

## АНАЛІЗ ТА ОЦІНКА ЗАТРАТ НА ТРАНСПОРТІ В УМОВАХ ЙОГО РЕФОРМУВАННЯ

В статті розглянуто методи аналізу та оцінки затрат на підприємствах залізничного транспорту в цілях управління грошовими потоками підприємства, а також можливі способи групування та розподілу витрат на залізничному транспорті в умовах його реформування.

*Ключові слова:* фінансові потоки, прибуток, амортизаційні відрахування, витрати

В статье рассмотрены методы анализа и оценки затрат на предприятиях железнодорожного транспорта в целях управления денежными потоками предприятия, а также возможные способы группирования и распределения затрат на железнодорожном транспорте в условиях его реформирования.

*Ключевые слова:* финансовые потоки, прибыль, амортизационные отчисления, затраты

In the article the methods of analysis and estimation of expenses at railway transport enterprises aimed at management of the enterprise cash flows and all possible ways of grouping and cost sharing on the railway transport in the conditions of its reformation are considered.

*Keywords:* financial flows, profits, depreciation, expenses

### Вступ

Управління фінансовими ресурсами підприємства передбачає у більшості випадків управління його фінансовими потоками в процесі ведення звичайної діяльності, в першу чергу – фінансовими потоками від операційної діяльності підприємства. В свою чергу, управління фінансовими потоками підприємства передбачає управління основними складовими його чистих вхідних грошових потоків від операційної діяльності, а саме – прибутком та амортизаційними відрахуваннями підприємства.

### Постановка задачі

Можливості будь-якого маневру сумами амортизаційних відрахувань в процесі господарської діяльності підприємства, як правило, в значній мірі обмежені нормативно заданою методикою нарахування сум амортизації в системі податкового обліку, яка практично виключає гнучкість в управлінні сумами амортизаційних відрахувань. Саме тому при аналізі чистих вхідних грошових потоків підприємства з метою управління його фінансовими ресурсами найбільший інтерес представляє розгляд питань управління прибутком підприємства, в першу чергу – питань управління чистим прибутком від операційної діяльності.

Оскільки в умовах ринкових відносин внаслідок дії механізму попиту та пропозиції можливості управління доходом від реалізації продукції (робіт, послуг), як складової прибутку підприємства, дуже обмежені, то основну увагу

доцільно приділяти питанням управління другої складової прибутку – витратам підприємства. Саме витрати підприємства в сукупності з сумами амортизаційних відрахувань, які також можна розглядати як окремий елемент витрат, представляють певні можливості для управління грошовими потоками підприємства.

### Результати

Для оцінки ступеня виживаності підприємств в довгостроковій перспективі в умовах жорсткої ринкової конкуренції та динамічних змін зовнішнього середовища зазвичай аналізуються три базові стратегії за Портером: стратегія зниження витрат (лідерства по витратах), стратегія диверсифікації та стратегія зосередження на сегменті. При цьому, для оцінки виживаності підприємств транспорту по ряду причин найбільш підходить стратегія зниження витрат і стратегія зосередження на сегменті (на вантажних і пасажирських перевезеннях тощо).

Традиційно в економіці України розрахунок та аналіз витрат виробництва та реалізації продукції (робіт, послуг) є основним етапом ціноутворення. Й хоча в умовах ринкових відносин при ціноутворенні першорядне значення має механізм попиту та пропозиції, і хоча собівартість продукції зазвичай безпосередньо не використовується для встановлення ціни продажу, але обов'язково береться до уваги при ціноутворенні. Продавець хоче встановити ціну продукту на рівні, що відшкодує, перш за все, витрати на його виробництво і реалізацію.

На транспорті такі витрати традиційно називають експлуатаційними витратами [4].

В промисловості України склад витрат, що безпосередньо пов'язані з виробництвом і реалізацією продукції (на транспорті – із здійсненням перевезень), регламентується затвердженням Постановою Кабінету міністрів України Положенням про склад витрат по виробництву і реалізації продукції (робіт, послуг), що включаються до собівартості продукції (робіт, послуг), а також порядком формування фінансових результатів з метою оподаткування прибутку в фінансовій звітності підприємств.

Витрати групуються за різними ознаками – за економічними елементами, за цільовим призначенням, з точки зору формування собівартості і фінансових результатів, контрольованості, прийняття управлінських рішень і т.д.

Групування витрат за економічними елементами потрібне для визначення потреби підприємства в різних ресурсах, аналізу витрат з метою виявлення можливостей економії ресурсів. Для цілей подання фінансової звітності витрати показуються за економічним змістом з групуванням за такими елементами витрат: матеріальні витрати (на залізниці поділяються на матеріали, паливо, енергію); витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи; амортизація; інші операційні витрати, інші витрати.

Групування витрат за цільовим призначенням (за статтями витрат) дозволяє визначити на виконання яких робіт або комплексу виробничих операцій, а також для обслуговування та відновлення яких видів технічних засобів та іншого майна спрямовуються витрати. Це групування витрат, поряд з групуванням за економічними елементами, використовується при плануванні, дозволяє визначити величину витрат в розрізі структурних підрозділів і окремих виробничих ділянок і з'ясувати їх роль у справі раціонального використання ресурсів. На транспорті дані про витрати за статтями витрат широко використовуються при калькулюванні різних видів перевезень та інших видів робіт і послуг, у тому числі – для цілей ціноутворення, обґрунтування рівня тарифів на перевезення і зборів за додаткові операції. Зазвичай розподіл витрат за статтями витрат регламентовано нормативними актами. На залізничному транспорті – це Номенклатура витрат по основній діяльності залізниць України [5].

Для більш ретельного контролю витрат та управління ними доцільно ділити їх за місцями виникнення витрат – по цехах, дільницях, бригадах і навіть робочих місць, тобто за тими під-

розділами, де відбувається первісне споживання виробничих ресурсів – за так званим центром відповідальності, керівник кожного з яких несе персональну відповідальність за витрачання своїх ресурсів. При цьому розподіл витрат за виробничими сегментами є близьким до поділу витрат за статтями калькуляції, однак планування і облік витрат за центрами відповідальності можуть здійснюватись в інтересах управлінського обліку із застосуванням внутрішньої номенклатури, розробленої виходячи з особливостей діяльності конкретної ділянки і поставлених перед ним завдань [3].

За способом включення до собівартості конкретних видів продукції (робіт, послуг) розрізняють витрати прямі (пов'язані з одним видом продукції і тому безпосередньо відносяться на його собівартість) і непрямі (пов'язані з декількома видами продукції і розподіляються між ними розрахунковим шляхом). Наявність прямих і непрямих витрат береться до уваги при калькулюванні собівартості продукції, перевезень, робіт, послуг.

На транспорті розподіл витрат на прямі і непрямі досить відносний. Наприклад, на залізничному транспорті при складанні звітів обчислюється середня собівартість 10 пас.-км, 10 т-км нетто і 10 приведених т-км з розподілом за видами тяги та видами сполучення. Визначається також собівартість перевезень багажу і пошти. При цьому безпосередньо на вантажні або пасажирські перевезення можна віднести близько 40 % витрат, які в даному випадку є прямими. Інші 60 % витрат розподіляються між основними видами перевезень пропорційно різним вимірникам роботи, заробітної плати або сум всіх раніше розподілених витрат. При розрахунках ж собівартості перевезень окремих видів вантажів або пасажирів у вагонах різних типів майже всі витрати стають непрямими. Треба зауважити, що відсутність у витратах залізничного транспорту витрат на сировину (а ці витрати в промисловості, як правило, пов'язані з конкретним видом продукції) істотно збільшують частку непрямих витрат у порівнянні з іншими галузями народного господарства.

На транспорті прийнято ділити витрати по стадіях (основних операцій) перевізного процесу: початково-кінцевим, рухомим, а на залізничному транспорті – ще й за операціями переформування поїздів на попутних станціях. Такий поділ необхідний для визначення впливу дальності перевезень на їх собівартість, обґрунтування диференціації тарифів по відстанях пере-

везень. Справа в тому, що тарифи на всіх видах транспорту встановлюються з урахуванням витрат на перевезення однієї тонни вантажу або на проїзд одного пасажиря на ту або іншу відстань. Витрати на початкові і кінцеві операції (в пунктах відправлення і прибуття) від відстані не залежать. Витрати по пересуванню змінюються пропорційно відстані перевезення. Витрати з переформування вантажних поїздів на залізницях також пов'язані з відстанню перевезення, хоча і не пропорційні йому.

Діюча система обліку витрат на залізничному транспорті дозволяє прямо віднести витрати за низкою статей на ту або іншу стадію (основну операцію) перевізного процесу. За багатьма статтями розподіл витрат доводиться здійснювати розрахунковим шляхом.

За ступенем можливості впливати на величину витрат розрізняють контрольовані і не контрольовані витрати. Цей поділ неоднаково для різних рівнів управління і різних центрів відповідальності. Певні витрати можуть контролюватися менеджером на одному рівні відповідальності, але на них здатні впливати менеджери інших центрів відповідальності, для яких ці витрати будуть контрольованими [3].

За характером залежності витрат від обсягу продукції (робіт, послуг) зазвичай розрізняють змінні витрати, загальна величина яких змінюється при зростанні чи зменшенні кількості продукції (робіт, послуг) і постійні (звані іноді періодичними), абсолютна величина яких в аналізованому періоді залишається незмінною. Суму змінних і умовно-постійних витрат називають повними, сукупними, сумарними або загальними витратами. На транспорті змінні витрати традиційно називаються залежними від обсягу перевезень, розмірів руху або від обсягу роботи, а постійні витрати – мало залежними або умовно незалежними від обсягу роботи.

При аналізі витрат підприємства для цілей управління з суми загальних витрат виділяють окрему групу витрат, які при істотних змінах обсягів реалізації можуть змінюватися стрибкоподібно, ступінчасте. За відносно короткий період такі витрати залишаються постійними в межах так званого релевантного діапазону, що дає підставу вважати їх для цього періоду постійними. Однак у тривалому періоді, коли відбувається одне або кілька стрибкоподібних змін витрат при істотній зміні обсягів, такі витрати переходять у категорію умовно-змінних, тобто залежних від обсягу.

У практиці аналізу витрат можуть бути випадки, коли витрати якої-небудь групи можуть бути віднесені на певний вид продукції, але ма-

ло мінятися від її кількості. Наприклад, на залізничному транспорті є такі статті витрат як «Поточний ремонт будівель і споруд господарства вантажної і комерційної роботи» або «Поточний ремонт будівель і споруд пасажирського господарства», які є прямими, оскільки можуть бути відразу віднесені на вантажні або пасажирські перевезення. Але, якщо їх розглядати за відносно нетривалий період часу, вони суттєво не змінюються при незначних коливаннях обсягів перевезень, тобто є умовно постійними.

У той же час на залізничному транспорті є залежні від обсягів робіт, але непрямі витрати. Наприклад, при розгляді за досить тривалий період витрати з поточного утримання залізничної колії виявляються частково залежними від обсягу перевезень, але такі витрати не можна прямо і економічно доцільним шляхом віднести на вантажні та пасажирські перевезення, а тому подібні витрати треба вважати непрямими.

При аналізі витрат необхідно мати на увазі, що частка змінних витрат тим вище, чим триваліше аналізований період і чим більше змінюються обсяги робіт (послуг). Особливо сильно це помітно на залізничному транспорті, де присутня значна питома вага витрат з утримання стаціонарних пристроїв. Оскільки за короткий період часу, коли обсяги робіт змінюються мало, технічна оснащеність залізниці та чисельність працівників залишаються стабільними, змінюються лише витрати, безпосередньо пов'язані з роботою і поточним ремонтом рухомого складу. При цьому зміна ряду груп витрат проявляється не відразу, а знаходить відображення у фінансовій звітності наступних звітних періодів. Однак у тривалому періоді зміна обсягів діяльності може дуже істотно вплинути на завантаження існуючих виробничих потужностей, що може викликати необхідність їх збільшення при збільшенні обсягів або скорочення певної кількості робочих місць (зменшення чисельності працівників) при зменшенні обсягів.

При аналізі за достатньо тривалий період стає більш відчутним вплив обсягів робіт на витрати з капітального ремонту, а також інших видів ремонту, де встановлені високі міжремонтні норми (значні обсяги роботи між ремонтами або тривалі міжремонтні періоди). Це обумовлює високу частку залежних від обсягів витрат (змінних витрат) у довгостроковому періоді порівняно з часткою витрат у короткостроковому періоді. Наприклад, на залізничному транспорті частка змінних витрат у довгострокових періодах за даними різних джерел становить близько 50...60 %. При аналізі витрат на

короткострокових періодах (до року) частки залежних від обсягів витрат по залізницях зменшуються і коливаються в діапазоні 15...40 %, причому, чим менше період аналізу витрат, тим менше частка змінних витрат [4].

Дуже важливо розрізняти вплив обсягу виробництва та реалізації на загальну величину всіх змінних і постійних витрат і на їх середні питомі величини, що припадають на одиницю продукції (товару, роботи, послуги).

При аналізі витрат в межах релевантного діапазону сума повних витрат передбачається у вигляді суми двох лінійних складових:

а) сума загальних постійних витрат, яка є незмінною в межах релевантного діапазону;

б) сума загальних змінних витрат, яка пропорційна обсягу робіт (послуг).

Середня питома величина витрат в межах релевантного діапазону передбачається у вигляді суми двох складових:

а) питома величина змінних витрат на одиницю продукції (роботи, послуги);

б) питома величина постійних витрат, обернено пропорційна обсягу робіт (послуг).

Таким чином, загальні змінні витрати на продукт (роботу, послугу) змінюються пропорційно зміні обсягу виробництва, але на одиницю їх величина залишається постійною. Загальні постійні витрати залишаються стабільними при зміні обсягу виробництва, але при розрахунку на одиницю продукції змінюються обернено пропорційно до зміни обсягу виробництва.

В аналізі витрат з метою прийняття управлінських рішень різницю між доходом від реалізації продукції і величиною загальних змінних витрат називають маржинальним доходом (сумою покриття). Різниця між ціною одиниці продукції і величиною питомих змінних витрат називають питомим маржинальним доходом або питомою сумою покриття.

Загальний маржинальний дохід (сума покриття) складає суму коштів, частина яких іде на відшкодування постійних витрат, а інша, частина, що залишилася, утворює прибуток.

У ринковій економіці поряд зі змінними і постійними витратами поведінку витрат при зміні обсягу виробництва характеризує також поняття граничних витрат (прирістних, маржинальних, диференціальних). Це зміна величини повних витрат, що викликана зміною обсягу реалізації продукції на одну одиницю.

Граничні і змінні витрати – близькі за своєю суттю поняття. Проте граничні витрати більш повно характеризують поведінку витрат при зміні обсягу роботи, починаючи з якого-небудь

певного моменту і в конкретних умовах діяльності підприємств. Величини граничних витрат бажано визначати з можливо точним відображенням стрибків постійних витрат при значних змінах обсягів виробництва або реалізації продукції (робіт, послуг), тобто з урахуванням тих випадків, коли названі витрати стають змінними. Коли ж мова йде про змінні витрати, зазвичай передбачається зміна їх по плавній лінії, що отримується за допомогою згладжування (вирівнювання) рядів фактичних даних, тобто поточний аналіз витрат завжди проводиться в межах так званого релевантного діапазону.

На початкових етапах виробництва граничні витрати можуть містити стартові витрати, пов'язані з освоєнням виробництва продукції. Далі звичайно граничні витрати знижуються до моменту, коли зростання обсягу виробництва викликає стрибок постійних витрат [2].

Поняття граничних витрат широко використовують в економічному аналізі діяльності підприємств розвинених країн за кордоном, у тому числі найбільш часто – в процесі ціноутворення з використанням економічних підходів. При цьому граничні витрати завжди зіставляються з граничним доходом – середнім значенням зміни доходу від реалізації в результаті зміни обсягу реалізації на одиницю продукту.

Найбільш просто граничний дохід можна розрахувати, якщо відома крива функції доходу. У цьому випадку граничний дохід – це перша похідна функції доходу.

Умова максимізації прибутку зводиться до знаходження екстремуму функції прибутку для обсягу реалізації, при якому граничний дохід дорівнює граничним витратам.

Якщо на сегменті ринку продаж додаткової кількості певного продукту забезпечує граничний дохід менше граничних витрат, то при випуску додаткового продукту потрібно скорочувати граничні витрати. Звідси випливає, що при вирішенні питань ціноутворення, так чи інакше пов'язаних зі зміною обсягів виробництва і реалізації продукції (робіт, послуг), необхідно орієнтуватися на граничні витрати.

Граничні витрати можна відносно просто визначити на малих підприємствах. Але їхній розрахунок ускладнюється у великих виробничих системах, таких, як залізничний транспорт. Найбільші труднощі викликає визначення граничних витрат у випадках, коли виробничий процес здійснюється з участю декількох відособлених підприємств. Наприклад, в принципі, можливе визначення граничних витрат на перевезення за окремими залізничними лініями та

ділянками, але набагато важче це зробити у середньому по залізниці, а тим більше – при перевезеннях по декількох залізницях.

Витрати на одиницю продукту (роботи, послуги) або собівартість приймаються рівними нижньої межі ціни. При цьому багато підприємств України, в тому числі і підприємства залізниць, вважають нижньою межею питомі повні витрати. Однак такий підхід при переході на ринковий механізм господарювання в даний час визнається неефективним. По-перше, при цьому недостатньо використовуються можливості гнучкого ціноутворення, а по-друге, віднесення непрямих постійних витрат на собівартість конкретного виду продукції будь-яким методом є умовним і вимагає великих обсягів роботи, витрат і припущень при поділі загально-виробничих накладних витрат на змінні і постійні. Тому в умовах реформування залізничного транспорту більш підходящою нижньою межею ціни для оцінки ефективності його діяльності, а також ефективності структур управління можуть бути питомі змінні витрати, оскільки в умовах ринку ціна не визнається судом демпінговою, якщо вона не менше середнього рівня питомих змінних витрат підприємства.

Розглянута вище методика аналізу і оцінки витрат передбачає, як правило, аналіз виробничих витрат на короткострокових інтервалах, тобто в межах релевантного діапазону. Але, на довгострокових інтервалах необхідно використовувати інші підходи в аналізі та оцінці витрат. Найбільш дієвим є підхід у межах стратегічного управління затратами (SCM). Концепція SCM розроблена наприкінці XX сторіччя як рекомендація з управління затратами підприємства у довгостроковій перспективі.

SCM з'явилася в результаті злиття трьох напрямів стратегічного менеджменту [7]:

1. Аналіз ланцюжка цінностей, під яким по М. Портеру розуміють узгоджений набір видів діяльності, що утворюють цінність для фірми, починаючи від джерел сировини у постачальників даної фірми до поставленої кінцевому споживачу готової продукції, включаючи й післяпродажне обслуговування споживачів. При цьому увагу концентрують не лише на процесах всередині фірми, а й за рамками фірми з точки зору узгодження всього ланцюжка цінностей фірми або галузі. Традиційна система будується на концепції доданої вартості, тобто на процесах тільки всередині підприємства.

2. Стратегічне позиціонування, яке впливає на процеси управління затратами підприємства в залежності від стратегічного вибору ним певних шляхів утворення конкурентних переваг.

За теорією конкурентоспроможності М. Портера, підприємство може забезпечити конкурентну перевагу такими стратегічними рішеннями:

а) стратегія лідерства на основі затрат – підтримуючи низькі затрати;

б) стратегія диференціації продукції, тобто підприємство пропонує споживачам різноманітну продукцію, яка переважає продукцію конкурентів;

в) стратегія концентрації на сегменті, сутність її полягає в тому, що підприємство обробляє певний сегмент ринку, забезпечуючи на ньому лідерство по затратам або диференціацію продукції, або і на те, і на інше.

3. Аналіз і управління факторами, що утворюють затрати. В системі SCM ці фактори розглядаються більш широко, ніж в оперативному управлінні затратами, їх список не вичерпується тільки носіями затрат, вони поділяються на структурні і функціональні і залежать від стратегічної орієнтації фірми на ринку з точки зору вибору одного з двох варіантів – «бути лідером» або «рухатися за лідером».

В рамках SCM на собівартість впливає не тільки об'єм, а багато різноманітних факторів, які також впливають один на одного. Із багатьох спроб класифікації факторів, які утворюють затрати, найкраще це вдалося Ріле. Він розділив всі фактори на дві категорії:

1. Структурні фактори:

а) масштаб – об'єм інвестицій, який необхідно здійснити у виробництво та в реалізацію, в дослідження та розробки;

б) ступень вертикальної інтеграції – визначає діапазон розростання управління фірмою;

в) власний досвід, що показує, скільки разів компанія успішно виконувала подібні дії;

г) технології на кожному етапі ланцюжка цінностей компанії;

д) складність бізнесу, що переважно визначається асортиментом продукції, робіт і послуг.

2. Функціональні фактори – впливають на ті витрати фірми, які визначають спроможність її успішної діяльності. Для цих факторів «більше» завжди означає «краще». Основні положення функціональних факторів:

а) залучення робітників, які приймають на себе зобов'язання з удосконалення діяльності з точки зору витрат;

б) комплексне управління якістю, засноване на переконанні, що якість продукту – головний фактор забезпечення конкурентної переваги;

в) раціональне використання виробничих потужностей з точки зору завантаження їх за обсягом, за часом тощо;

г) ефективність планування підприємства з точки зору внутрішньозаводської логістики;

д) використання зв'язків з постачальниками і замовниками з точки зору ланцюжка цінностей та витрат підприємства.

Система SCM відрізняється від традиційної системи управління витратами підприємства наступними чинниками:

а) відмінність з точки зору цілі. У традиційній системі управління витратами при встановленому управлінні основною метою вважається зниження витрат будь-яким шляхом. В рамках системи SCM мета залежить від обраної стратегії. При цьому можливе навіть збільшення витрат на певному елементі ланцюга цінностей;

б) різниця з точки зору способів аналізу витрат. В традиційному підході розраховується собівартість на одиницю продукції або на підрозділ підприємства, а в рамках SCM собівартість розглядається з точки зору різних етапів загального ланцюжка цінностей, часткою якого вважається підприємство;

в) різниця з точки зору опису поведінки витрат. Якщо в оперативній системі управління витратами основним фактором формування затрат являється об'єм, то в системі SCM витрати, перш за все, залежать від стратегічного вибору і є функцією структурних та функціональних факторів більш загального вигляду.

### Висновки

Дослідження витрат, проведені в даній роботі, показали наступне:

1. Управління витратами підприємства в сукупності з можливими змінами амортизаційних відрахувань надають відповідні можливості для управління прибутком підприємства, тобто й для управління його чистими вхідними грошовими потоками, отже й для управління фінансовими ресурсами підприємства.

2. Для більш ретельного контролю витрат та управління ними у процесі ведення звичайної діяльності підприємства доцільно формувати усі витрати підприємства за місцями їх виникнення, а також ділити їх на змінні та постійні з наступним розрахунком показників маржинального доходу (сум покриття) по кожному виду продукту (робіт, послуг).

3. При проведенні поточного аналізу витрат у межах релевантного діапазону дуже важливо розрізняти вплив змін обсягу виробництва або реалізації на загальну величину змінних і по-

стійних витрат, а також на питомі змінні та постійні витрати на продукт (роботу, послугу).

4. В умовах реформування залізничного транспорту питомі змінні витрати доцільно застосовувати у якості нижньої межі ціни для оцінки ефективності діяльності залізниць.

5. Якщо методика аналізу і оцінки витрат на короткострокових інтервалах передбачає, як правило, аналіз виробничих витрат в межах релевантного діапазону, то на довгострокових інтервалах необхідно використовувати інші підходи в аналізі та оцінці витрат. Найбільш дієвим є підхід у межах стратегічного управління затратами (SCM).

### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Бабенко, А. В. Система управління фінансовими потоками промислового підприємства [Текст] : автореф. дис. ... канд. екон. наук / А. В. Бабенко. – Національна академія наук України; Ін-т економіки промисловості. – Донецьк, 2006. – 20 с.
2. Бриггем, Ю. Финансовый менеджмент [Текст] : полный курс: В 2-х т. / Ю. Бриггем, Л. Гапенски; пер. с англ. под ред. В. В. Ковалева. – СПб.: Экономическая школа, 2005.
3. Голов, С. Ф. Управлінський облік [Текст] : підручник. – 3-тє вид. / С. Ф. Голов. – К.: Лібра, 2006. – 704 с.
4. Кірдіна, О. Г. Економічні аспекти управління витратами на підприємствах залізничного транспорту [Текст] : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.07.04 / Олена Григорівна Кірдіна; Харківська держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2001. – 15 с.
5. Номенклатура витрат по основній діяльності підприємств залізничного транспорту України [Текст]. – 2-е вид. / наук. кер. М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов. – К.: ВАТ «ІКТП-Центр», 2001. – 139 с.
6. Грей, С. Дж. Финансовый учет: глобальный подход [Текст] : учеб.-метод. пособие : [пер. с англ.] / С. Дж. Грей, Б. Е. Нидлз. – М.: Волтерс Клувер, 2008. – 616 с.
7. Шанк, Дж. Стратегическое управление издержками [Текст] / Дж. Шанк, В. Говиндараджан. – СПб.: Бизнес-Микро, 1999.
8. Яструбецька, Л. С. Організаційно-економічний механізм управління грошовими потоками промислових підприємств України [Текст] : Автореф. дис. канд. екон. наук. / Л. С. Яструбецька; Львівський нац. ун-т ім. І. Франка. – Львів, 2006. – 18 с.

Надійшла до редколегії 18.05.2010.

Прийнята до друку 27.05.2010.