

2007

*Випуск 21*

**ЕКОНОМІКА**

*Серія*

**УЖГОРОДСЬКОГО УНІВЕРСИТЕТУ**

**НАУКОВИЙ ВІСНИК**

**УЖГОРОДСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

Редакційна колегія:

Місцова Василь Петрович - доктор економічних наук, професор, чл.-кор. НАН України, завідуювач кафедри економіки, менеджменту та маркетингу Жгородського національного університету (головний редактор)

Пітролич Михайло Іванович - доктор економічних наук, професор, завідуювач кафедри економічної теорії Жгородського національного університету (заступник головного редактора)

Надь Наталія Мірославівна - кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки, менеджменту та маркетингу Жгородського національного університету (відповідальний секретар)

Слава Світлана Степанівна - кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки, менеджменту та маркетингу Жгородського національного університету

Бойко Микола Миколайович - доктор економічних наук, професор кафедри економіки, менеджменту та маркетингу Жгородського національного університету

Ленка Михайло Андрійович - доктор економічних наук, член-кореспондент Української академії аграрних наук, професор, завідуювач кафедри міжнародних економічних відносин Жгородського національного університету

Рущак Михайло Юрійович - доктор економічних наук, професор кафедри економіки, менеджменту та маркетингу Жгородського національного університету

Даньків Іосип Якимович - кандидат економічних наук, професор, завідуювач кафедри обліку та аудиту Жгородського національного університету

Лєнєга Іосип Іосипович - кандидат економічних наук, доцент, завідуювач кафедри фінансів Жгородського національного університету

Рецензенти:

Доктор економічних наук, професор О.К. Алмаши  
Доктор економічних наук, професор В.І. Ярема

Адреса редакції:

88000, м. Жгород, пл. Народна, 3,  
Економічний факультет Жгородського національного університету.  
Тел./факс: (03122) 3-23-67, 61-23-13.

Видається з 1994 року.

Свіцтво про державну реєстрацію серія КВ № 7972 від 9 жовтня 2003 року.

Затверджено довідком до постанови президії ВАК України від 9 лютого 2000 р. №2-02/2 і включено до переліку №4 наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук.

Затверджено вченою радою Жгородського національного університету, протокол № 4 від 26.04.2007 р.

18814: 0869-0782

# ЗМІСТ

## Розділ I МАКРОЕКОНОМІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

Мікоєда В.П., Юзас Е.Ф. Теоретико-методологічні засади регулювання розвитку трикутового потенціалу ..... 6

Шинкарь В.А., Малик Л.П. Теоретичні засади розвитку малого підприємництва на селі ..... 12

Рибчак В.І. Формування механізму державного регулювання малого підприємництва ..... 18

Коліда С.П. Роль митних органів в забезпеченні національної безпеки ..... 22

Гаршунець О.В. Класифікаційні характеристики бар'єрів вступу на ринок в контексті розробки стратегії їх подолання ..... 27

Другонізовський О.В. Роль державного сектора у забезпеченні фінансування освіти ..... 33

Роменська В.М. Тиревий простір депозитарної системи як передумова виникнення корпоративного конфлікту ..... 39

## Розділ 2 РЕГІОНАЛЬНІ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

Максимчук М.В. Регіональний розвиток України: інституційні проблеми і шляхи їх подолання ..... 44

Газда М.В. Динаміка та тенденції розвитку групи 01.1 (КВЕД) "Рослинництво" агропромислового комплексу Закарпатської області ..... 48

Дяченко І.В. Лісове господарство агропромислового комплексу Закарпатської області в контексті нової класифікації видів економічної діяльності ..... 52

Шолох Ю.М. Карпатський Європейон – стратегічні імперативи розвитку в рамках розширеного на схід Європейського Союзу ..... 55

Важинський Ф.А., Момнар О.С., Коробіничук А.В. Поняття, суть і структура територіальної господарської системи ..... 60

**Кірма Т.Ю.** Тенденції розвитку харчової промисловості в умовах економічної трансформації .....157

**Гуменик О.П.** Молокопереробна галузь: стан, динаміка і шляхи подолання нинішніх проблем .....163

**Розділ 4 МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА** .....168

**Palasčáková D.** Quality as a factor of competitiveness of the Universities in the European University Association ..... 168

**Льонко В.В.** Розвиток транскорпоративного співробітництва на Закарпатті ..... 176

**Hegedűs L.** Future prospects of a special commercial region in Eastern Hungary in the aspect of transshipments ..... 182

**Теві І.І., Сумканч В.В.** Карпатський експорт в системі транскорпоративного співробітництва ..... 184

**Popp J., Potoni N., Jr. Almásy S.** EU-integration of the Hungarian cereal sector: Feeding whom? ..... 190

**Szendes I.** From market-orientation to market-adaptation: strategies of actors of Hungarian food chain ..... 196

**Людскарич В.Ю.** Державна підтримка малих підприємств у зарубіжних країнах ..... 204

**Розділ 5 БУХГАЛТЕРСЬКИЙ ОБЛІК ТА АУДИТ** .....209

**Даньків І.В., Лучко М.Р., Оста'нюк М.А.** Особливості обліку витрат та доходів перевезень на залізничному транспорті (методика і організація) ..... 209

**Льговий І.В.** Особливості обліку на автотранспортних підприємствах України ..... 214

**Недохитко О.І.** До питання корисності облікової інформації при прийнятті управлінських рішень в епоху постіндустріальної економічної форми ..... 219

**Іванченко П.М.** Методика проведення аудиту фінансово-господарської діяльності бюджетних установ на основі аналізу наказу про облікову політику ..... 224

**SUMMARY** .....229

# БУХГАЛТЕРСЬКИЙ ОБЛІК ТА АУДИТ

УДК 656.2 (477) + 657

## ОСОБЛИВОСТІ ОБЛІКУ ВИТРАТ ТА ДОХОДІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ (МЕТОДИКА І ОРГАНІЗАЦІЯ)

Даньків І.Я.  
Лучко М.Р.  
Остапюк М.Я.

Економіка вітчизняного транспорту, в тому числі і залізничного, втрачає основні функції і організації управління, зокрема бухгалтерського обліку, перевезень, експлуатаційної роботи і капітальних вкладень, праці та заробітної плати, витрат, доходів, фінансових результатів. Автори, в результаті проведених досліджень, роблять висновки про те, що особливе місце в обліку залізничних перевезень належить обліку витрат, особливо обдурити науково-економічних тарифів на перевезення вантажів та пасажирів. Велика роль тут належить науковим дослідженням та експертним практичним вітчизняного та зарубіжного досвіду. Автори пропонують цілий ряд змін та доповнень до існуючої методики обліку витрат та доходів перевезень на залізничному транспорті.

Ключові слова: витрати, доходи, облік перевезень, фінансові результати, експлуатаційні витрати, залізничний транспорт, залізничні тарифи, номінальний тариф, номінальна вартість перевезень.

### ВСТУП

Облік залізничного транспорту повинен розглядатися як економічний процес, який викликає у практичній діяльності підприємств залізничних доріг України. Це в першу чергу високоякісне забезпечення потреб економіки залізничним транспортом, з постійним обдурити витратами, з постійним підвищенням ефективності залізничних перевезень.

Керівництво залізничним транспортом державним пертонално-галузевим підприємством України, за виробничо-технологічними параметрами «Українізниця» Міністерства транспорту України, за мовою залізничного транспорту, керує всіма видами діяльності, здійснює управління доробами. Управління доробами здійснюється в межах своїх лінійних підприємств, які знаходяться в його межах. Основним господарським підприємством на залізничному транспорті України є залізнична дороба, а на доробі – відділення.

Управління за виробничим принципом здійснюється за територіальним принципом організації. Вся сітка залізничних доріг України поділяється на шість доріг (Львівська, Південно-Західна, Одеська, Південна, Придніпровська, Донецька), а кожна дороба на відділення. Міністерство транспорту та зв'язку через управління «Українізниця» керує всіма видами діяльності, здійснює управління доробами. Управління доробами здійснюється в межах своїх лінійних підприємств, які знаходяться в його межах. Основним господарським підприємством на залізничному транспорті України є залізнична дороба, а на доробі – відділення.

Управління за виробничим принципом здійснюється за територіальним принципом організації. Вся сітка залізничних доріг України поділяється на шість доріг (Львівська, Південно-Західна, Одеська, Південна, Придніпровська, Донецька), а кожна дороба на відділення. Міністерство транспорту та зв'язку через управління «Українізниця» керує всіма видами діяльності, здійснює управління доробами. Управління доробами здійснюється в межах своїх лінійних підприємств, які знаходяться в його межах. Основним господарським підприємством на залізничному транспорті України є залізнична дороба, а на доробі – відділення.

Кожне лінійне підприємство управління «Укрзалізниця» складає економічно обґрунтований кошторис витрат на виконання завдання перевезень чи роботи. У кошторисі виділяються наступні елементи витрат: заробітна плата з нараховуванням на соціальні заходи, витрати палива, електричної енергії, матеріалів, відрядження та інші грошові витрати. Кошторис витрат у всіх лінійних підприємствах, відділеннях і управлінських доріг складається з обґрунтованим стрижки витрат за кожною статтю і групою відповідно до номенклатури витрат, яка відповідає основній функції і технологічному процесу підприємства певної галузі господарства (служби).

### І ОБґРУНТОВАННЯ СТРИЖКИ ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ВИТРАТ ЗАЛІЗНИЧНИХ ДОРІГ ТА МЕТОДИКА ІХ ОБЛІКУ

Слід зазначити, що публікації з відображенням особливостей обліку витрат і доходів на залізничному транспорті в Україні майже відсутні.

Тому в своєму дослідженні постарасься проаналізувати детально існуючу методику обліку витрат і доходів перевезень залізничним транспортом та дати свої пропозиції, щодо її вдосконалення та покращення.

Методика обліку витрат та доходів залізничного транспорту має свої певні відмінності.

Галузями особливості обліку, або поділі до них, то та інші мають майже однакові в порівнянні з іншими як основні засоби, запаси, розрахунки, грошові кошти, врахування б специфіку галузі. Якщо такі об'єкти обліку, транспорт має належати організації обліку, яка важливе значення на підприємствах залізничного виду діяльності з вище названих особливостей, видами транспорту.

Залізницею обходиться набагато дешевше, ніж іншими перевезення масових вантажів на великі відстані чи грубопорядним транспортом. Найголовніше, що кошти, як правило, швидший і коротший, ніж річковим, морським, повітряним та морським транспортом, залізничний транспорт забезпечує високу рентабельність перевезень за логі.

Важливою перевагою залізничних доріг є їх матеріальні склади та інше.

навантажувально-розвантажувальних робіт, лінійні електростанції, механізовані лінійні будівель та споруд, лінійні енергостанції, доріги, лінійні сигнали та зв'язку, лінійні називаються провізна спроможність. По одній електрифікованій лінії можна провезти до 20 млн. т. вантажів в рік в одному напрямку, а по двоколійковій магістралі, об'єднаній автоблокуванням, - понад 60-70 млн. т. Незважаючи на те, що поставлення вантажів відбувається по кошти повільніше ніж повітряним, автомобільним та морським транспортом, залізничний транспорт забезпечує високу рентабельність перевезень за логі.

За кредитом рахунку 203 в розрізі субрахунків другого і третього порядку відображається списання різних видів палива в дебет рахунку 23 «Виробництво» т.д.

20331 «Лінійне паливо», 20332 «Мазут» і місткості», 20331 «Лінійне паливо», 20332 «Мазут» і т.д. 2033 «Лінійне паливо» в баках транспортних місткостях», 20311 «Лінійне паливо», 20312 «Мазут» і третього порядку. Наприклад: 2031 «Нафтопродукти на пропанові двигуни», 2031 «Нафтопродукти на пропанові двигуни», 2031 «Нафтопродукти на пропанові двигуни».

Витрати на паливо для тепловозів та паровозів і до витрачання (відлиску).

Локомотивів, виходячи з диференційованих норм витрат локомотиво-години роботи маневрових і ввізних локомотивів-кілометри (на проїзні роботи), на кілометри брутто за видами руху (на проїзні роботи), на визначаються у наступних вимірниках: на тонно-

Витрати на паливо і до витрачання (відлиску).

Локомотивів, виходячи з диференційованих норм витрат локомотиво-години роботи маневрових і ввізних локомотивів-кілометри (на проїзні роботи), на кілометри брутто за видами руху (на проїзні роботи), на визначаються у наступних вимірниках: на тонно-

- амортизаційні витрачання.
- заробітна плата;
- витрати на матеріали та інші грошові витрати;
- витрати на паливо і електричну енергію;

Групи витрат підприємств залізничного транспорту: ПСБО 16 «Витрати». Можна виділити такі основні напрямки витрат на перевезення залізничним транспортом в бухгалтерському обліку:

Накладні витрати включають у себе заробітну плату адміністративно-управлінського, рахунково-контрольного і молодшого обслуговуючого персоналу, оплати простой, канцелярські витрати, витрати з поточного ремонту будівель та споруд, їх утримання та рят інших витрат. Накладні витрати поділяються на загально-виробничі та адміністративні.

Накладні витрати, які одночасно відносяться до всіх видів роботи і операцій, наприклад утримання і ремонт виробничих приміщень і об'єднання, освітлення і опалення приміщень ліно та інші. Такі витрати розподіляються умовно між всіма видами робіт та операцій, виконаних на підприємстві.

Накладні витрати, які одночасно відносяться до певного виду роботи або операції технологічного процесу, спеціального для локомотивів та вагонних ліно, станцій шляхів та інших виробничих підрозділів і підприємств;

Накладні витрати, які одночасно відносяться до певного виду роботи або операції технологічного процесу, спеціального для локомотивів та вагонних ліно, станцій шляхів та інших виробничих підрозділів і підприємств;

Вони поділяються на дві групи:

предметів». При цьому, на нашу думку, списання витрат на матеріали слід провадити на рахунок 23 «Виробництво» через попереднє відображення їх на рахунок:

911 «Загально-виробничі» (загальнольвінські) витрати;

912 «Витрати з експлуатації рухомого склади».

Таке списання здійснюється в залежності від характеру витрат. Тому важливим моментом тут є розробка методики визначення і розподілу витрат на матеріали та інші прошові витрати.

Нами пропонується методика розподілу цих витрат за видами та напрямками. Найбільша сума витрат на матеріали (включуючи запасні частини) пов'язана з утриманням та поточним ремонтом рухомого склади. Ці витрати слід розраховувати для кожного окремого виду ремонту за укрупненими нормами, встановленими на одиницю пробігу рухомого склади: 1 тис. локомотиво-км, вагово-км і поїздо-км. При необхідності більш детального розрахунку витрат на матеріали, запасні частини та прошові витрати застосовують метод планування та обліку за нормами на фізичну одиницю рухомого склади. Норми витрат встановлюються за важливими матеріалами та запасними частинками в натуральному виразі, виходячи з діючих на даний момент цін та тарифів.

Частину витрат на матеріали і запасні частини пропонується розраховувати за укрупненими нормами, встановленими на одиницю або комплект технічних засобів. Наприклад, на поточний ремонт верхньої будови шляху норми встановлюються на 1 км. шляху, один стрілочний перевал, 1 погонний м. ступичних споруд шляху і т.п.

Окремим напрямком методики розрахунку витрат на матеріали є розрахунок цих витрат за наявністю рухомого склади в робочому порядку. За цією методикою визначають витрати мастильних матеріалів для вагонів, витрати з утримання, оналення, освітлення вагонів, витрати з підготовки пасажирських вагонів до перевезень (матеріали для придбання вагонів, паливо для підігріву води та інше).

Витрати на матеріали для ремонту будівель слід розраховувати, виходячи з площі або кубатур розраховувати за нормами прошових витрат на м<sup>2</sup> будівель, споруд, площі станцій, вантажних дворів, склади та ін.

Витрати з утримання виробничих приміщень та душових (матеріали для очистки, дрібний інвентар, оплата дезінфекцій та інші) рекомундується розраховувати за нормами прошових витрат на м<sup>2</sup> корисної площі приміщень.

Витрати на освітлення будівель, території станцій і дворів визначають за кількістю освітлювальних точок, встановлених на даній площі.

Таким чином, методика визначення, розрахунку та обґрунтування витрат матеріалів та прошових коштів нами обґрунтовується, виходячи з обсягу робіт або числа ремонтних одиниць.

субрахунок 231 «Основне виробництво», із підлягати матеріально-відповідальних осіб на підставі відомостей обліку виданих нафтопродуктів, вимот, накатних, лімітно-забірних карт, проїзних документів машинистів локомотивів (маршрутів машинистів). Маршрут машиниста – це є комплексний документ, згідно з яким не тільки нараховується заробітна плата машинистам, а й визначається обсяг виконаних робіт в тонно-кілометрах бруто і локомотиво-кілометрах. Обсяги виконаних робіт перемножують на норми витрат палива і визначають обсяги палива, які підлягають таксуванню і наступному списанню на експлуатаційні витрати.

Витрати електроенергії на дільницях з електричною тягою обліковують з допомогою плічівників електровозів з врахуванням долаткових витрат електроенергії на підстанціях коїлі. На кожен тонно-кілометр бруто встановлені норми в кіловат-годинах. Якщо фактичні витрати електроенергії перевищують на вагість одиниці квіт.год, тоді одержимого загальну суму витрат на електроенергію для ваги поділяють.

Витрати на електроенергію, в тому числі на сплату праці чергових електромонтерів, списують в дебет рахунку 23 «Виробництво», субрахунок 231 «Основне виробництво» з кредиту рахунку: 63 «Витрати з потужності електроенергії»; 65 «Витрати з оплати праці»; 66 «Витрати з оплати праці» - на суму заробітної плати з нараховуваннями для чергових електромонтерів та іншого обслуговуючого персоналу електроенергії.

Витрати палива для інших виробничих потреб обліковують на рахунок 232 «Допоміжне виробництво» і кредиту рахунку 203, 63, 65, 66. Витрати палива для устаткування кранів розраховують в кілограмах на 1 годину роботи або простоя крана. Норму витрат палива визначають з врахуванням коефіцієнта використання потужності крана.

Норма витрат палива для парових котлів, котельських горнів та нагрівальних печей становиться на 1 годину роботи з врахуванням вимот, у яких працює апарат. Витрати на електроенергію для механічних пелів визначають, виходячи з потужності електричних двигунів, часу їх роботи, рівня використання потужності і ціни 1 квіт.год.

Витрати на матеріали складають 6-7%, а інші прошові витрати – біля 5% загальних витрат виробничих доріг. Вони складаються, в основному, з витрат на матеріали для поточного ремонту локомотивів, вагонів, залізничних шляхів, з витрат по придбанню ситі на станціях і перонах, з витрат на пелючат та форми мундири, з витрат на придбання кирів, мила, молока та інших витрат по охороні праці. Витрат на матеріали здійснюють на рахунок 203, 204, мила, молока та інших витрат по охороні праці.

Виробничі запаси» (в розрізі відповідних субрахунків) на рахунок 22 «Матеріали та швидкозношувани

(витрати на поташення зносу малоцінних та швидкозношуваних предметів, оренди приміщень та інших) не підлягає розрахунку за вищезазначеними способами методика. Тому рекомундуємо розраховувати ці витрати, опираючись на звіті дані минулих років.

Облік витрат на матеріали та інші прошові витрати, таким чином, організовується за зрощеними розрахунками та відхиленнями і змінами від цих норм. Слід зауважити, що частіна матеріальних витрат на здійсненню транспорту пов'язана з чисельністю робітників та обслуговуючого персоналу. Зокрема, це вже згадувалося, це придання та ремонт спеціального та форменого одягу.

Спеціальний та формений одяг працівники здійснюють за свій рахунок з раду країни. Для раду працівників встановлена знижка. Сума знижки відноситься на рахунки 911, 912 з кредиту рахунку 22 «Малоцінні та швидкозношувані предмети». На суму поташення вартості форменого одягу працівникам необхідно провести такі записи:

на вартість виданого форменого одягу працівникам:  
 дебет 372 «Розрахунки з підзвітними особами»  
 кредит 22 «Малоцінні та швидкозношувані предмети»;

на суму коштів що надійшли від працівників за формений одяг:

дебет 30 «Каса», 66 «Розрахунки з оплати праці»

кредит 372 «Розрахунки з підзвітними особами».

Витрати на виплату заробітної плати обліковуються на основі таких первинних документів, як маршруту машиніста, наряд на виконання робіт, рапорт, табель виходу на роботу. У бухгалтерському обліку нараховування заробітної плати працівникам в залежності від їх категорій здійснюється за дебетом рахунків 23 «Виробничтво», 911 «Загальнолінійні витрати», 912 «Витрати по експлуатації рухомого складу», з кредиту рахунка 661 «Розрахунки з оплати праці». Нарховування на соціальні заходи на заробітну плату здійснюється за дебетом цих же рахунків з кредиту рахунку 65 «Розрахунки за страхуванням» в розрізі субрахунків. Слід зауважити, що в експлуатації здійснюють оплату праці, а також поточно-преміальна і акордно-преміальна, які застосовуються у відповідності до існуючої організації праці на тих чи інших ділянках дороги.

Важливим елементом експлуатаційних витрат є амортизаційні відрахування. У зв'язку з технічною реконструкцією транспорту частка цих витрат постійно зростає і на сьогодні складає приблизно третину всіх витрат.

Нарховування амортизації здійснюється за методами, які передбачені П(С)БО 7 «Основні засоби», виходячи з облікової політики підприємства дороги. На здійсненню транспорту діють галузеві норми амортизації. При проведенні нараховувань дебетують

## 2 ОСОБЛИВОСТІ ОБЛІКУ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОДУКЦІЇ ТА ДОХОДІВ НА ЗАЛІЗНИЧНИХ ДОРОГАХ

У кінці звітного періоду всі витрати по експлуатації залізничного транспорту формуються на рахунку 23 «Виробничтво» і списуються з кредиту цього рахунку в дебет рахунку 903 «Собівартість реалізованого робіт та послуг», з подальшим віднесенням на фінансові результати (в дебет рахунку 791 «Результат основної діяльності»).

Способи реалізації продукції - перевезення вантажів, багажу, пасажирів та пошти - на залізничних дорогах відмінні від загальнопринятих в економіці України. Оплата вартості перевезень пасажирів, вантажів, багажу та пошти, здійснюється в основному до початку процесу перевезення. До тих пір поки перевезення незакінчені, одержані прошові кошти не можна рахувати доходом залізничних доріг. Ці суми прийнято називати доходами надходженнями; вони передаються дорогам тільки після того, як буде завершено перевезення.

Майже три чверті всіх перевезень здійснюються не за однією, а декількома дорогами, тобто в прямому сполученні. Провізну оплату, одержану за перевезення в прямому сполученні, ділять між тими дорогами, які здійснили перевезення.

Доходи від перевезень вантажів, пасажирів, багажу і пошти в місцевому сполученні, тобто в межах однієї дороги, поступають безпосередньо в відповідності до цільових потреб.

Доходи від перевезень в прямому сполученні розділяються в наступному порядку. З загальної провізної плати виділяються доходи для покриття витрат на перевезення пасажирських перевезеннях. До пасажирських перевезеннях витрати на початкову і кінцеву операцію по вантажних перевезеннях доходи для покриття витрат на формування потягів делькото сполучення згідно встановлених ставок, які диференційовані по залізничних дорогах. Ці дві групи доходів передаються дорогам управління і прибуття вантажів та формування пасажирських потягів. Суму доходів, що залишилась, розділяють між дорогами руху вантажів, пасажирів, багажу, пошти пропорційно до віддалі, пройденій ними по кожній дорозі. Додаткові збори, пов'язані з перевезенням вантажів, розподіляються між дорогами пропорційно сумі доходів, одержаної кожною дорогою від вантажних перевезень.

В обліку ці операції відображаються наступним чином:

- на суму лінійних надходжень дебетують рахунок 311 «Поточні рахунки в національній валюті» і кредитують рахунок 681 «Розрахунки за авансами одержаними»;

- на суму нарахованих зобов'язань з ПДВ



1. Экономика железнодорожного транспорта / Под ред. проф. Е. Д. Ханукова. – 4-е изд. доп. и перераб. – Москва: «Транспорт», 1986. – 360с.
2. Даник М. Я., Лычко М. Р., Остапчук М. Я. Бухгалтерський облік в галузях економіки: Навч. посібник. – 2-е вид., випр. і доп. – К.: Знання, 2005. – 229с.
3. Фінансовий облік: першіна документація та облікова реєстрація: Навч. посібник / М. Р. Лычко, М. Я. Остапчук, М. Я. Даник та ін. – К.: Знання, 2005. – 319с.
4. Даник М. Я., Лычко М. Р., Остапчук М. Я. Стандартизація обліку і аудиту: Навч. посібник – 2-е вид., випр. і доп. – К.: Знання, 2006. – 350с.
5. Экономика підприємства: Підручник / За заг. ред. С. Ф. Лакропівного. – Вид. 2-е вид., перераб. і доп. – К.: КНЕУ, 2005. – 528с.

## ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ ДЖЕРЕЛ

Отже, в даній статті розглядаються особливості діяльності та системи управління залізничного транспорту України. Виходячи з організації-технологічних особливостей, які мають безпосередній

## ВИСНОВКИ

на основі вантажних та пасажирських тарифів. пропорційно віддані перевезень у межах окремих доріг початкову і кінцеву операцію) розділяється на вантажі та пасажирів (після виділення сум на частину локомотивів що залишилася за перевезення розрахункові ціни, єдині для сітки; сформований пасажирський потяг. Тут діють внутрішні тону навантаження і розвантаження вантажу, або за одержують по розрахунковим дохідним ставкам за за початкову і кінцеву операцію доріги вантажних та пасажирських перевезень; застосовують дві системи розподілу доходів від Таким чином, у даний час на мережі доріг «Розрахунки з іншими дებітарами». авансами операційними» і кредитують рахунок 377 зобов'язаності дებітують рахунок 681 «Розрахунки за при зарахуванні кредиторами та дებіторами зобов'язання»; дებітують рахунок 703 «Дохід від реалізації робіт та послуг» і кредитують рахунок 643 «Податкові послуг»; на суму списаних податкових зобов'язань дებітують рахунок 703 «Дохід від реалізації робіт та послуг»; кредитують рахунок 703 «Дохід від реалізації робіт та послуг»; на суму виконаних робіт та послуг дებітують рахунок 377 «Розрахунки з іншими дებітарами» і кредитують рахунок 641 «Розрахунки за податками»; дებітують рахунок 643 «Податкові зобов'язання» і

У перспективі нами будуть розглянуті особливості обліку та шляхи вдосконалення оборотних та оборотних засобів, заробітної плати та інших об'єктів обліку. Це пов'язано, в першу чергу, з даній галузі практично відсутня наукова економічна література, а тим більше література з бухгалтерського обліку. Даний вид транспорту є перспективним, він постійно розвивається і тому підготовка фахівців для залізничного транспорту в г.ч. економіста потребує ґрунтовного вивчення економіки за різними її напрямками.

У статті даються пропозиції щодо обліку доходів, особливо їх розподілу за напрямками, видами, дорігами.

У перспективі нами будуть розглянуті особливості обліку та шляхи вдосконалення оборотних та оборотних засобів, заробітної плати та інших об'єктів обліку. Це пов'язано, в першу чергу, з даній галузі практично відсутня наукова економічна література, а тим більше література з бухгалтерського обліку. Даний вид транспорту є перспективним, він постійно розвивається і тому підготовка фахівців для залізничного транспорту в г.ч. економіста потребує ґрунтовного вивчення економіки за різними її напрямками.

У статті даються пропозиції щодо обліку доходів, особливо їх розподілу за напрямками, видами, дорігами.

У перспективі нами будуть розглянуті особливості обліку та шляхи вдосконалення оборотних та оборотних засобів, заробітної плати та інших об'єктів обліку. Це пов'язано, в першу чергу, з даній галузі практично відсутня наукова економічна література, а тим більше література з бухгалтерського обліку. Даний вид транспорту є перспективним, він постійно розвивається і тому підготовка фахівців для залізничного транспорту в г.ч. економіста потребує ґрунтовного вивчення економіки за різними її напрямками.

У перспективі нами будуть розглянуті особливості обліку та шляхи вдосконалення оборотних та оборотних засобів, заробітної плати та інших об'єктів обліку. Це пов'язано, в першу чергу, з даній галузі практично відсутня наукова економічна література, а тим більше література з бухгалтерського обліку. Даний вид транспорту є перспективним, він постійно розвивається і тому підготовка фахівців для залізничного транспорту в г.ч. економіста потребує ґрунтовного вивчення економіки за різними її напрямками.