

Слободяник, Ю.Б. Особливості формування специфічної звітності підприємств пасажирського автотранспорту [Текст] / Ю.Б. Слободяник // Економіка: проблеми теорії та практики: збірник наукових праць. – Вип. 229. – Т. 1. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2007. – С. 13-19.

К.е.н. Слободяник Ю.Б.

Українська академія банківської справи НБУ

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ СПЕЦИФІЧНОЇ ЗВІТНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ

Проаналізовано інформацію щодо ринку автотранспортних послуг, яку підприємства подають до державних органів. Задля забезпечення повноти та достовірності зазначеної інформації запропоновано удосконалену форму специфічної звітності.

Ключові слова: пасажирський автотранспорт, статистична інформація, звітність.

І. Вступ. 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 поїздки 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 галузевим вимогам.

Починаючи з 1996 р. відбулася зміна форми власності підприємств автотранспорту з державної на приватну шляхом акціонування. Отже, 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.

II. Постановка завдання. Важливими чинниками, що спричинили втрату контролю за діяльністю перевізників з боку держави, на нашу думку, є наступні: відсутність законодавчо закріплених вимог до подання специфічної звітності приватними перевізниками – фізичними особами; відсутність в існуючих формах статистичної звітності автотранспортних підприємств істотної інформації щодо формування собівартості перевезень.

Мета статті полягає в формуванні пропозицій щодо забезпечення повноти та об'єктивності інформації стосовно ринку пасажирських автотранспортних послуг.

III. Результати. 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, статистичну звітність та звітність до фондів соціального страхування.

Джерелом специфічної інформації стосовно функціонування автотранспортних перевізників на сьогоднішній день є статистична звітність [3, 4]. Дослідження щодо форм і структури цієї звітності дозволили згрупувати її наступним чином.

1. Форма № 51-авто "Звіт про перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом" готується оперативно щомісячно. Подається юридичними особами та їх відокремленими підрозділами всіх форм власності, основним або одним із видів економічної діяльності яких є вантажні й (або) пасажирські автоперевезення. Звіт містить інформацію про перевезену кількість вантажів та пасажирів, а також про вантажо- та пасажирооборот.

2. Додаток до форми № 51-авто "Звіт про перевезення автомобільним транспортом вантажів за видами вантажів та пасажирів за видами сполучення" готується щоквартально. Звіт містить більш детальну інформацію про кількість перевезених вантажів і пасажирів, а саме: про види перевезених вантажів; про кількість платних та безплатних пасажирів, що перевезені маршрутними автобусами, за видами сполучення (внутрішньоміському, приміському, міжміському та міжнародному).

3. Форма № 2-тр "Звіт про роботу автотранспорту" готується за рік. Подається юридичними особами та їх відокремленими підрозділами всіх форм власності, які експлуатують автомобільний транспорт (власний або орендований). Звіт містить детальну інформацію щодо наявності автомобілів у господарстві за видами (вантажні, пасажирські автобуси, пасажирські легкові, спеціальні); автомобіле-дні перебування в господарстві; загальний пробіг; використання різних видів палива на експлуатацію автомобілів. На підставі цієї форми можна розрахувати коефіцієнт використання пробігу, коефіцієнт використання автомобілів, середню тривалість роботи автомобілів на добу,

середню відстань перевезення пасажирів, витрати різних видів палива на 100 км пробігу тощо.

4. Форма № 51-вант "Звіт про вантажні автомобільні перевезення, що здійснюються фізичними особами-підприємцями на комерційній основі" готується раз на півроку. Подається фізичними особами-підприємцями, які одержали ліцензії на виконання комерційних перевезень вантажів власним вантажним автотранспортом. Містить інформацію про наявність автомобілів та їх вантажопідйомність, а також про обсяги перевезених вантажів за тиждень обстеження (маршрути, відстань перевезень, назва та маса вантажу).

5. Форма № 51-пас "Опитувальний лист-анкета підприємця, який здійснює пасажирські автоперевезення на маршруті" готується раз на півроку. Подається фізичними особами-підприємцями, які здійснюють пасажирські автоперевезення на маршруті згідно з угодою, укладеною з місцевою держадміністрацією. Містить інформацію за тиждень обстеження про кількість перевезених платних та безплатних пасажирів, загальну пасажиромісткість автомобіля та тариф на перевезення.

В частині пасажирських автотранспортних перевезень зазначені форми заповнюються на підставі Інструкції про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах, затвердженої наказом Мінстату України від 27.05.96 р № 150. Кількість перевезених пасажирів і пасажирооборот визначаються окремо за кожним видом сполучення [5].

Також всі підприємства звітують щоквартально (великі підприємства) та за рік (всі підприємства) за статистичною формою № 1-підприємництво "Звіт про основні показники діяльності підприємства". Але зазначимо, що в цьому звіті інформація стосовно собівартості перевезень є обмеженою і не містить даних стосовно вартості 1 пасажирокілометра (або 1 тоннокілометра).

Державний департамент автомобільного транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України також накопичує інформацію про кількість та протяжність автобусних маршрутів, кількість населених пунктів, що

охоплюються автобусним сполученням, кількість та технічний стан рухомого складу, регулярність руху тощо.

Підсумовуючи проведений огляд інформації, що подається автотранспортними перевізниками різних форм власності та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, зазначимо наступне.

1. Фізичні особи-підприємці надають достатньо обмежену інформацію стосовно перевезень.

2. Інформація, що міститься в статистичних звітах згідно із Законом України "Про державну статистику" є конфіденційною, отже не може бути використана Державним департаментом автомобільного транспорту, навіть для аналізу [6].

3. Поза увагою державних органів залишилася безумовно важлива, на нашу думку, інформація стосовно собівартості перевезень та її структури, яку жодна з зазначених вище форм статистичної звітності не містить.

На підтвердження останньої тези може слугувати інформація прес-служби Міністерства транспорту та зв'язку України, за якою 03 листопада 2006 року під час наради з керівниками автопідприємств Міністр транспорту та зв'язку України М. Рудьковський звернувся до перевізників із пропозицією знизити тарифи на автомобільні перевезення, мотивуючи це зниженням цін на нафтопродукти. В свою чергу, перевізники відзначили, що до цього часу діють тарифи 2002 року, коли ціни на паливо були майже в 2 рази нижче за сьогоднішні, отже для ухвалення рішення про зниження тарифу, необхідно враховувати всі складові його формування [7]. Отже, можна стверджувати, що дійсно на сьогоднішній день Міністерство транспорту та зв'язку України не володіє повною та достовірною інформацією стосовно собівартості автотранспортних перевезень, в тому числі – за регіонами.

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. 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, 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 до зазначених органів не надходить зовсім.

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

Запропонована нами форма повинна містити в розрізі перевезень різними видами автотранспорту (вантажні автомобілі, легкові таксомотори, автобуси погодинні, маршрутні) інформацію, згруповану наступним чином.

Перший розділ пропонуємо залишити без змін і зазначати в ньому натуральні показники роботи перевізників, а саме: перевезення пасажирів і вантажів, виконання пасажиро-кілометрів (з розбивкою на платні та безплатні), тонно-кілометрів, автомобілегодин.

Другий розділ присвятити фінансовим показникам роботи, а саме: зазначати доходи від перевезень (з розбивкою на платні та безплатні), отриману компенсацію за безплатне перевезення пільгових категорій громадян, відокремлювати податок на додану вартість, витрати і фінансовий результат (прибутки або збитки).

Третій розділ присвятити складу витрат, який пропонуємо згрупувати наступним чином:

- ◆ заробітна плата, окремим рядком подавати інформацію стосовно заробітної плати водіїв (для розрахунку ефективності використання фонду оплати праці перевізників);

- ◆ відрахування на соціальні заходи;

- ◆ паливно-мастильні матеріали;

- ◆ автомобільні шини;

- ◆ ремонт і технічне обслуговування автомобілів;

- ◆ амортизація, окремим рядком подавати інформацію стосовно амортизації рухомого складу;

- ◆ податки і збори;

- ◆ інші витрати: автостанційний збір (особливо важлива інформація для пасажирських автоперевізників, оскільки ці витрати складають залежно від регіону близько 10 % доходу); обов'язкове страхування; комунальні послуги; розрахунково-касове обслуговування (важлива стаття витрат пасажирських перевізників, які отримують частину виручки готівкою, а потім інкасують її до банку); юридичні послуги; аудиторські послуги тощо;

- ◆ доходна ставка 1 пасажирокілометру (тоннокілометру);

- ◆ фактична собівартість 1 пасажирокілометру (тоннокілометру).

Запропонована нами деталізація третього розділу може бути розширена залежно від потреб окремих перевізників. На нашу думку, така інформація повинна надаватися всіма автоперевізниками до регіональних представництв Міністерства транспорту та зв'язку України. Подальші обробка та аналіз даних дозволить порівняти структуру собівартості перевізників юридичних осіб всіх

форм власності та приватних підприємців, а також порівняти існуючу структуру витрат з нормативною (стосовно витрат на технічне обслуговування та ремонт, пробіг автошин, витрачання паливно-мастильних матеріалів). Аналіз відхилень в існуючій структурі витрат в порівнянні з нормативною дозволить контролювати обов'язкові витрати на технічне обслуговування рухомого складу, його пробіг, та опосередковано контролювати забезпечення безпеки руху тощо.

IV. Висновки. 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. Запропонована нами форма специфічної звітності дозволить впорядкувати інформацію щодо ринку автотранспортних перевезень та забезпечити контроль за функціонуванням останнього на рівні держави.

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. Про затвердження форм державних статистичних спостережень з автомобільного транспорту: затв. наказом Держкомстату України від 18.06.2004 р. № 389 // www.rada.gov.ua
4. Про затвердження форм державних статистичних спостережень з автомобільного транспорту: затв. наказом Держкомстату України від 05.07.2005 р. № 167 // www.rada.gov.ua

5. Інструкція про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах: затв. наказом Мінстату України від 27.05.96 р № 150 (із змінами і доповненнями) // www.rada.gov.ua
6. Про державну статистику: Закон України від 13.07.2000р. № 1922-III // www.rada.gov.ua
7. Міністр транспорту та зв'язку України Микола Рудьковський планує знизити ціни на автомобільні перевезення // Прес-служба МТЗУ 03.11.2006р. <http://mintrans.kmu.gov.ua>