

Облік операцій з переоцінки є досить заплутаним і трудомістким процесом. Для його поліпшення необхідно ввести певні електронні форми, які спростять дану ділянку роботи. При цьому немає необхідності залучати складні комп'ютерні програми. Справедливу вартість за наявності всіх необхідних даних можна розрахувати за допомогою найпростішої програми Microsoft Excel. Такий же спосіб можна використовувати і для розрахунку індексу переоцінки, при цьому створивши необхідний реєстр аналітичного обліку.

Література:

1. Методичні рекомендації з бухгалтерського обліку основних засобів, затверджені наказом Міністерства фінансів України №561 від 30.09.2003 <http://www.minfin.gov.ua>
2. Положення (стандарти) бухгалтерського обліку, затверджені наказом Міністерства фінансів України №92 від 27.02.2000 р. <http://zakon.rada.gov.ua>
3. Бондарь В., Голова І., Поддубна М. Переоцінка ОС // Аудитор України – 2009 р.- № 19-20 жовтень, С. 38-41.
4. Лангазова В.В. Проблемні питання оцінки основних засобів та інших необоротних матеріальних активів, 2009 р. <http://www.nbu.gov.ua>
5. Старовойт В.А. Удосконалення обліку результатів переоцінки основних засобів // Інвестиції: практика та досвід – 2008 р. -№ 12, С. 47-48

*Леся Боїла, викладач
Тернопільський національний економічний університет
м. Тернопіль, Україна*

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОЗДАТНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБЛІКУ ВИТРАТ

Витрати залізничного транспорту зростають з року в рік, а від так зростає й собівартість вантажних перевезень. Однак, збільшення витрат не веде до підвищення якості транспортних послуг Укрзалізниці. Стан її виробничо-технічної бази і технологічний рівень транспортування за багатьма параметрами вже не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості. В результаті галузь поступово втрачає лідируючі позиції, відбувається відтік клієнтів на інші види транспорту, зокрема на автомобільний, який стає головним конкурентом.

На сучасному етапі важливим завданням є створення інформаційного середовища для управління залізничним транспортом на якісно новій ос-

нові, що дасть можливість проводити своєчасну діагностику усіх рівнів діяльності не тільки з метою оптимізації витрат, але й для визначення найбільш ефективних стратегічних напрямів розвитку. А тому необхідне своєчасне відображення достовірної інформації про господарські операції, яка була б достатньою для виконання функцій планування, контролю, регулювання та аналізу.

Говорячи про витрати на здійснення вантажних перевезень, важливо також брати до уваги ту їх частину, що не входить до собівартості, але відноситься до даного виду діяльності та відшкодовується за рахунок додаткових зборів і платежів.

Процес транспортування вантажу на залізничному транспорті тісно пов'язаний з додатковими послугами, що надаються вантажовласникам за окрему плату. Ці види робіт в галузі відносять до підсобно-допоміжної діяльності, вони є предметом комерційної експлуатації залізниць.

Комерційна експлуатація – це сфера зовнішньої діяльності, побудованої за принципами маркетингу і транспортної логістики, що характеризує правові відношення залізниць із відправниками та одержувачами вантажів, пасажирами, а також з іншими видами транспорту: планування і раціоналізації перевезень, у тому числі в змішаному сполученні та у міжнародних сполученнях; приймання, навантаження, розвантаження, видача, зважування і збереження вантажів; оформлення перевізних документів; правила і умови перевезення різноманітних вантажів, тарифи, взаємні обов'язки і відповідальність залізниць, відправників і одержувачів вантажів; договори на експлуатацію під'їзних колій незагального користування [2, с.10].

Даний напрямок діяльності залізничного транспорту залишається поза увагою не лише науковців, але й практиків. Між тим, саме рівень якості організації обслуговування клієнтів є одним з найбільш слабких місць Укрзалізниці. Складна система тарифікування, нестабільні умови надання транспортно-експедиційних послуг, низький рівень обслуговування операцій пов'язаних з прийманням до перевезення та видачею вантажу вантажоодержувачу є одними із причин відтоку клієнтів на автомобільний транспорт, де приватні перевізники здатні забезпечити більш зручні умови та високу якість послуг.

У сфері комерційної експлуатації залізничний транспорт потребує реформ спрямованих на підвищення рівня обслуговування клієнтів відповідно до європейських стандартів, та оптимізації витрат на такі додаткові послуги, що дозволить сформуванню їх конкурентоздатну вартість.

Оскільки практична організація ефективного управління та впровадження необхідних реформ базується на основі змін в обліку, він повинен якісно представляти необхідну інформацію, на підставі якої будуть прийматись стратегічні рішення. Тому, при розгляді питань її адаптації до пот-

реб управління залізничного транспорту, важливості набуває комплексний підхід, за якого враховуються вимоги управління та можливості обліку, що відображається в звітності.

Отже, система обліку витрат на залізничному транспорті повинна бути такою, яка дозволить після опрацювання первинних даних, отримати всі показники, передбачені у звітності, без додаткових розрахунків та групувань.

В галузевому обліку відсутнє належне відображення інформації про поведінку витрат з обслуговування процесу перевезень, що відшкодовуються за рахунок додаткових зборів та платежів. Відповідно така інформація не розкрита в звітності. Дослідженням встановлено, що у формі № 10 – Зал «Звіт про доходи та витрати підприємств залізничного транспорту України» не виділяється розділ, який би містив показники за статтями витрат підсобно-допоміжної діяльності в розрізі місць їх виникнення та напрямків виконуваних робіт.

Для забезпечення потреб управління своєчасними та достовірними даними, котрі дозволять здійснювати якісний аналіз та оперативний контроль, необхідно:

- виділити у Плані рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій залізничного транспорту України, затвердженому наказом Укрзалізниці № 251-Ц від 03.07.2000 р. рахунок II порядку 238 «Допоміжне виробництво з обслуговування процесу перевезення, що відшкодовуються за рахунок додаткових зборів та платежів»;

- передбачити розділ в управлінській звітності, у якому відображатимуться витрати з обслуговування процесу перевезень, що відшкодовуються за рахунок додаткових зборів та платежів.

Запропонована організація обліку допоміжного виробництва сприятиме достовірному висвітленню витрат за напрямками підсобно-допоміжної діяльності галузі, що є передумовою ефективного управління.

Отже, удосконалення обліку витрат на обслуговування клієнтів залізничного транспорту, дозволить здійснювати належний контроль за витрачанням матеріальних і трудових ресурсів, сприятиме зниженню собівартості послуг та одночасному підвищенню їх якості. В свою чергу будуть створені необхідні умови для впровадження ефективних рішень щодо підвищення конкурентоздатності галузі на ринку вантажних перевезень.

Література:

1. Боїла Л.І. Облік витрат підсобно-допоміжної діяльності залізничного транспорту / Л.І. Боїла // Тези доповідей за Матеріалами міжнародної науково-практичної конференції «Стан і перспективи розвитку обліково-інформаційної системи в Україні». – Тернопіль, 2010. – С. 97-98.

2. Котенко А.М. Управління вантажною і комерційною роботою на залізничному транспорті / А.М. Котенко. – Харків: Нове слово, 2003. – 407 с.
3. Номенклатура витрат з основних видів діяльності залізничного транспорту України. – [затверджено Наказом Укрзалізниці від 21.08.2007 р., № 417-Ц]. – К.: ВАТ «ІКТП-Центр», 2008. – 426 с.

*Ольга Бортнікова, асистент
Луцький національний технічний університет
м. Луцьк, Україна*

ОПЕРАТИВНИЙ ОБЛІК В СИСТЕМІ ОБЛІКУ І ЗВІТНОСТІ УКРАЇНИ: СУТЬ ТА ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ

Сучасні політичні та економічні умови в Україні призвели до того, що система обліку переважно є орієнтованою на інтереси одного користувача – держави – в особі податкових органів, статистики, Пенсійного фонду, Фондів соціального страхування тощо.

У межах такої облікової діяльності не виконуються важливі запити менеджменту, особливо це зауважила Л. Нападовська: ”вести бізнес сьогодні орієнтуючись винятково на минулі події, які нам надає фінансовий облік, однаково, що намагатися керувати автомобілем споглядаючи лише в бокове вікно, де видно тільки пройдений шлях” [43, с. 50]. Окрім того, основна інформація, яка фіксується в системі традиційного фінансового обліку акцентує увагу на фінансових показниках діяльності підприємства, в той час, як інформацію для менеджменту, особливо операційного, необхідно формувати не лише з кількісних, а й якісних даних.

Окреслену проблему можна вирішити за допомогою впровадження на підприємствах ефективної системи управлінського обліку, який здійснює обробку даних в оперативному порядку, для чого необхідно визначити відповідну теоретичну базу: дослідити попередні наукові результати та адаптувати їх до сучасних умов господарювання.

Зміст поняття «оперативний» поверхово розкривають в кожному підручнику з обліку, причому теоретики поділяють облік на: оперативний, бухгалтерський і статистичний, і називають їх складовими загальної системи господарського обліку. Така парадигма була сформована на законодавчому рівні близько століття назад зберегла свою актуальність у сучасних російських нормативних актах: «у зв’язку з реформуванням бухгалтерського обліку в Росії у відповідності з міжнародними стандартами фінансової звітності наказом Міністерства фінансів від 01.07.04 р. була схвалена Концепція розвитку бухгалтерського обліку і звітності в РФ, де