

відходити від переведення купи паперу та оформлювати все в електронному варіанті.

Список використаних джерел:

1. Осмятченко В. Електронне документування в бухгалтерському обліку / В. Осмятченко, М. Матюха // Вісник КНТЕУ. – 2013. - №2. – С. 98 – 108. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://visnik.knteu.kiev.ua/files/2013/02/9.pdf>
2. Максимова В. Ф. Бухгалтерський облік: Підручник для студентів вищих навчальних закладів / В. Ф. Максимова // «Облік і аудит» – Одеса: ОНЕУ, 2012. – С. 1 -671. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://link.pub/2753818>
3. Бухгалтерський облік: навчальний посібник /Н. С. Акімова, О.В.Топоркова, Т.А. Наумова, Н.С.Ковалевська, І.В.Янчева, В.В.Янчев – ХДУХТ: «Видавництво «Форт» , 2016. – С. 447. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://link.pub/2753823>
4. Ковалик Г.В. Документування – елемент методу бухгалтерського обліку / Г.В. Ковалик, С.І. Іванишин, О.В. Пельц // ТНТУ ім. І. Пулюя. - Тернопіль: 2017. – С. 89-91. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://link.pub/2756290>
5. Закон України «Про бухгалтерський облік ті фінансову звітність в Україні» від 01.07.2018 [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-14>
6. Лишиленко О. В. Бухгалтерський облік: Підручник. – 3-тє вид., перероб. і доп. / О. В. Лишиленко // Вид-во “Центр учбової літератури”, Київ: 2009. – С. 670 . [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://link.pub/2756246>
7. Пронь Н. О. Вимоги до електронних документів: міжнародна практика та досвід України / Н.О. Пронь // Зб. наук. праць НУДПС України. – 2012. – № 1. – С. 356–366. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://link.pub/2756244>
8. Діхтяренко В. О. Проблеми і перспективи стану сучасного документообігу та діловодства / О. В. Діхтяренко // Управління розвитком складних систем. - 2013. - Вип. 13. - С. 147-151. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://link.pub/2756257>

ВПЛИВ СТАНУ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ НА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА

Лелюк Н. Є. канд. екон. наук, доцент, Дорошева Т. В., Єфіменко М. К. магістр, Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова

Міський електричний транспорт – це складова частина єдиної транспортної системи, яка призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів. З переходом на ринкові умови господарювання до транспортної системи України стали ставитися більш жорсткі вимоги щодо якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпечності перевезення пасажирів, строків і вартості доставки. Сучасні стандарти життя зумовлюють зростання потреб населення в більш швидкому, але в той же час зручному і безпечному транспортуванні.

Економічні проблеми розвитку транспортної інфраструктури досліджували у своїх роботах такі зарубіжні та вітчизняні вчені, як А. І. Воркут,

Б. Л. Геронімус, П. Н. Розенштейн-Родан, Є. Симоніс, Є. Шотлер, Д. Р. Рей, Є. А. Жуков, В. Н. Іванов, В. Є. Канарчук, Л. В. Канторович, Є. Л. Логінов, А. М. Ткаченко, А. А. Багдаєв, О. П. Голіков, В. Г. Шинкаренко, А. І. Абрамов, А. В. Вельможин.

Стан міського електричного транспорту позначається на економічному зростанні кожного конкретного міста, а отже, і національної економіки в цілому.

Ефективне функціонування міського електричного транспорту має не тільки економічне, але й велике соціальне значення, оскільки від його роботи залежить рівень задоволення щоденних потреб у перевезеннях широких верств населення. Крім того, діяльність підприємств міського електричного транспорту позначається на стані навколишнього природного середовища, наслідком чого може бути загострення екологічних проблем.

Міський електричний транспорт – це комплекс різних видів транспорту на електротязі, які здійснюють перевезення населення і вантажів територією міста і найближчої приміської зони. Міський електричний транспорт включає: транспортні засоби (рухомий склад), шляхові пристрої (рейкові шляхи, тунелі, естакади, стоянки), засоби електрозабезпечення (кабельні і контактні мережі, тягові електропідстанції), ремонтні майстерні і заводи, депо, гаражі, станції технічного обслуговування, лінійні прилади (зв'язок, сигналізація, блокування), диспетчерське управління. Міський електричний транспорт – це складна технологічно-господарська комплексна виробнича система, яка включає в себе експлуатаційні підприємства, енергетичне та колійне господарство, виробничо-технічну базу з виготовлення запасних частин та проведення усіх видів ремонту рухомого складу, а також соціально-побутову базу.

В Україні міський електричний транспорт відіграє важливу роль в обслуговуванні населення. На його частку припадає від 42 до 56% усіх міських перевезень пасажирів. Тільки в місті Харкові перевезення цим видом транспорту складають 55–60% від обсягів усіх пасажирських перевезень.

Майже 70% трамвайних вагонів і тролейбусів відпрацювали свій нормативний строк експлуатації і підлягають списанню. Більше половини парку рухомого складу потребує капітального ремонту. Позитивним для галузі є те, що в країні створено власний виробничий потенціал для виготовлення трамвайних вагонів і тролейбусів.

Так, протягом 2013–2017 рр. кількість перевезених пасажирів тролейбусним транспортом скоротилася на 26% [6]. При цьому частка безоплатно перевезених пасажирів у загальній кількості перевезених зростає. Структура перевезень українськими тролейбусними підприємствами має такий вигляд: 43% загальної кількості пасажирів перевозиться платно, 57% – безоплатно. Від безоплатних перевезень пільгових категорій громадян підприємства міського електротранспорту зазнають значних втрат, які компенсуються видатками з державного та місцевих бюджетів у середньому лише на 50%. Це негативно позначається на фінансовому стані підприємств міського електротранспорту.

За рахунок збору плати за проїзд підприємствами міського електричного транспорту покривається менше половини їх експлуатаційних витрат на перевезення.

Негативно впливає на фінансовий стан підприємств міського електричного транспорту нерегульованість ринку міських пасажироперевезень. Приватні автотранспортні перевізники дублюють маршрути міського електротранспорту, відбираючи платоспроможних пасажирів.

За таких умов збитки підприємств міського електротранспорту зростають. Вони виконують нерентабельні, але соціально важливі перевезення. Тому фінансування їх діяльності має велике соціальне значення.

Таким чином, сучасний стан підприємств міського електричного транспорту є кризовим. Підприємства галузі функціонують збитково, спрацьованість основних виробничих фондів досягла граничного рівня, постійно не вистачає коштів на оновлення та капітальний ремонт рухомого складу, незадовільно вирішуються питання технічних інновацій і технологічної модернізації.

Список використаних джерел:

1. Фоменко Г. Р. Транспортна інфраструктура і проблеми міст. Проблеми розвитку міського середовища: збірник наукових праць Вип. 2 (16). Київ: Національний авіаційний університет, 2016.

2. Шиба О.А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу : автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.02; наук. керівник Л.А. Українець; ЛНУ імені Івана Франка. Львів, 2017. 20 с.

3. Розкоркувати Львів. Як лікуватимуть хвороби транспортної інфраструктури. Твоє місто. 2018. URL: http://tvoemisto.tv/exclusive/rozkorkuvaty_lviv_yak_likuvatymut_hvoroby_transportnoi_infrastruktury_85978.html.

4. Підсумки роботи транспорту Львівської області у січні 2018 року: експрес-випуск / Держстат Головне управління статистики у Львівській області, 2018. URL: http://www.lv.ukrstat.gov.ua/ukr/si/express/2018/v2204_34.pdf.

ОСОБЛИВОСТІ ПОБУДОВИ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ НА СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

Лелюк Н. Є., канд. екон. наук, доцент, Литвин С.В., магістр, Кірієнко Д. І, бакалавр, Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова

Сільське господарство є однією з провідних галузей економіки України, яка забезпечує населення продовольством, а промисловість - сировиною.

Виробництво сільськогосподарської продукції має особливості, що необхідно враховувати при організації бухгалтерського обліку.

Головним засобом виробництва у сільському господарстві є земля. Земля не зношується, щодо неї не нараховують амортизацію. Оскільки земля - основний фактор сільськогосподарського виробництва, виникає необхідність точного обліку вкладень у підвищення її родючості. Це пов'язано і з тим, що земельні ділянки мають різну продуктивність.