

**Бурдик О.Ю., аспірант**  
**Науковий керівник – Озеран В.О., к.е.н., професор**  
*Львівський торговельно-економічний університет*

## **ПОБУДОВА ІНТЕГРОВАНОЇ ЗВІТНОСТІ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ**

В сучасних умовах розвитку економіки проблема запровадження інтегрованої звітності суб'єктами господарювання є досить актуальною, оскільки цю звітність можна застосовувати як в приватному секторі, так і в некомерційних організаціях та державному секторі, але, відповідно, в адаптованих для них версіях. Основні підходи щодо застосування принципів складання інтегрованої звітності зазначено у Міжнародному стандарті інтегрованої звітності, який розроблений Міжнародною радою з інтегрованої звітності та прийнятий у 2013 році. Розробка даного Стандарту була зумовлена запровадженням в міжнародній практиці концепції «сталого розвитку», яка пропонує більш ширшу та кориснішу інформацію щодо діяльності підприємства. Звітність необхідна для розвитку інтегрованого мислення, як загалом, так і зокрема, для підвищення якості інформації щодо ефективнішого функціонування підприємства. Від чіткої та достовірної інформації залежить правильність прийняття управлінських рішень, що впливає на розвиток підприємства і, в результаті, на його фінансову стабільність.

У даний час роль інформації у процесі діяльності автопідприємств також набула інтегрованого значення, так як фінансова звітність не в повній мірі задовольняє інформативні та аналітичні потреби не лише керівництва, а й інвесторів та інших внутрішніх і зовнішніх користувачів інформації. Недоліком системи фінансової звітності є недостатнє висвітлення важливих даних, що призводить до ускладнення обробки та аналізу показників. Натомість сформована потреба у необхідній чіткій, стислій та зрозумілій інформації.

Інтегрована звітність являє собою коротке відображення стратегії управління підприємством, результати його діяльності та перспективи розвитку, що призводить до створення вартості впродовж термінів різної тривалості: короткотермінового, середньотермінового та довготермінового. Головним аспектом є те, що звіт повинен відображати повний спектр факторів, які впливають на здатність створювати вартість та розкривати стратегію розвитку підприємства. Важливим у складанні інтегрованої звітності є дотримання таких вимог: суттєвість, стислість, достовірність та повнота, постійність та співставлення.

Набирає актуальності питання про створення інтегрованої звітності, яка б покращила взаємодію із зацікавленими сторонами та забезпечила не лише фінансовою, а й нефінансовою інформацією про досягнення та показала б стратегію розвитку підприємства, що здійснює пасажирські автоперевезення.

Саме таким вимогам і відповідає інтегрована звітність. Вона є значно надійнішою, оскільки є більш прозорою. Вид такої звітності дає всебічне та об'єктивне бачення того, що відбувається на підприємстві, дає можливість

всебічного контролю за всіма видами капіталу, а не лише за фінансовими ресурсами. Інформація, наведена в інтегрованій звітності буде кориснішою для інвесторів, так як в ній відображено не лише минуле, а й майбутнє, що дає можливість інвесторам зрозуміти стратегію подальшого розвитку автогосподарства, тобто не констатує факт діяльності підприємства, а дає прогноз щодо подальших перспектив розвитку.

Суттєвою для користувачів є інформація інтегрованої звітності про різні види ризиків, характерні для даного виду діяльності. Тому важливим є висвітлення існуючих та прогнозованих ризиків у звітності, ознайомлення з якими допоможе у прийнятті необхідних управлінських, фінансових та інвестиційних рішень.

На нашу думку, першочергово необхідно виділити економічні ризики. До них слід віднести конкуренцію із сторони інших пасажирських перевізників. Незважаючи на те, що тариф на міські пасажирські перевезення встановлений єдиним для всіх автобусів, проте можлива конкуренція з більш комфортабельнішими автобусами або з перевезеннями з кращою зручністю транспортного зв'язку. Також, суттєвим є ризик стосовно компенсацій пільгових категорій пасажирів. Оскільки відшкодування пільгового проїзду є частковим, ризик збитковості маршрутів, які більш популярні серед пасажирів пільгових категорій є значно вищим. Суттєвим є також ризик підняття тарифів, що може призвести на перехід малозабезпечених категорій пасажирів на користування послуг перевезення електротранспортом. Важливу позицію у класифікації економічних ризиків займає інфляція, оскільки тарифи встановлюються, виходячи з даних аналізу звітного періоду, але із збільшенням інфляції, утворюється фінансова невідповідність розрахунку плати за проїзд і, як наслідок, економічний ризик тісно переплітається з фінансовим.

Важливим є і технічний ризик, оскільки автопарк потребує якісного та, в свою чергу, дорожчого сервісного обслуговування. Для зменшення цього ризику доцільно проводити сервісні роботи автобусів за умовами договору (на тендерній основі) або ж проведенням ремонту власними силами.

Отже, з вище викладеного можна зробити висновок, що інтегровану звітність слід застосовувати на автотранспортних підприємствах для збільшення інвестицій, які позитивно вплинуть на придбання автобусів з кращими експлуатаційними характеристиками (більша пасажиромісткість, можливість перевезення пасажирів з особливими потребами), що позитивно вплине на збільшення доходів автотранспортного підприємства. До того ж, застосування інтегрованої звітності дозволить поєднати фінансову та нефінансову звітність, які є необхідними для прийнятих управлінських рішень і допоможуть визначити подальшу стратегію розвитку автотранспортного підприємства. Новий автотранспорт має бути вигідним не лише технологічно, а й більш ефективним з фінансової точки зору.