

БУХГАЛТЕРСЬКИЙ ОБЛІК В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ГОСПОДАРСЬКОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ

Досліджено особливості системи управління діяльністю судноплавної компанії на основі ефективного використання економічного потенціалу галузі.

Обґрунтовано особливості впливу галузевих специфічних рис на систему управління судноплавної компанії та її інформаційних підсистем

Ключові слова: судноплавна компанія, система управління, економічний потенціал

Постановка проблеми. Судноплавні компанії є найважливішими складовими транспортного комплексу країни. Вони змушені працювати в умовах конкуренції з іншими вітчизняними та зарубіжними компаніями, з перевізниками, що використовують інші види транспорту. Разом з тим, на результати роботи судноплавної компанії впливають численні не завжди сприятливі фактори внутрішнього і зовнішнього середовища, гостро стоїть проблема оновлення застарілого флоту, що позначається на рентабельності рейсів і знижує виробничо-фінансові показники роботи судноплавних компаній.

Судноплавним компаніям властивий ряд особливостей, які в своїй сукупності можуть негативно впливати на ефективність внутрішніх бізнес-процесів, якщо не приймати спеціальних заходів. Судноплавна компанія є сервісною організацією, і на відміну від виробника промислової продукції, вона не може використовувати звичайні методи управління господарською діяльністю. Складна система управління, властива судноплавній компанії, може призводити до недостатньої функціональної взаємодії інформаційних підсистем управління та невідповідності прийнятих управлінських рішень діючій економічній ситуації. "Діяльність вітчизняних судноплавних компаній здійснюється на ринку транспортних послуг, де компанії повинні вести конкурентну боротьбу. Однак методи управління, що застосовуються, та інформаційна база, яка використовується, недостатньо адаптовані до ринкових умов. Так, недостатня робота з вивчення ринку транспортних послуг і виявлення займаних судноплавними компаніями маркетингових позицій" [16, с. 99].

Аналіз останніх досліджень. Існуюча система управління господарської діяльності судноплавних компаній сформувалася в процесі переходу від командно-адміністративної до ринкової економіки. Як правило, такий перехід здійснювався тільки на підставі власного досвіду і не завжди враховував позитивні результати наукових досліджень. Такі вітчизняні вчені як С.М. Боняр, О.В. Ворхунова, Г.Ю. Кучерук, В.А. Котлубай, С.П. Онищенко, О.І. Шумлянська та зарубіжні – Л. Афанасьєва, Д. Бауерсокс, Дж. Бігель, Г.Д. Красільнікова, В.В. Крайнова, Р. Конвей, А.І. Сєдова, А.Л. Томпсон, В.В. Цверов присвятили свої праці вирішенню проблем системи управління господарською діяльністю судноплавних компаній та розвитку її інформаційних підсистем (планування, обліку, контролю та аналізу).

Виклад основного матеріалу. Успішність функціонування економічних систем багато в чому визначалася і визначається рівнем інформаційного забезпечення прийняття управлінських рішень на підприємствах різних галузей і видів економічної діяльності. Цей постулат ще раз підтвердився в умовах сучасного масштабної економічної кризи, в ході якого в більшій мірі страждають підприємства і галузі, що не мають науково обґрунтування траєкторії свого розвитку, механізму управління різними видами діяльності (основна, фінансова, інвестиційна) та розвитку інформаційного забезпечення прийняття стратегічно-важливих управлінських рішень.

До числа найбільш кризових галузей відноситься водний транспорт, який, з одного боку, має високу капіталомісткість і тривалий період окупності капітальних вкладень, з іншого боку, схильний до впливу суперечливих тенденцій: будучи інфраструктурною галуззю, транспорт знаходиться у залежному становищі від галузей виробництва матеріально-речових благ, будучи особливою галуззю економіки, робить істотний вплив на регіональний розподіл виробничих потужностей, бере участь в процесі відтворення і виступає важливою складовою частиною системи економічних відносин.

Важливе місце в управлінні господарською діяльністю судноплавної компанії займає управління економічним потенціалом, як власне підприємства так і потенціалом судноплавної галузі. “Економічну категорію “потенціал” як об’єкт наукового пізнання, цілеспрямованого формування і ефективного використання в широкому науковому вжитку почали використовувати у кінці 70-х на початку 80-х років ХХ ст. У наукових працях, присвячених теорії потенціалів, наводять широкий спектр їх характеристик: економічний, науково-технічний, виробничий, трудовий, природно-ресурсний, а останнім часом дедалі частіше трапляються такі поняття як підприємницький потенціал, інтелектуальний, фінансовий та інноваційний” [9].

Стосовно лінгвістичного походження поняття потенціал, то варто виділити дві точки зору: по-перше, латинське походження, від слова “potential”, яке означає сила, міць; по-друге, французьке походження від слова “potentiel”, що означає “здатний”, “спроможний”.

Аналізуючи дефініцію поняття економічний потенціал, то варто виділити наступні підходи до трактування його сутності: вузьке та широке значення. Стисло вузького значення то економічний потенціал розуміється лише як сукупність наявних економічних ресурсів: “це узагальнена збірна характеристика ресурсів” [1]; “наявні можливості, ресурси, запаси, засоби, що можуть бути використані для досягнення, здійснення чогось” [7]; “сукупність виробничих ресурсів, об’єднаних у процесі виробництва, які володіють певними потенційними можливостями у сфері виробництва матеріальних благ і послуг” [17].

В широкому сенсі під економічним потенціалом розуміють якісні та кількісні характеристики ресурсів, які використовує певна економічна система: “характеризує ресурси виробництва, кількісні і якісні параметри, яких визначають максимальні можливості суспільства у виробництві матеріальних благ у кожний певний момент часу” [15]; “сукупність усіх наявних засобів, можливостей, продуктивних сил, що можуть бути використані у певній сфері, галузі, ділянці; запас чого-небудь, резерв; приховані здатності, сили якої-небудь діяльності, що можуть

виявляться за певних умов” [5]. “наявні в економічного суб’єкта ресурси, їхня оптимальна структура та вміння раціонально використати їх для досягнення поставленої мети” [6].

З огляду на зазначене та зважаючи на значення системи управління ресурсами в їх ефективному використанні та значенні в результативності функціонування господарських систем, вважаємо за доцільне використовувати широке значення поняття економічного потенціалу. “Потенціал для досягнення цілей організації в майбутньому є одним з кінцевих продуктів стратегічного управління. Стосовно фірми цей потенціал полягає з боку “входу” – у фінансових, сировинних і людських ресурсах, інформації; а з боку “виходу” – виробленої продукції і послуг, випробуваних з точки зору потенційної прибутковості; з набору правил соціальної поведінки, дотримання яким дозволяє організації постійно добиватися своїх цілей” [2].

Таким чином, система управління господарською діяльністю судноплавної компанії повинна враховувати внутрішній економічний потенціал та економічний потенціал галузі, від якого залежатиме якість надання транспортних послуг. Тому надамо характеристику економічному потенціалу судноплавної галузі.

Зважаючи на вище наведенні дефініції економічного потенціалу, як ефективності управління економічними ресурсами, розглянемо його складові в розрізі економічних ресурсів. В економічній літературі виділяють наступні види економічних ресурсів: природні, матеріальні та трудові. Виходячи з цього складовими економічного потенціалу будуть: виробничо-технологічний потенціал, трудовий потенціал та природно-ресурсний потенціал.

Зважаючи на значення особливості ресурсів, які характеризують ту чи іншу складову економічного потенціалу, його управління залежить від відповідного інформаційного забезпечення яким виступає система бухгалтерського обліку. Тому, надамо характеристику складовим економічного потенціалу галузі в контексті формування ресурсного базису господарської діяльності судноплавної компанії та місця даних ресурсів в системі бухгалтерського обліку як інформаційного забезпечення прийняття управлінських рішень (рис. 1.).

Надамо характеристику кожній складовій економічного потенціалу судноплавної галузі України, та охарактеризуємо їх сучасний стан як основи розвитку судноплавних компаній.

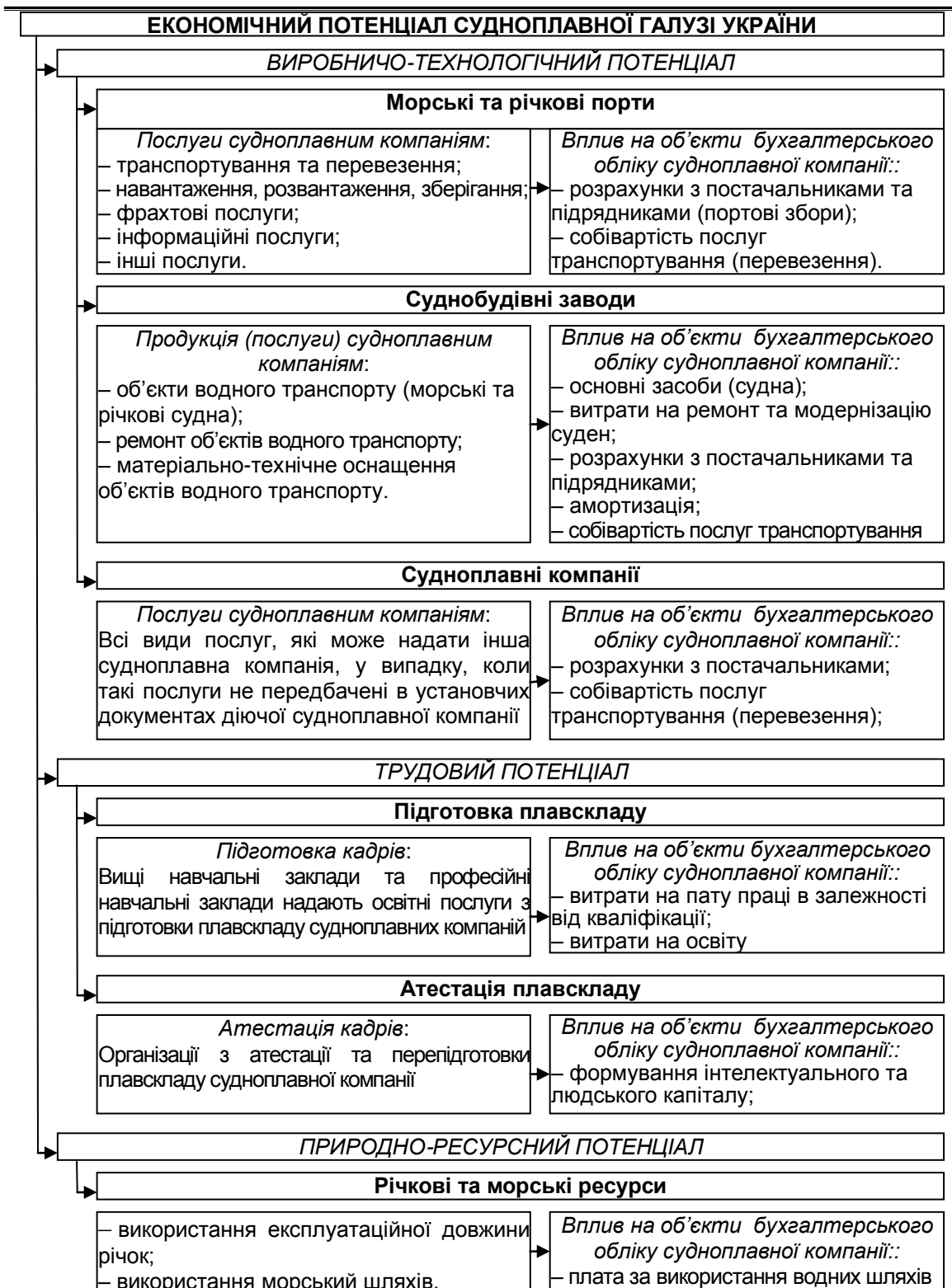


Рис. 1. Складові економічного потенціалу судноплавної галузі: ідентифікація особливих об'єктів бухгалтерського обліку

Виробничо-технологічний потенціал. Виробничо-технологічний потенціал судноплавної галузі представлений забезпеченням транспортної інфраструктури (додаток Ж), а саме морських та річкових портів; розвитком галузей матеріально-

технічного забезпечення транспортування вантажів та перевезення пасажирів водним транспортом, що пов'язано з функціонуванням суднобудівних заводів, які виробляють судна та його матеріально-технічні складові та власне судноплавні компанії, які взаємодіють між собою з приводу обміну послуг.

Одним з визначальних чинників розвитку судноплавства є морські та річкові порти, які займають вагоме значення у виробничому процесі надання транспортних послуг. “Морські порти України є найважливішою складовою частиною транспортної й виробничої інфраструктури країни. Особливого значення має їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Морські порти з'єднують транспортну систему, й відповідно, економіку України зі світовою та європейською транспортною системою” [12]. Таким чином морські та річкові транспортні порти є основою не лише виробничо-технічного забезпечення надання транспортних послуг вітчизняними судноплавними компаніями, але й забезпечують систему транзитних перевезень. Виходячи з цього виробничо-технологічний потенціал судноплавної галузі варто розглядати з наступних позицій:

– технологічні особливості морських та річкових портів, що проявляється в їх можливості примати різноманітні вантажі. В даному аспекті Україна займає 2-ге місце серед країн Чорноморсько-азовського басейну (ЧАБ) (рис. 2).

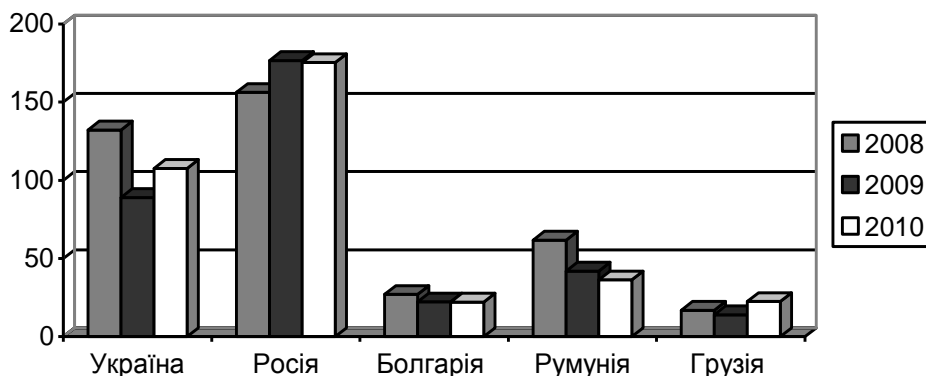


Рис. 2 Вантажооборот морських торговельних портів країн ЧАБ [10]

– транзитний потенціал, який забезпечує зовнішню діяльність вітчизняних компаній. “Будь-яка країна прагне максимізувати прибутки задля задоволення свої соціально-економічних потреб. Одним із таких ресурсів для України є міжнародний транзит. Це практично невичерпний ресурс, який на жаль, нині використовується не на повну потужність. Зокрема за даними Ради національної безпеки і оборони України (РНБО), нині використовується тільки 60 % транзитного потенціалу” [4].

Наступною складовою виробничо-технологічного потенціалу судноплавної галузі є наявність та розвиток вітчизняного ринку плавзасобів. Так, суднобудування в Україні є однією з перспективних галузей промисловості. “Потенційні можливості українського суднобудування дозволяють йому зайняти принаймні сьоме місце в рейтингу суднобудівних держав світу. Слід зазначити, що морський комплекс України не є безнадійно розваленим – потенціал галузі, який збережений, вселяє надію. Зараз все залежить від керівництва держави, яка повинна провести реформування і реструктуризацію суднобудівних

підприємств, а також прийняти законодавчі акти, направлені на підтримку вітчизняного суднобудування. Сьогодні в Україні можуть бути створені сприятливі умови для залучення інвестицій в суднобудівну галузь за рахунок списання з підприємств боргів, повернення їм можливостей створення оборотних коштів, надання ряду податкових і митних пільг (прикладом ефективності цих заходів є Blasco) шляхом впровадження спеціального економічного режиму функціонування суднобудівної промисловості. Потреби в збільшенні об'ємів вантажоперевезень в світі постійного ростуть і створюють реальні можливості подальшого розвитку водного транспорту – на це весь час звертають увагу в країнах ЄС. Тому Україна може своєчасно звернути увагу на ці тенденції і почати активну реструктуризацію в галузі суднобудування” [13].

Відповідно до представлених даних в додатку Ж в Україні функціонує 11 великих судноплавних заводів, які знаходяться в АР Крим, областях: Одеській, Миколаївській, Херсонській, Київській, Керченському півострові.

Трудовий потенціал, займає вагоме місце у функціонуванні судноплавної компанії, адже організація та техніка надання транспортної послуги висуває особливі вимоги до кадрового складу. В Україні сформувалася широка мережа вищих навчальних закладів в яких здійснюється підготовка кадрів для водного транспорту. Зокрема такі заклади функціонують в Одеській, Миколаївській, Київській, Херсонській та Донецькій областях, а також АР Крим та півострові Керч (табл. Ж.2).

Наступною складовою трудового потенціалу є атестація плавскладу. В Україні атестація плавскладу регулюється Положення Про дипломування і атестації плавскладу судів піднаглядних госфлотнадзору України. А трудові відносини між судноплавною компанією та плавскладом Кодексом торговельного мореплавства.

Природно-ресурсний потенціал судноплавної галузі України, характеризується експлуатаційною довжиною річок, використанням міжнародних транспортних коридорів та протяжністю берегової лінії (табл. Ж.3). Україна має сприятливі природно-географічні умови для нарощування міжнародних транспортних операцій, що є важливою передумовою для одержання значного економічного ефекту від цих операцій. Але вони не забезпечують повною мірою міжнародну конкурентоспроможність вітчизняного транспорту. Для зміцнення позицій України на світовому ринку необхідне створення сучасної транспортної інфраструктури та докорінна організаційна перебудова всієї транспортної системи нашої країни. “Більше того, треба зазначити, що транспортні зв'язки зростають інтенсивніше інвестицій у розвиток виробництва, через випереджаюче зростання кількості транспортних сполучень у порівнянні з кількістю господарських суб'єктів” [14, С. 56].

З представленого природно-ресурсного потенціалу судноплавства дана підгалузь транспортного комплексу України має наступні складові:

– довжина берегової лінії морів та експлуатаційна довжина річок. Чорне море історично являлося ланкою зв'язку між країнами Азії та західним світом. Не страчена дана роль і сьогодні. З розвитком транспортних коридорів і мультимодальних перевезень посилюється значення портів Чорного моря, до яких безпосереднє відношення має Україна. “Україна знаходиться у центральній частині східної Європи, її територію пронизують стратегічно

важливі транспортні шляхи, які з'єднують між собою Європу та Азію, країни Скандинавії та країни Середньоморського регіону. Наша країна має широкий вихід до Чорного моря, довжина берегової лінії якого, лише в межах кордонів, складає 1,5 тис. км." [3].

– *використання міжнародних транспортних коридорів.* Наступною складовою природно-ресурсного потенціалу судноплавства є наявність та ефективність використання трап сортних коридорів (додаток К). З даного приводу С.Л. Крисько зазначає: На протязі всього періоду становлення України в міжнародній економіці загальний стан транспортної інфраструктури країни не завжди відповідало вимогам інтеграційних принципів. Ключовим моментом є якісне удосконалення транспортно-економічних зв'язків між країнами Чорноморського регіону. В даному відношенні для держав-учасниць ОЧЕС важлива реалізація потенціалу міжнародних транспортних коридорів, які орієнтовані на міцності транспортної системи України [8, С. 241].

Виходячи з зазначеного, судноплавна компанія повинна організувати систему управління, яка б дозволила управляти господарською діяльністю виходячи з галузевої специфіки бізнес-процесів та необхідності ефективного використання виробничо-технологічного потенціалу галузі.

Працюючи в умовах ринкової економіки і конкуренції, судноплавна компанія повинна прагнути до забезпечення високого ступеня задоволеності клієнтів, до високої ефективності внутрішніх бізнес-процесів і рентабельності. Крім цього, в процесі розвитку судноплавної компанії виникають економічні, технічні і технологічні проблеми, які потребують постійного вдосконалення її організаційної структури та пошуку нових прогресивних форм управління. "Судноплавство відноситься до сфери обороту й послуг, причому володіє рядом яскраво виражених особливостей. Головна з них полягає в тому, що продукція морського транспорту може бути спожита тільки в процесі її виробництва" [11, С. 5].

Таким чином, судноплавна компанія зважаючи на економічний потенціал галузі та специфіку діяльності має будувати систему управління яка відповідає галузевим характеристикам. Організація системи управління та її інформаційних підсистем в напрямі ефективного використання економічного потенціалу потребує об'єднання галузевих особливостей (табл. 1.)

Таблиця 1. Вплив галузевих характеристик на систему управління та бухгалтерського обліку

Галузева особливість	Вплив на систему правління	Вплив на систему бухгалтерського обліку як інформаційного джерела		
		Планування	Контролю	Аналізу
Географічна розосередженість	Система управління віддалена від виробництва, тобто надання послуги.	Організація обліку операцій з транспортування за кожною окремою послугою		
		Формування бюджетів за послугами та суднами	Об'єктом контролю є транспортна послуга	Аналіз ефективності транспортної послуги
Багатогранність видів діяльності та їх специфічна відмінність одна від одної	Кожна окрема послуга розглядається як окремий об'єкт управління зі своїми бізнес процесами	Необхідність бухгалтерського обліку доходів і витрат за кожним окремим видом послуги й відповідно визначення за ними фінансових результатів		
		Формування бюджетів доходів та витрат за кожною послугою	Контролю правильності відображення витрат та за видом послуги	Економічний аналіз доходів та витрат за окремою послугою
Транспортний процес здійснюється одночасно з споживанням продукції	Управління бізнес-процесами обумовлює інтеграцію процесів придбання, виробництва та реалізації в процеси виробничо-заготівельний та виробничо-збутовий	Впливає на специфіку формування собівартості транспортної послуги та формування постійних і змінних витрат		
		Бюджети за елементами витрат, та бюджети постійних і змінних витрат	Контролю правильності формування собівартості послуги та віднесення до податкових витрат	Економічний аналіз формування собівартості послуг та прямих і непрямих витрат
Наявність у судноплавної компанії філіалів та представництв	Складна система управління як включає бази технічного обслуговування, товарні бази, пункти бункерування	Вимагає системи витрат за центрами відповідальності та місць виникнення витрат а також організації обліку витрат на утримання даних структур		
		Бюджети за центрами та місцями витрат	Суб'єктами контролю є керівники центрів відповід.	Економічний аналіз виконання бюджетів
Витрати на утримання флоту складають 90 % всіх витрат діяльності судноплавної компанії	Впливає на систему управління поведінкою витрат під час надання транспортної послуги та їх класифікацію	Впливає на організацію аналітичного обліку витрат та створення місць їх виникнення на судах		
		Планування функції витрат	Організація поточного контролю на судні	Економічний аналіз маржинального доходу
Транспорт не створює готової продукції, в транспортному процесі відсутні виробництва та основні матеріали	Впливає на систему управління собівартістю послугами	Особлива структура собівартості в якій найбільша питома вага припадає на заробітну плату та паливо		
		Планування зарплати плавскладу та потреби в паливі	Контроль за нарахуванням оплати праці та використання палива	Аналіз оплати праці та матеріального забезпечення
Залежність послуги від природно-географічних факторів, стану водних шляхів	Необхідність організації системи економічної безпеки судноплавної компанії в частині економічної безпеки судна	Необхідність бухгалтерського обліку операцій пов'язаних страхуванням, з недовантаженням, простоєм та збитки через природно-географічні умови		
		Планування витрат на простої	Обґрунтування причин простоїв	Встановлення причин відхилень
Сезонний характер роботи	Обумовлює поділ господарської діяльності на навігаційний та мінанвігаційний періоди	Впливає на систему обліку витрат та фінансових результатів, що вимагає формування резерву витрат, інвестицій в флот, який незалежний від сезону		
		Бюджетування резерву витрат та інвестицій	Контроль за формуванням резерву та інвестиціями	Економічний аналіз інвестиційної діяльності

Виходячи з представлених галузевий особливостей можна спостерігати вплив на систему управління та її інформаційних підсистем, зокрема: планування, бухгалтерського обліку, внутрішнього контролю та економічного аналізу. Кожна із зазначених підсистем є залежно від виробничих процесів, а тому її функціонування повинно бути налагоджене таким чином, щоб забезпечувати ефективну правління всіма бізнес процесами господарської діяльності судноплавної компанії.

Зважаючи на те, що основним процесом діяльності судноплавної компанії є транспортна послуга, то варто наголосити на таких специфічних рисах, як:

– по-перше, основним місцем виробництва є судно, яке виступає як місце виникнення витрат так. Виходячи з цього, всі підсистеми управління повинні бути організовані таким чином, що управляти бізнес-процесами всієї діяльності компанії в цілому та тими процесами, які проходять на судні зокрема;

– по-друге, транспортна послуга зважаючи на свою особливість об'єднує в собі всі три бізнес-процеси придбання (постачання), виробництво та реалізацію. Всі ці бізнес процеси збігаються у часі, адже матеріально-технічне забезпечення судна – бункерування здійснюється в момент транспортування (перевезення), а процес виробництва та реалізації, зважаючи на нематеріальний характер діяльності також збігаються у часі.

Таким чином, вище наведене обумовлює особливу систему організації інформаційних підсистем управління, яка залежить від галузевої поведінки об'єктів та їх специфічного складу. Це в свою чергу обумовлює необхідність формування особливої системи регламентації організації та методики даних підсистем.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Проведене дослідження особливостей функціонування системи управління господарською діяльністю судноплавних компаній дає можливість сформулювати наступні висновки:

1. Система управління судноплавною компанією повинна бути налагоджена таким чином, щоб використовувати та ефективно управляти як внутрішнім так і галузевим економічний потенціал. На основі цього в статті обґрунтовано складові економічного потенціалу галузі, та їх місце в забезпеченості ресурсами діяльності судноплавної компанії. Визначено місце кожної складових в системі об'єктів бухгалтерського обліку;

2. На основі систематизації галузевих особливостей судноплавної галузі, обґрунтовано визначальні чинники впливу на функціонування системи управління господарською діяльністю судноплавної галузі. Обґрунтовано напрями організації інформаційних підсистем управління, а саме: планування, бухгалтерського обліку, внутрішнього контролю та економічного аналізу.

Список використаних літературних джерел:

1. *Абалкин Л.И.* Анализ эффективности деятельности предприятия / Л.И. Абалкин. – М.: Финансы и статистика, – 1987. – 191 с.
2. *Ансофф И.* Стратегическое управление: сокр. пер. с англ. / И. Ансофф. науч. ред. и авт. предисл. Л.И. Евенко. – М.: Экономика, 1989. – 519 с.
3. *Босак О.М.* Транспортний потенціал України: сучасний стан, проблеми та перспективи / О.М. Босак // ,...
4. *Бутко М.П.* Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України [Електронний ресурс] / М.П. Бутко, Н.О. Алешугіна // Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка". – Режим доступу: ,,,,
5. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. – К.; Ірпінь: ВТФ "Перун", 2002. – 1440 с.

6. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т. 3 // Редкол.: ...С.В. Мочерний (відп. ред) та ін. – К.: Видавничий центр “Академія”, 2002. – 952 с.
7. Енциклопедія бізнесмена, економіста, менеджера // За ред. Р. Дяківа. – К.: Міжнародна економічна фундація, ТзОВ “Книгодрук”, 2000. – 704 с.
8. *Крисько С.Л.* Направлення розвитку морських транспортних підприємств чорноморського регіону // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті / С.Л. Крисько. – Одеса. – 2010. – № 31. – С. 239-250
9. *Львівська К.А.* Сутність та особливості управління економічним потенціалом підприємства // НАУКОВИЙ ВІСНИК НЛТУ України: Збірник науково-технічних праць. – Львів : НЛТУ України. – 2007. – Вип. 17.1. – 336 с.
10. *Наврозова Ю.А.* Оцінка диференціації фрахтового ринка чорноморсько-азовського басейна // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті / Ю.А. Наврозова. – Одеса. – 2011. – № 36. – С. 132-147, С. 132
11. *Онищенко С.П.* Моделювання рішень у системі маркетингу судноплавних компаній: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня к.е.н.. Спеціальність: 08.03.02. – “Економіко-математичне моделювання”. – Одеса: Одеський державний морський університет. – 2000. – 20 с.
12. *Свистун І.І.* Аналіз розвитку морського транспорту в Україні / І.І. Свистун, С.О. Тульчинська. [Електронний ресурс]. Режим доступу: problemyeconomu.kpi.ua/pdf/2012-39.pdf
13. Суднобудування України // Анкор Одеса [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://ankor-odessa.com.ua/ua/articles/shipbuilding_ua/
14. *Холододенко А.М.* Взаємозв'язок розвитку макроекономіки та транспортної галузі // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті / А.М. Холододенко, Н.Ю. Степанюк. – Одеса. – 2011. – № 35. – С. 54-66
15. *Шеремет А.Д.* Методика фінансового аналізу / А.Д. Шеремет, Р.С. Сайфулін. – М.: Инфа-М, 2006. – 654 с.
16. *Шумлянская О.И.* Подходы к оценке гибкости функционирования судоходных предприятий // Нові інформаційні технології навчання в учбових закладах України. – Одеса: Астропрінт. – 1999. – С. 98-100
17. Экономические методы регулирования воспроизводства основных фондов [под ред. А.А. Малытина]. – М.: Экономика, 1992. – 381 с.

ТАРАСЕНКО Сергій Вікторович – здобувач кафедри бухгалтерського обліку Житомирського державного технологічного університету.

Стаття надійшла до редакції 26.11.2012 р.