

**Ірина Никифорак**

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

**ПОРЯДОК ФОРМУВАННЯ ТА ВИЗНАННЯ В ОБЛІКУ ДОХОДІВ  
ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ  
PROCEDURE OF FORMATION AND RECOGNITION IN THE  
ACCOUNT OF INCOMES OF ENTERPRISES OF CITY ELECTRIC  
TRANSPORT**

*The influence of city electric transport branch features on the formation of incomes is investigated. Approaches to recognition of proceeds from the sale of tickets and the funds of budget financing in the accounting system are proposed.*

Успішна стратегія розвитку територій обов'язково повинна враховувати проблеми функціонування міського електротранспорту (МЕТ), діяльність якого спрямована на задоволення потреб у доступних, якісних і безпечних пасажирських перевезеннях. Надання транспортних послуг з найбільш вигідними результатами можливе лише за умови ефективного управління підприємством на підставі якісного інформаційного забезпечення, яке формується у системі обліку.

Мета дослідження полягає у розробці теоретико-методологічних засад формування та доходів підприємств МЕТ і їх визнання в системі обліку з урахуванням галузевих особливостей.

Значні особливості при формуванні доходів трамвайно-тролейбусних підприємств полягають у відносинах зі споживачами. Держава постійно контролює і достатньо жорстко регулює діяльність підприємств міського електротранспорту [1]. Передусім, цей контроль поширюється на встановлення пільгових перевезень та рівень тарифів на міські пасажирські перевезення, що в подальшому впливає на величину виручки від реалізації послуг. Також регулюється характер та якість послуг досліджуваних підприємств. Все це призводить до того, що діапазон для прийняття рішень значно звужується.

На величину доходів операційної діяльності підприємств МЕТ впливають такі фактори:

1) обсяг виручки від реалізації квитків.

2) кошти бюджетного фінансування. Відповідно до законодавства трамвайно-тролейбусні підприємства зобов'язані здійснювати пільгові перевезення для визначених категорій пасажирів. Інформація звіту Корпорації МЕТ вказує на те, що кількість перевезених пільгових категорій пасажирів в Україні у 2017 році досягла 65,52 % [2]. Порядок формування тарифів на транспортні послуги також законодавчо встановлений, першочергово орієнтуючись на критерій реальної платоспроможності населення [4]. Тому частина витрат основної діяльності покривається за рахунок коштів бюджетного фінансування, обсяг якого повинен відповідати сумі

недоотриманих доходів внаслідок перевезення тих категорій пасажирів, що користуються пільгами в оплаті послуг громадського транспорту. Тому кошти бюджетного фінансування підприємств МЕТ треба визнавати однією з форм доходу, величина якого залежить від кількості та якості наданих транспортних послуг тим категоріям населення, які мають пільги при їх оплаті.

Необхідною умовою відображення доходів у системі бухгалтерського обліку є їх визнання. Дохід підприємств МЕТ від здійснення пасажирських перевезень визнається на основі принципу відповідності. Методологічні принципи формування інформації про доходи у П(С)БО 15 «Дохід» вказують, що виручка від реалізації квитків визнається за умов можливості її достовірної оцінки та ймовірності надходження економічних вигод від надання послуг. Дохід повинен визнаватися посиленням на той етап завершеності, який існує на дату балансу. При цьому здійснювати оцінку ступеня завершеності надання транспортних послуг на звітну дату доцільно визначати методом поетапного виконання робіт на основі договору замовника про організацію транспортних послуг.

Кошти цільового фінансування відповідно до П(С)БО 15 «Дохід» не визнаються доходом до тих пір, доки немає підтвердження тому, що вони будуть отримані з бюджету, а підприємство виконає умови відносно такого фінансування. Отже, дата визнання доходу не пов'язана із датою надходження коштів із бюджету. Оскільки послуги транспортними підприємствами надаються на основі розробленого та затвердженого графіка, то виконуються умови цільового фінансування і виникає впевненість, що таке фінансування буде отримано. Це необхідна і достатня умова для визнання доходу у сумі цільового фінансування.

Зазвичай, підприємства МЕТ отримують бюджетне фінансування зі значним запізненням. Справедливо виникає питання про момент зарахування його у дохід підприємства. Дата відображення доходу визначена пп.16-19 П(С)БО 15 «Дохід». Цільове фінансування, одержане як компенсація витрат (або збитків), яких вже зазнало підприємство, визнається доходом того періоду, в якому утворилась дебіторська заборгованість, пов'язана з цим фінансуванням. Тому дотації, що отримують досліджувані підприємства за перевезення пільгових категорій громадян, треба відображати на дату надання транспортних послуг.

Отже, першочергове завдання досліджуваних підприємств полягає у створенні найбільш раціональної системи електронного обліку усіх категорій пасажирів, оскільки тотальне знеособлення внаслідок статистичних розрахунків призводить до значних викривлень у системі обліку та необґрунтованих управлінських рішень. Дохід підприємств МЕТ повинен визнаватися в тих облікових періодах, коли здійснюються пасажирські перевезення, шляхом зіставлення доходів з витратами, зазнаними у процесі досягнення певного ступеня завершеності операції з надання транспортних послуг.

#### **Список використаних джерел**

1. Закон України «Про міський електричний транспорт» №1914- IV від 29.06.2004 р. зі змінами та доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1914-15>

2. Зведений звіт основних показників про роботу міського електротранспорту України // Корпорація міського електротранспорту «Укрелектротранс» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://korpmet.org.ua/?page\\_id=48](http://korpmet.org.ua/?page_id=48).

3. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 15 «Дохід» №290 від 29.11.1999 р. зі змінами та доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0860-99>

4. Порядок формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус), затверджений наказом Міністерства інфраструктури України № 940 від 25.11.2013 року [Електронний ресурс]. – Доступний з // <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z2035-13>.

**Петро Нікіфоров**

*д.е.н., професор, завідувач кафедри фінансів і кредиту,  
Чернівецький національний університет імені Ю. Федьковича, м. Чернівці*

## **ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ РЕФОРМИ: ТЕОРЕТИЧНИЙ ДИСКУРС В УКРАЇНСЬКОМУ КОНТЕКСТІ INSTITUTIONAL REFORMS: THEORETICAL DISCOURSE IN THE UKRAINIAN CONTEXT**

*The institutional development determines all characteristics of the economic system, its social quality. Institutional changes are initiated and implemented mainly by the State through institutional reforms. The reform strategy should be focused on a certain set of key institutional constraints within creation of new institutions or improvement of existing ones. In result of the absence of fundamental conditions political and economic system of modern Ukraine is objectively incapable of conducting rapid and qualite institutional reforms.*

Сучасна економічна наука більше не піддає сумніву значимість інститутів для соціально-економічного розвитку. Загальновизнаний той факт, що їх стабільність і ефективність є базовими умовами для інвестицій, розвитку підприємництва й економічного зростання.

Інституціональний розвиток виступає своєрідним драйвером розвитку економічної системи як процесу соціального навчання і розглядається через здійснення соціальних інновацій, а не через чисто технічне вдосконалення, хоча останнє і відіграє свою роль. Інституціональний розвиток – це перш за все діяльність у соціальних трансформаціях, а тому потребує системної підтримки, врахування політичних, економічних та культурних чинників, які можуть вплинути на інституціональну ефективність. Це вимагає уваги щодо стимулів, норм, цінностей і установок.

Важливу роль у формуванні та зміні інституціональної організації економіки відіграє держава. Проблеми можливостей держави реально змінити діючі формальні інститути пов'язують, як правило, з двома питаннями. Перше – розподіл сил у суспільстві та на політичній арені, відповідно – розподіл вигод і втрат від планованої зміни, які можуть зазнати певні групи спеціальних інтересів. Друге питання – величина втрат (і не тільки грошових) на здійснення необхідної колективної дії, яка може виявитись занадто високою для здійснення такої дії, незважаючи не значні вигоди від неї.