**Бубала Дмитра ЕП-32 1 Розділ**

**Вступ**

В умовах ринкової економіки, коли активізувались питання виживання підприємств у конкурентній боротьбі та забезпечення їх платоспроможності, підвищується роль управління діяльністю підприємств в прийнятті оптимальних рішень, в основі яких зосереджена техніко-економічна інформація щодо надання послуг, витрат на їх надання і рівня цін по їх реалізації. Тобто однією з найважливіших і найскладніших проблем для підприємницьких структур є потреба вибору найкращого варіанту управління витратами в системі стратегічного розвитку підприємства.

Саме вибір найкращого варіанту управління витратами є важливою умовою успішної діяльності підприємств, що дає змогу досягти оптимального рівня витрат виробництва, внаслідок чого зростає конкурентоздатність та стає реальним досягнення довгострокового економічного зростання підприємств.

Питання підвищення ефективності управління витратами підприємства підкреслює об'єктивний характер актуальності теми дослідження.

Об'єктом роботи виступає дослідження процесів формування витрат підприємства на прикладі ТзОВ ГФ «Камаз-Транс-Сервіс», яке знаходиться у м. Рівне, вул. Київська, 64А.

Предметом дослідження є управління витратами підприємства, як комплексом методів спрямованих на покращення діяльності ТзОВ ГФ «Камаз-Транс-Сервіс».

Мета роботи – вивчити теоретичні та практичні аспекти формування витрат підприємства з метою удосконалення механізму управління витратами ТзОВ ГФ «Камаз-Транс-Сервіс».

Для досягнення зазначеної мети були поставлені наступні завдання:

- дослідити сутність, види та класифікацію витрат підприємства;

- визначити методики формування витрат;

- розкрити зміст управління витратами підприємств й обґрунтувати необхідність активізації діяльності підприємств щодо формування і реалізації ефективної системи управління витратами;

Інформаційною базою дослідження слугували: законодавчі та нормативні документи, навчально – методична література, наукові публікації в періодичних виданнях, фінансова та бухгалтерська звітність ТзОВ ГФ «Камаз-Транс-Сервіс» за період з 2009 по 2011 рр.

РОЗДІЛ 1

**Теоретико-методологічні основи ідентифікації витрат та політика підприємства у сфері їх формування**

1.1 **Теоретичні основи дослідження витрат як економічної категорії**

Будь-яка створювана система оцінки та інформаційного забезпечення ефективного управління витратами повинна містити об’єднання окремих частин (елементів), які обов’язково володіють хоча б однією властивістю, що забезпечує досягнення мети системи загалом. Метою створення системи управління витратами є набір елементів (складових), за допомогою яких здійснюється збирання та оброблення даних про витрати, а також надання інформації для прийняття управлінських рішень саме в той момент, коли вона може бути використана найефективніше.

Наприкінці 50-х років минулого століття на основі теорії систем формуються системний та ситуаційний підходи до аналізу функціонування господарських структур. Особливість системного підходу пов’язана з розглядом організації як системи, діяльність якої постійно залежить від змінного набору обставин. Ситуаційний підхід передбачає набір обставин, які впливають на організацію і вміння правильно їх оцінювати. У сучасних концепціях управління, крім системного і ситуаційного підходів, виділяють функціональний, предметний і процесний підходи. Сутність функціонального підходу полягає у вирішенні завдання через сукупність функцій, які потрібно виконати. Для застосування вибраних функцій управління вибирають декілька об’єктів для виконання, і оптимальним вважають той, за якого витрати на його реалізацію є мінімальними. Предметний підхід застосовується для удосконалення наявних об’єктів або систем. Процесний підхід передбачає взаємозв’язок функцій управління і розглядає кожну з них як окремий неперервний процес для досягнення завдань. Розглядаючи сутність кожного з підходів, потрібно враховувати технічні, економічні, організаційні та соціальні проблеми підприємства, складність яких збільшується в умовах ринкового середовища. Для підвищення якості управління та ефективності господарської діяльності підприємств доцільнішим є використання саме системного підходу до управління витратами.

Характерною особливістю сьогодення стала постійна необхідність приймати певні рішення, спрямовані на покращання виробничо-господарської діяльності підприємств. Прийняття правильних рішень можливе тільки тоді, коли є розуміння процесів і явищ, стосовно яких приймається рішення. Кожен об’єкт, стосовно якого приймається рішення, потрібно розглядати, визначивши мету, способи та засоби, і здійснювати дослідження систематизовано, тобто в певній послідовності. Розвиток сучасної науки, інформаційних технологій вимагає розроблення якісніших підходів щодо дослідження явищ і процесів. Таким підходом став системний підхід, суть якого полягає у розгляданні об’єкта дослідження як самостійної системи, яка взаємодіє з іншими системами. Управління витратами підприємства вимагає системного підходу до їхнього вивчення, метою якого є оптимальне використання ресурсів і забезпечення росту ефективності виробництва. Питання системного підходу до управління розглянуто в роботах таких авторів, як В. Терещенко , Станфорд Л. Оптнер, Д. Кліланд, В. Кінг, В. Волкова, В. Панасюк, І. Давидович, А. Турило, Ю. Кравчук, Л. Нападовська та інші [3].

Системний підхід є засобом вирішення складних проблем, може використовуватись у різних ситуаціях, в його основі лежать наукові методи і він забезпечує одержання результатів відповідно до конкретної діяльності системи.

Системність та якість інформації для прийняття управлінських рішень передовсім залежатиме від системи обліку витрат. Але сучасні системи обліку і контролю спрямовані переважно на зовнішніх користувачів інформації, і не містять такої системи управління, яка б враховувала потреби всіх суб’єктів господарювання. Важливою складовою у системі управління підприємством є управління витратами. Ефективність діяльності підприємства кожного суб’єкта підприємництва визначається фінансовим результатом та рівнем його витрат. Витрати на виробництво продукції є одним з основних об’єктів управління на мікрорівні.

Системне управління передбачає вплив керуючого суб’єкта на об’єкт управління для досягнення поставлених завдань[1].

У працях відомих науковців увага акцентується не на визначенні завдань управління витратами, а на застосуванні функцій управління витрат. Функції управління реалізуються через елементи управлінських дій: прогнозування, планування, організація, мотивація, контроль і регулювання. Аналіз публікацій науковців показав, що у дослідженнях цих науковців не існує єдиної думки щодо застосування функцій управління витрат. Більшість науковців зараховують до функцій управління витратами класичні функції управління: планування, організацію, мотивацію, контроль та регулювання. Але, розглядаючи управління витратами з погляду теорії менеджменту, потрібно враховувати досягнення певної мети управління витратами, враховуючи елементи управлінських рішень (облік, калькулювання, аналіз та нормування витрат). Управління витратами на підприємстві передбачає виконання всіх функцій управління, тобто функції повинні реалізовуватись через елементи управлінського процесу: прогнозування, планування, нормування, організація, калькулювання, мотивація та стимулювання, облік, аналіз, регулювання та контроль витрат. Виконання всіх функцій управління по всіх елементах – це взаємодія керуючої підсистеми (суб’єкт управління) на керовану підсистему (об’єкт управління).

Суб’єктами управління витратами є керівники, менеджери, спеціалісти, бухгалтери підприємства, які беруть участь у виконанні окремих функцій або елементів управління витратами.

Об’єктами управління є витрати на виробництво, реалізацію продукції (робіт).

Механізми управління витратами передбачають застосування певних методів та інструментів, за допомогою яких вивчають витрати, досліджують їхню поведінку, щоб управляти ними. Вибір методів полягає у застосуванні різноманітних способів і прийомів, за допомогою яких можна вивчити та отримати точну інформацію про витрати і на її підставі прийняти правильні управлінські рішення. Прийняття управлінських рішень впливає на величину фінансового результату підприємства, і тому завершальним етапом є оцінка прийнятого рішення на відповідність поставленим завданням. Якщо результат оцінки свідчить, що реалізація певних рішень і заходів має недоцільний і невигідний характер, виникає необхідність вибору іншого методу аналізу, який забезпечить вигоду та окупність витрат підприємства.

Основними принципами управління витратами є:

− застосування системного підходу до управління витратами;

− взаємозв’язок окремих елементів підсистем із завданнями системи загалом;

− відповідність системи обліку завданням управління витратами;

− аналіз і виявлення альтернативних шляхів досягнення мети;

− повнота і аналітичність інформації щодо рівня витрат;

− застосування ефективних методів зниження витрат;

− стимулювання і мотивація працівників до зниження витрат;

− оцінка і контроль результатів діяльності підрозділів;

− забезпечення та реалізація останніх досягнень економіки, математики та практики для подальшого удосконалення.

Для здійснення будь-якої господарської діяльності необхідне застосування найдосконаліших методів і форм контролю для регулювання її результатів. В умовах ринкових відносин увага акцентується не тільки на кінцевих результатах але й на методах їхнього досягнення. Можливість виділити найважливіші напрямки виробничої діяльності дає змогу зосередити увагу управління на важливих ділянках і підвищити ефективність контролюючих операцій і робіт. Основними напрямками внутрішнього контролю витрат підприємства є: контроль обсягу випущеної продукції, контроль собівартості (витрат) і контроль результатів (доходів та прибутків).

Системний підхід до управління витратами підприємства

можна визначити як сукупність елементів (прогнозування, планування, нормування, організування, калькулювання, мотивування, обліку, аналізу, регулювання, контролю), структури, завдань, технології, які взаємодіють між собою з метою цілеспрямованого формування і використання витрат для підвищення ефективності функціонування підприємства [2].

**1.2 Політика підприємства у сфері формування витрат**

Облік витрат на автотранспортних підприємствах (АТП) здійснюється відповідно до П(С)БО 16 "Витрати" та Методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 05.02.01 № 65.

До витрат, пов'язаних з експлуатацією автотранспорту, можна віднести такі:

• витрати на ПММ;

• витрати на проведення ТО, ремонт автотранспорту, на придбання запчастин;

• витрати, пов'язані із заміною шин, акумуляторів, забезпеченням наявності в автомобілях вогнегасників і аптечок;

• витрати, пов'язані з техоглядом автотранспортного засобу;

• витрати, пов'язані із сплатою податків і зборів (податок з власників автотранспортних засобів, збір за забруднення навколишнього середовища);

• витрати, пов'язані з обов'язковим страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів;

• витрати, пов'язані із забезпеченням місць для стоянки і зберігання автотранспорту;

• витрати, пов'язані з амортизацією автотранспортного засобу.

На автотранспортному підприємстві застосовують наступні методи калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг):  
-   нормативний («стандарт-костинг»);  
-    простий;  
-    позамовний.

Автомобільні підприємства, що регулярно здійснюють перевезення вантажів за певними маршрутами, використовують нормативний метод калькулювання.

Простий метод обліку витрат застосовують тоді, коли послуги з перевезень носять разовий характер або виконуються в невеликих обсягах. Позамовний метод застосовується в тому випадку, якщо маршрути перевезень і тоннаж вантажу, що перевозиться, при наданні послуг кожного разу значно відрізняються. На сьогодні на ринку послуг він застосовується частіше за інші.

За калькуляційну одиницю собівартості приймаються:

-    для вантажних автомобілів, для яких встановлено тариф за 1 т перевезеного вантажу – 10 т/км;

-    для вантажних автомобілів, для яких встановлено погодинний тариф – 10 авт/год;

-    для автобусного парку – 10 пас/км;

-    для вантажних і легкових автомобілів - таксі – 10 платних км.  
Незалежно від прийнятого на підприємстві методу калькулювання до виробничої собівартості перевезень включаються:

-    прямі матеріальні витрати;

-    прямі витрати на оплату праці;

-    інші прямі витрати;

-    розподілені загальновиробничі витрати.

При калькулюванні виробничої собівартості перевезень необхідно керуватися П(С)БО 7 «Основні засоби» і П(С)БО 8 «Нематеріальні активи» (при визначенні суми амортизаційних відрахувань), а також іншими нормативними актами.

Порядок списання витрат на перевезення вантажу автомобільним транспортом залежить від того, в якому виробничому циклі використовується автомобіль. Якщо перевезення вантажу є видом господарської діяльності підприємства, затрати з надання цих послуг є витратами операційної діяльності. Вони складаються з виробничої собівартості перевезень, адміністративних витрат, витрат на збут та інших операційних витрат.

В свою чергу виробнича собівартість послуги складається з прямих затрат на її надання і розподілених загальновиробничих витрат .Для відображення собівартості реалізованих послуг використовується субрахунок 903 «Собівартість реалізованих робіт і послуг» рахунка 90 «Собівартість реалізації». На цьому ж субрахунку обліковуються витрати на виконання вантажно-розвантажувальних робіт та експедирування вантажу. На собівартість реалізованих послуг списуються і нерозподілені загальновиробничі витрати. Їх метод, згідно П(С)БО 16 «Витрати» підприємства встановлюють самостійно на початок року наказом про облікову політику підприємства. На автотранспортних підприємствах найчастіше базою розподілу загальновиробничих витрат вибирають прямі затрати на перевезення[5].

**1.3.** **Оптимізація витрат підприємства як фактор підвищення ефективності його діяльності**

В умовах складних світових економічних процесів Україні необхідна ефективна державна транспортна політика, яка враховувала б геополітичні аспекти в державі, особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень та надала б можливість розвитку галузі, забезпечила її конкурентоспроможність*.*

Транспорт - одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

На жаль, характерними рисами сьогоднішнього стану діяльності транспортно-дорожнього комплексу (ТДК)є наступне.Стрімко йдуть на спад обсяги перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, практично зношений рухомий склад та матеріально-технічна база, їх реконструкція, ремонт та технологічне обслуговування фактично відсутні. Вкрай незадовільно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників галузі, зруйнована система безпеки та контролю, поставлені в тінь питання встановлення тарифів та ціноутворення, закупівель та використання державного майна, вирішення міжнародних питань паралізоване, недосконале та вкрай непрозоре відомче законодавство з питань контролю вантажів, що призводить до втрати транзитних перевезень через територію України.

Треба відмітити, що присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі ускладнена.

Питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складає близько 9%, вартість основних виробничих фондів – 8%, кількість працюючих в галузі – 5,6% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни.

Беручи до уваги, що вже тривалий час транспорт є найбільш регульованим сектором економіки, втручання держави в його діяльність є необхідним, зокрема шляхом розробки відповідної транспортної політики/концепції.

Маючи розгалужену транспортну інфраструктуру та знаходячись на перехресті найважливіших напрямів світової торгівлі між Європою, Азією та іншими континентами, Україна має всі передумови для сталого розвитку цієї галузі в рамках виваженої державної політики.

За даними асоціації «АсМАП» в 2011р. обсяг експортних вантажоперевезень зріс на 7,7%, до 7,4 млн. т, імпортних – на 10,8%, до 9,6 млн. т. А об’єм вантажоперевезень в Україні, за даними Укрстату, в 2011р. у порівнянні з 2010р. збільшився на 12,7% до 178,3 млн. т.



Рис 1.3.1 Обсяг автомобільних вантажоперевезень.

Підсилення державного регулювання міжнародних вантажоперевезень та вимог до автомобілів сприяли зростанню ринку вантажних автомобілів, а саме:

* Вік автомобілів змушує підприємців оновлювати і поповнювати свій автопарк;
* Збільшуються європейські вимоги до вантажних автомобілів;
* Присутній попит, накопичений під час кризи.

Все це призвело до того, що в 2011р. у порівнянні з 2010р., реалізація вантажних автомобілів виросла на 57%, до 80,7 тис. шт.[9]



Рис 1.3.2 Український ринок вантажних автомобілів.



Рис 1.3.3 Структура вантажних автомобілів,%.

На даний час транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Враховуючи це, слід відзначити основні проблеми, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги, серед яких:

* нерегулярне та неефективне оновлення нормативно-правової бази, що регулює діяльність ТДК;
* недостатньо ефективна система управління і регулювання діяльності ТДК, високий рівень заполітизованості та корумпованості по всій вертикалі;
* недостатнє оновлення основних фондів всіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
* низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;
* слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;
* повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;
* недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;
* відставання у реалізації державних і галузевих програм в області окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону;
* низький рівень кадрової політики в галузі;
* неефективна та непрозора тарифна політика в галузі транспорту;
* неефективне використання державного майна в транспортній сфері.

Все це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на короткострокову, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу у тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

Таким чином, прискорення вирішення цих проблем має важливе значення не тільки для транспортної галузі, але і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Крім того, збільшується роль транспорту у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Отже, одним з основних завдань є поетапна реалізація міжнародних вимог щодо застосування до транзитних вантажів більш простого і прискореного режиму їх контролю у пунктах пропуску через державний кордон України, обмеження ставок зборів за здійснення контролю вартості фактичних витрат на його проведення.

Потенційно, транспортна система країни спроможна забезпечити стале зростання транзитних перевезень. Проте, невідповідність показників транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам щодо швидкості, неперервності, цілості вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а й стабілізації в існуючих обсягах.

З метою подолання зазначених проблем, державна політика у сфері міжнародного транзиту повинна ґрунтуватися на принципах забезпечення вільного, безпечного і безперешкодного пропуску товарів, пасажирів і транспортних засобів територією України, гарантії прав учасників транзиту, створення належних умов споживачам транзитних послуг та забезпечення ефективної організації логістичних процесів на транспорті.

Транзитний потенціал сприймається фахівцями як один із основних факторів забезпечення економічного суверенітету держави, інструментом гарантування її безпеки.

Для залучення додаткових транзитних потоків необхідно запровадити стандарти якості, сервісу та часу транзитних перевезень, провести інвентаризацію транзитних маршрутів, розробити їхні паспорти та визначити "вузькі місця", ранжувати проекти розбудови міжнародних транспортних коридорів за ступенем їх готовності.

Підсумовуючи, можна сказати, що непрозора система прикордонного контролю, високі ставки зборів за проведення контролю та пов’язаних з ним операцій, існуюча процедура контрольно-перевірочних операцій та механізми оформлення документів на транзитні вантажі є одними з основних причин, що призвели до скорочення транзиту вантажів через Україну і продовжують стримувати його розвиток. Особливо це стосується автомобільних та контейнерних перевезень.

Крім того, потребує удосконалення робота з аналізу тенденцій на світових ринках транспортних послуг.

З огляду на це, підвищення ефективності і якості роботи будь-якого транспорту вимагає широкого використання досягнень науково-технічного прогресу, упровадження передових і вишукування нових, більш прогресивних форм і методів організації транспортного процесу і розробки інформаційних систем керування транспортом.

Отже, за умов ефективного управління на транспорті транзитні можливості нашої держави можуть забезпечити як економічний, так і соціальний її розвиток, так як транспортний комплекс України - це потужний потенціал, який має використовуватися в повному обсязі для добробуту нашого народу.

Ключове геополітичне становище України у забезпеченні найкоротших транспортних маршрутів у Євразійському регіоні, наявність розгалуженої мережі залізниць та автомобільних доріг, незамерзаючих морських портів на Чорному, Азовському морях та в гирлі Дунаю визначають велику роль національного транспортного комплексу як інфраструктури не тільки зовнішньоекономічних зв’язків України, але й важливої складової глобальної транспортно-комунікаційної системи, яка забезпечує динамічний розвиток світової торгівлі.

Загальний рівень розвитку транспортної інфраструктури України дозволяє внести у вирішення цієї проблеми суттєвий внесок. Однак, при цьому слід враховувати, що розширення попиту на перевезення всіма видами транспорту на світових ринках супроводжується більш високими вимогами до якості транспортних послуг.

За результатами досліджень англійського інституту "Рендел", щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі. Але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький. До облаштування транспортної інфраструктури висуваються високі вимоги з приведення її експлуатаційних характеристик до міжнародних стандартів, гармонізації правової бази, методів тарифного регулювання, транспортно-митних технологій тощо.

До ***пріоритетних напрямків з відновлення ТДК України***, його ***належного функціонування та подальшого розвитку*** слід віднести:

*На автомобільному транспорті:*

* створення належних прозорих умов для залучення інвесторів та роботи приватного сектору в транспортній галузі;
* ефективне та економічно-обґрунтоване розпорядження державним майном, оптимізація приватизаційних процесів;
* гнучка конкурентноздатна тарифна політика в транспортній галузі;
* введення мораторію на збільшення фінансового навантаження на галузі транспортно-дорожнього комплексу;
* удосконалення нормативно-правової бази в галузі транспорту, її адаптація до вимог європейського законодавства, зокрема, прийняття Законів України.
* будівництво сучасної придорожньої інфраструктури винесення вантажно-митних терміналів за межі великих міст України та здійснення митного оформлення вантажів протягом не більше 4-х годин;
  + у податковій сфері – чітке виконання існуючого законодавства та відповідальність винних за несвоєчасне повернення ПДВ;
  + організація швидкісного просування вантажопотоків зовнішньоторговельних і транзитних вантажів за рахунок її концентрації та маршрутизації, введення систем диспетчерського контролю;
  + поліпшення взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах, створення єдиних транспортних вузлів надання пасажирських послуг (хабів), розвиток інтермодальних систем міжнародних перевезень;
  + створення єдиного інформаційного поля для перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, експедиторів, органів державного контролю на кордонах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

* 1. Азьмук, Л. Моделювання комбінаційних взаємозв’язків у системі «Витрати – Випуск»: проблеми та шляхи їх розв’язання [Текст] / Л. Азьмук // Стратегія економічного розвитку України. – 2006. – № 6. – С. 231–234.
  2. Грещак М. Г., Коцюба О. С. Управління витратами: Навч.-метод. посібник для самост. вивч. дисц. — К.: КНЕУ, 2002. — 131с.
  3. Білобловський, С. Модель бюджетування операційних витрат на підприємстві [Текст] / С. Білобловський // Економіка. Фінанси. Право. – 2005. – № 8. – С. 7–15.

4. Бланк, И. О. Финансовый менеджмент [Текст] : Учебный курс / И. О. Бланк. – К.: Ника – Центр, Эльга, 2006. – 656 с. – ISBN 966-521-257-5.

5. Бланк, І. Фінансовий механізм управління ефективністю операційних витрат підприємства / І. Бланк // Фінанси України. – 2000. – С. 323.

6. Близнюк, Т. Методика определения постоянных затрат и практика ее использования / Т. Близнюк // Финансовый менеджмент. – 2006. – № 1. – С. 46–58.

7. Боброва, О. Переоцінка основних засобів та формування витрат підприємства за статтею «Амортизація» [Текст] / О. Боброва // Стратегія економічного розвитку України. – 2004. – № 4. – С. 267–272.

8. Гусева, И. Управление целевыми затратами [Текст] / И. Гусева // Финансы и кредит. – 2007. – № 14. – С. 39–49.

9. Шавкат Бек. Согружество // Бизнес. – 2012. - №9. – с.73