises of Ukraine”, *Yevropejs'kyj vektor ekonomichnoho rozvytku*, vol. 1 (18), pp. 75–83.
9. Dymchenko, O.V. and Krudu, A.S. (2014), “Substantiation of development tendencies of city electric transport enterprises in the context of euro integration processes in Ukraine”, *Komunal'ne hospodarstvo mist: naukovo-tekhnichnyj zbirnyk*, vol. 113, pp. 3–9.
10. Korporatsiia «Ukrelektrotrans» (2018), “The erected report about the basic indexes of work of city electric transport of Ukraine”, available at: http://korpmet.org.ua/?page_id=48 (Accessed 22 February 2019).
11. Ministry of the Finances of Ukraine (2000), “Order of the Ministry of the Finances of Ukraine “Methodical recommendations from application of registers accounting”, available at: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MF00062.html (Accessed 29 Desember 2000).
12. Ministry of Questions of communal economy of Ukraine (2008), “Resolution of the Ministry of Questions of communal economy of Ukraine “Methodical recommendations to determination of total cost of services of public electric transport”, available at: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/FIN37475.html (Accessed 25 March 2008).
13. Napadovs'ka, L.V. (2000), *Upravlins'kyj oblik* [Managerial accounting], Nauka i osvita, Dnipropetrovs'k, Ukraine.
14. Palant, O.Yu. (2014), “System effectiveness of work of public electric transport”, *Innovatsijna ekonomika: naukovo-vyrobnychyj zhurnal*, vol. 6, pp. 87–90.

Стаття надійшла до редакції 28.02.2019 р.