

Цель работы – раскрытие понятийной несогласованности между концепциями управления материальными потоками и закрепленными за ними информационно-телекоммуникационными стандартами.

Методы исследования – анализа и синтеза.

Вопрос упорядочения понятийного аппарата широко используемых концепций управления и стандартов лишь на первый взгляд не имеет практического значения. Отметим, что отсутствие критического анализа по этому вопросу порождает путаницу в современной теории и практике логистики. В статье авторы лишь затронули этот вопрос, очертив наиболее болезненные вопросы так называемой «информационной логистики». Чтобы разграничить определенные понятия, закрепить конкретные определения по ним, учитывая все тонкости интеграционных составляющих (ведь большинство концепций имеет зарубежное происхождение), необходимо привлечь к сотрудничеству ученых и практиков других научных направлений. В данном случае мы говорим о представителях ИТТ, кибернетиков. Только таким образом будет сформирован единый понятийный аппарат информационной составляющей логистики.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЛОГИСТИКА, ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ, УПРАВЛЕНИЕ, МАТЕРИАЛЬНЫЕ ПОТОКИ.

УДК 338.47:656

ФІНАНСОВИЙ ІНЖИНІРИНГ ЯК ІНСТРУМЕНТ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДТВОРЮВАЛЬНИХ ПРОЦЕСІВ В ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ

Горобінська І.В.

Постановка проблеми. Основою економічного розвитку є стабільне зростання виробництва у всіх галузях, на кожному конкретному підприємстві, що неможливо без вдосконалення роботи транспортної галузі, яка займає важливе місце у виробничій інфраструктурі України, ефективність її функціонування є необхідною умовою забезпечення стабільного розвитку країни та здійснення структурних перетворень в економіці. Сьогодні залишається невирішеною проблема досягнення структурних і технологічних зрушень у міжгалузевих зв'язках транспортної галузі, яка потребує державного регулювання відтворювальних процесів. Відновлення відтворювального процесу в транспортній галузі, забезпечення її стабільного розвитку, зміни в структурі проміжного і кінцевого споживання вимагають при реалізації державних цільових програм застосування інноваційних інструментів, одним з яких є фінансовий інжиніринг.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Проблеми державного регулювання в сфері транспортної діяльності та шляхи їх вирішення вивчали вітчизняні і зарубіжні вчені: О. Акимов, Ю. Голляк, С. Гончаров, Н. Громов, В. Єгізаров, В. Желінський, Н. Кудрицька, С. Матійко, А. Новікова, В. Новицький, В. Персіанов, К. Плужніков, М. Погребицький, В. Развадовський, Ю. Слободяник, С. Хахлюк та інші. Дослідженням в галузі фінансового інжинірингу присвятили свої праці такі зарубіжні вчені: Н. Баринькіна, Л. Галиць, Ю. Капелінський, Джон Ф. Маршалл, Віпул К. Бансал, К. Мішкін, Ф. Фельдман, Дж. Фіннерті та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. В Україні теоретичні і практичні аспекти використання фінансового інжинірингу не мають значного розвитку і є актуальними. На сьогодні дана проблематика є недостатньо дослідженою у фундаментальній науці. Залишаються невирішеними питання застосування фінансового інжинірингу як інноваційного інструменту державного регулювання відтворювальних процесів в транспортному комплексі як стратегічній галузі економіки країни.

Постановка завдання. Основним завданням дослідження є обґрунтування використання фінансового інжинірингу в якості інноваційного інструменту державного регулювання та розробка схеми застосування фінансового інжинірингу для підприємств транспортної галузі на основі приватно-бюджетного фінансування при реалізації державних цільових програм за допомогою залучення банку в якості основного інвестора.

Виклад основного матеріалу дослідження. Політика державного регулювання в сфері транспортної діяльності — це сукупність заходів держави в сфері діяльності транспортної системи, спрямованих на впровадження оптимального державного управління з метою ефективного

функціонування ринку транспортних послуг. Вона має спрямовуватися на забезпечення сталих умов економічного зростання та вдосконалення механізмів державного управління.

Здійснення державної регуляторної політики багато років відбувалося шляхом застосування методів державного регулювання, які поділялися на адміністративні (методи прямого впливу) та ринкові (методи непрямого впливу). Пряме регулювання зумовлює вплив держави на економічні процеси за допомогою відповідних регуляторів. Непряме регулювання – це вплив держави на господарську діяльність шляхом внесення певних змін у функціонування ринкового механізму. При застосуванні прямих методів здійснюється безпосередній вплив на діяльність економічних суб'єктів, при використанні непрямих методів відбувається вплив на інтереси цих суб'єктів.

До прямого державного регулювання належать: законодавча діяльність, пряме регулювання цін, державний контроль над монопольними ринками, розробка і реалізація цільових програм, індикативне планування, державне замовлення, державна підтримка певних програм. Інструментами прямого державного регулювання виступають: антимонопольне законодавство, контроль над цінами та якістю, обмеження імпорту та експорту; квотування; бюджетні асигнування; встановлення нормативних вимог і стандартів якості; система видачі дозволів; ліцензування, стандартизація та сертифікація на автомобільному транспорті.

До непрямого державного регулювання належать: тарифна, податкова, фінансово-кредитна, інвестиційна, амортизаційна, науково-технічна та соціальна політика. Інструментами непрямого державного регулювання виступають: податкові пільги, податкові стимули, податкова база, пільгові кредити, лізинг транспортних засобів, інвестиційні гарантії, тарифи, штрафні санкції, обсяг кредитування, кредитні пільги, рівень процентних ставок, прискорена амортизація, плата за ресурси, стимулювання переливу капіталу в певні сфери, раціоналізація співвідношення між галузями.

Практика доводить, що в нинішніх умовах застосування лише класичних методів державного регулювання є недостатнім. Стрімкий економічний розвиток вимагає використання додаткових інноваційних інструментів, одним з яких є фінансовий інжиніринг. Характерні ознаки методів державного регулювання наведено на рисунку 1.



Рисунок 1. – Характеристика методів державного регулювання в сучасних умовах

Розвиток фінансового інжинірингу зумовлений багатьма причинами: стрімким зростанням світового ВВП, глобалізацією світових фінансових ринків, зростанням ролі інституціональних інвесторів, нагромадженням національного капіталу, зростанням інвестиційних можливостей, збільшенням масштабів фінансових ризиків. Як наслідок, виникла потреба в управлінні все зростаючими ризиками за допомогою створення інноваційних інструментів та технологій, направлених на вирішення фінансових проблем.

Поняття «фінансовий інжиніринг» на даний час є теоретично недостатньо вивченим та мало забезпеченим методично. Вперше це поняття було розглянуте Джоозефом Фіннерті у 1974 році,

вивчення даного питання набуло подальшого розвитку у працях Віпула Бансала і Джона Маршалла «Фінансова інженерія: повне керівництво з фінансових нововведень», а також Лоуренса Галиця «Фінансова інженерія: інструменти і способи управління фінансовим ризиком». Особливої уваги заслуговують праці російських вчених: Воробйової З.О., Капелінського Ю.І., Баринькіної Н.П. – в яких істотно розширюються зміст та сфери використання фінансового інжинірингу. Основні визначення даного поняття наведено в таблиці 1.

Таблиця 1. – Інтерпретація поняття «фінансовий інжиніринг» у фінансовій науці

Автор	Визначення
Баринькіної Н.П. [1]	Комерційний процес створення інновації (товару, проекту, контракту, послуги, продукту, технології, інструменту, стратегії) з метою досягнення позитивного економічного і фінансового результату суб'єктами економічних відносин не залежно від організаційно-правової форми і сфери діяльності
Бланк І.О. [2]	Процес цілеспрямованої розробки нових фінансових інструментів або нових схем здійснення фінансових операцій
Воробйова З.О. [3]	Процес створення інноваційних фінансових продуктів для задоволення специфічних інтересів споживачів, що виникли під впливом зовнішніх і внутрішніх чинників, основною метою якого є формування бажаних грошових потоків у поєднанні з найкращим можливим поєднанням ризику, доходності та ліквідності створеного продукту, що забезпечує його конкурентоспроможність
Л. Галиць [4]	Застосування фінансових інструментів для перетворення існуючої фінансової ситуації в іншу, що володіє більш бажаними властивостями
Капелінський Ю.І. [5]	Створення нових фінансових продуктів та послуг, які використовуються фінансовими інститутами для перерозподілу грошових ресурсів, ризиків, ліквідності, доходів та інформації відповідно до фінансових потреб клієнтів і змінами в макро- і мікроекономічній ситуації
Дж. Фіннерті, В. Бансал, Дж. Маршалл [6]	Проектування, розробка і реалізація інноваційних фінансових інструментів і процесів, а також творчий пошук нових підходів до вирішення проблем у галузі фінансів

На основі проведеного дослідження встановлено, що немає єдиної думки щодо понятійного апарату фінансового інжинірингу та запропоноване наступне визначення. Фінансовий інжиніринг – це процес планування, управління, розробки та реалізації інноваційних фінансових схем (фінансових стратегій, технологій, інструментів, процесів, продуктів) на макро- та мікрорівнях, направлених на формування цільових грошових потоків з метою довгострокового інвестування для задоволення інтересів підприємств і держави.

Розвиток фінансового інжинірингу зосереджений, в основному, у сфері ринку цінних паперів, але його практичне застосування охоплює багато сфер: в ринкових відносинах – економіка, фінанси, право, промисловість, маркетинг, банківська справа, будівництво, корпоративні фінанси, фінанси населення; в неринкових відносинах – бюджет та податки.[1] Особливої уваги заслуговують такі види фінансового інжинірингу як бюджетно-податковий та банківський. Запропонована схема застосування комбінації цих видів фінансового інжинірингу в транспортній галузі наведена на рисунку 2. Основними учасниками в цій схемі виступають держава в якості партнера, банк в якості інвестора та транспортне підприємство.

З одного боку, застосовується банківський інжиніринг, банк здійснює свою діяльність на основі «благородного принципу ісламської банківської системи». Він полягає в тому, що кредитна основа фінансування господарської діяльності переводиться на інвестиційну. Банк виступає у ролі інвестора, а не кредитора, він передає кошти підприємству для здійснення господарської діяльності, сам не приймаючи в ній участі, а по закінченні терміну інвестування одержує назад вкладені кошти та відповідну долю прибутку, яку підприємство отримує за рахунок підвищення ефективності власної діяльності в результаті здійснених інвестицій. Винагорода банку не є гарантованою з початку (на відміну від принципу кредитування), вона виникає як похідна від прибутку господарюючого суб'єкта, в діяльність якого інвестуються кошти. Банк може розраховувати на дохід тільки в тому випадку, коли гроші, вкладені в економіку, створили реальну додану вартість. Таким чином, з обігу повністю виводиться позичковий відсоток, який є основою функціонування всіх інших банківських систем. Ісламський банк управляє грошовими фондами вкладників і бере участь у створенні прибутку підприємств. Угода між сторонами відбувається на основі доволі жорстких правил, які перешкоджають прояву ефекту грошово-кредитного мультиплікатора, коли банківська система створює гроші на основі необмеженого кредиту.

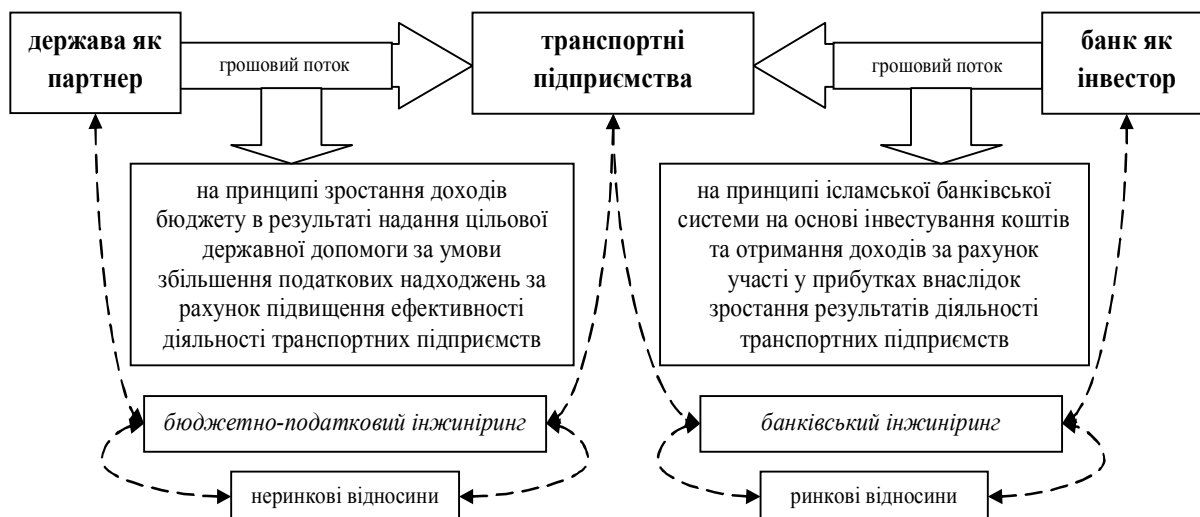


Рисунок 2. – Запропонована схема застосування фінансового інжинірингу в транспортній галузі

З іншого боку, держава виступає учасником реалізації бюджетно-податкового інжинірингу за рахунок надання цільової державної допомоги, податкових пільг, державних субсидій, прямого бюджетного фінансування за умови цільового вкладення коштів в основний капітал підприємств, що призведе до підвищення ефективності їх діяльності та збільшення доходів бюджету за рахунок зростання податкових надходжень в майбутньому.

Досвід Росії дозволяє зробити висновки про ефективність застосування комбінованих схем фінансового інжинірингу. Наприклад, за 2000 рік Департаментом науки і промисловості м. Москви було виділено для розвитку промислових підприємств 87 млн. рублів, а також залучено кредитних ресурсів комерційних банків близько 2 млрд. рублів, в результаті за цей період податкові надходження даних підприємств зросли на 979 млн. рублів.[3] В даному випадку використовувався такий метод фінансового інжинірингу як композиція облігації і бюджетної субвенції. Така схема застосовувалась для компенсації відсоткової ставки по залучених банківських кредитах, суть полягала в тому, що допомога держави надавалася тим підприємствам, податкові надходження яких в результаті реалізації інвестиційних проектів збільшувалися мінімум вдвічі. Це доводить ефективність вкладення коштів в основний капітал, в результаті зростає прибутковість підприємств, збільшуються, перш за все, надходження податку на прибуток до бюджету.

Висновки і перспективи подальших розвідок. Фінансовий інжиніринг розширює можливості інвестування з визначеними індивідуально параметрами грошових потоків та надає учасникам ринку більших масштабів для здійснення діяльності та досягнення завдань, пов'язаних з вкладенням та залученням грошових коштів. Особливістю фінансового інжинірингу є створення та реалізація фінансових схем з метою цільового направлення грошових потоків на умові довгострокового інвестування. Обов'язковою умовою забезпечення ефективності фінансового інжинірингу є цільове використання вкладених коштів, для цього необхідно встановити відповідні умови, правила та систему жорсткого контролю як з боку держави, так і інституціонального інвестора, в якості якого залучається банк. Реалізація ісламської моделі в Україні сприяла б розширенню обсягів фінансування за рахунок залучення додаткових ресурсів та підвищенню відповідальності інвесторів і отримувачів грошового капіталу, а також зниженню ризиків за умов більш раціонального вкладення коштів.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Барынькина Н.П. Эволюция понятия финансового инжиниринга в финансовой науке / Н.П. Барынькина // Вопросы экономики и права.– 2011.– № 6.– С. 101-107.
2. Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент: учеб. курс / И.А. Бланк. – Киев: Ника-Центр: Эльга-Н, 2001. – 448 с.
3. Воробьева З.А. Финансовый инжиниринг на рынке корпоративных облигаций. Дис. канд. экон. наук / З.А. Воробьева; Финансовая Академия при Правительстве РФ. – М., 2004. – 305 с.

4. Галиц Лоуренс Финансовая инженерия: инструменты и способы управления финансовым риском: пер. с англ. / Лоуренс Галиц. – М.: ТВП, 1998, – 576 с.

5. Капелинский Ю.И. Финансовый инжиниринг с использованием ценных бумаг. Дис. канд. экон. наук / Ю.И. Капелинский; Финансовая Академия при Правительстве РФ. – М., 1998. – 129 с.

6. Маршалл Джон Ф., Бансал Випул К. Финансовая инженерия: Полное руководство по финансовым нововведениям: пер. с англ. / Джон Ф. Маршалл, Випул К. Бансал. – М.: ИНФРА-М, 1998. – 784 с.

РЕФЕРАТ

Горобінська І.В. Фінансовий інжиніринг як інструмент державного регулювання відтворювальних процесів в транспортній галузі / Ірина Владиславівна Горобінська // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ – 2012. – Вип.10.

Стаття присвячена розгляду питання застосування фінансового інжинірингу як інноваційного інструменту державного регулювання з метою підвищення ефективності державного управління та зростання результатів діяльності транспортних підприємств.

Об'єктом дослідження виступає фінансовий інжиніринг в системі підвищення ефективності діяльності підприємств транспортної галузі.

Мета дослідження – обґрунтування використання фінансового інжинірингу в якості інноваційного інструменту державного регулювання та розробка схеми застосування фінансового інжинірингу для підприємств транспортної галузі на основі приватно-бюджетного фінансування при реалізації державних цільових програм за допомогою залучення банку в якості основного інвестора.

Методи дослідження – порівняльний та експертний аналіз, діалектичний метод, методи історичного, логічного та системного аналізу і синтезу.

В ході дослідження проведено структурно-функціональний аналіз методів державного регулювання транспортної діяльності, обґрунтовано необхідність застосування інноваційних методів, здійснено інтерпретацію поняття «фінансовий інжиніринг» у фінансовій науці, запропоновано схему застосування фінансового інжинірингу в транспортній галузі. Основними учасниками в цій схемі виступають держава в якості партнера, банк в якості інвестора та транспортне підприємство. З одного боку, здійснюється банківський інжиніринг, банк проводить свою діяльність на основі принципу ісламської банківської системи, який полягає в тому, що кредитна основа фінансування господарської діяльності переводиться на інвестиційну. З іншого боку, держава виступає учасником реалізації бюджетно-податкового інжинірингу за рахунок надання цільової державної допомоги, податкових пільг, державних субсидій, прямого бюджетного фінансування за умови цільового вкладення коштів в основний капітал підприємств, що призведе до підвищення ефективності їх діяльності та збільшення доходів бюджету за рахунок зростання податкових надходжень в майбутньому.

Висновки – впровадження нового механізму фінансування на основі приватно-бюджетного партнерства вирішить багато проблем, що існує на даному етапі розвитку транспортної галузі. На основі запропонованої схеми буде відбуватися взаємодія державного та реального фінансового секторів для відновлення відтворювальних процесів в транспортній галузі.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ФІНАНСОВИЙ ІНЖИНІРИНГ, БЮДЖЕТНО-ПОДАТКОВИЙ ІНЖИНІРИНГ, БАНКІВСЬКИЙ ІНЖИНІРИНГ, ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ, ІСЛАМСЬКИЙ ПРИНЦИП ІНВЕСТУВАННЯ, ПРИВАТНО-БЮДЖЕТНЕ ПАРТНЕРСТВО.

ABSTRACT

Gorobinska I.V. Financial engineering as a tool of state regulation of reproductive processes in the transportation industry / Irina Gorobinska // Management of projects, system analyses and logistics. – K.: NTU – 2012. – Vol. 10.

The article is devoted to the consideration of the use of financial engineering as an innovative tool of state regulation in order to improve governance and increase the performance of transport services.

The object of research is the financial engineering in the efficiency of the transport industry.

The aim - to justify the use of financial engineering as an innovative tool of state regulation and development schemes use financial engineering to transport industry based on private-budgetary financing the implementation of national target programs through the involvement of the bank as a major investor.

Methods - comparative and expert analysis, the dialectical method, methods of historical, logical and systematic analysis and synthesis.

The study conducted structural and functional analysis of the methods of state regulation of the transport activity, the necessity of the use of innovative techniques, by interpreting the concept of "financial engineering" in financial science, proposed scheme of financial engineering in the transportation industry. The main participants in this scheme are the state as a partner bank as an investor and transport company. On the one hand, a bank engineering, the bank conducts its activities on the basis of the Islamic banking system, which is the basis of the credit financing of economic activity translates into investment. On the other hand, the state participates in the implementation of the fiscal engineering by providing targeted state aid, tax incentives, government subsidies, direct budget funding provided targeted investment in fixed assets of enterprises that will improve their performance and increase revenues by due to higher revenues in the future.

Conclusions - introduction of a new funding mechanism based on public-private partnership budget will solve many problems that exist at this stage of development of the transport sector. Based on the proposed scheme will be an interaction of state and real financial sectors to restore reproductive processes in the transport sector.

KEY WORDS: FINANCIAL ENGINEERING, FISCAL ENGINEERING, BANKING ENGINEERING, GOVERNMENT REGULATION, THE ISLAMIC PRINCIPLE OF INVESTMENT, PRIVATE AND BUDGET PARTNERSHIP.

РЕФЕРАТ

Горобинская И.В. Финансовый инжиниринг как инструмент государственного регулирования воспроизводственных процессов в транспортной отрасли / Ирина Владиславовна Горобинская // Управление проектами, системный анализ и логистика. – К.: НТУ – 2012. – Вип.10.

Статья посвящена рассмотрению вопроса применения финансового инжиниринга как инновационного инструмента государственного регулирования с целью повышения эффективности государственного управления и улучшения результатов деятельности транспортных предприятий.

Объектом исследования выступает финансовый инжиниринг в системе увеличения эффективности деятельности предприятий транспортной отрасли.

Цель исследования – обоснование использования финансового инжиниринга в качестве инновационного инструмента государственного регулирования и разработка схемы применения финансового инжиниринга для предприятий транспортной отрасли на основе частно-бюджетного финансирования при реализации государственных целевых программ посредством привлечения банка в качестве основного инвестора.

Методы исследования – сравнительный и экспертный анализ, диалектический метод, методы исторического, логического и системного анализа и синтеза.

В ходе исследования проведен структурно-функциональный анализ методов государственного регулирования транспортной деятельности, обоснована необходимость применения инновационных методов, интерпретировано понятие «финансовый инжиниринг» в финансовой науке, предложена схема применения финансового инжиниринга в транспортной отрасли. Основными участниками в этой схеме выступают государство в качестве партнера, банк в качестве инвестора и транспортное предприятие. С одной стороны, осуществляется банковский инжиниринг, банк проводит свою деятельность на основе принципа исламской банковской системы, который заключается в том, что кредитная основа финансирования хозяйственной деятельности переводится на инвестиционную. С другой стороны, государство выступает участником реализации бюджетно-налогового инжиниринга за счет предоставления целевой государственной помощи, налоговых льгот, государственных субсидий, прямого бюджетного финансирования при условии целевого вложения средств в основной капитал предприятий, что приведет к повышению эффективности их деятельности и увеличению доходов бюджета за счет роста налоговых поступлений в будущем.

Выводы – внедрение нового механизма финансирования на основе частно-бюджетного партнерства решит многие проблемы, существующие на данном этапе развития транспортной отрасли. На основе предложенной схемы будет происходить взаимодействие государственного и реального финансового секторов для восстановления воспроизводственных процессов в транспортной отрасли.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ФИНАНСОВЫЙ ИНЖИНИРИНГ, БЮДЖЕТНО-НАЛОГОВОЙ ИНЖИНИРИНГ, БАНКОВСКИЙ ИНЖИНИРИНГ, ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ИСЛАМСКИЕ ПРИНЦИПЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ, ЧАСТНО-БЮДЖЕТНОЕ ПАРТНЕРСТВО.

**ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-РОЗПОРЯДЧОГО ДОКУМЕНТА
ПРО ОБЛІКОВУ ПОЛІТИКУ ПІДПРИЄМСТВА ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО
КОМПЛЕКСУ**

Гошовська В. В., кандидат економічних наук
Гончарова Я.О.

Постановка проблеми. Актуальність теми зумовлена тим, що вивчення облікової політики має вагомое значення, яке полягає у визначенні ідеології економіки підприємства на значний період часу, що сприяє посиленню обліково-аналітичних функцій в управлінні підприємством, дозволяє оперативню реагувати на зміни у виробничому процесі, ефективно пристосовувати виробничу систему до умов зовнішнього середовища, знизити економічний ризик і досягти успіхів у конкурентній боротьбі. Дослідження облікової політики на рівні підприємств дорожньо-транспортного комплексу, а також її елементів вказує на недосконалість правового поля, відсутність відповідних моделей формування облікової політики, які б врахували зміни податкового законодавства, впровадження міжнародних стандартів обліку, фінансової звітності та аудиту. Тому питання, які пов'язані з теоретичними та практичними засадами формування організаційно-розпорядчого документа про облікову політику підприємства, потребують обґрунтування та розробки відповідних рекомендацій.

Метою дослідження стало розроблення моделі формування організаційно-розпорядчого документа про облікову політику на підприємствах дорожньо-транспортного комплексу.

Насамперед, з'ясуємо сутність поняття «облікова політика» (з англ. — accounting policy), яке у міжнародну практику обліку офіційно було введено в 1975 р. із впровадженням Міжнародного стандарту бухгалтерського обліку 1 «Розкриття облікової політики» [1], а в Україні узаконено в процесі реформування бухгалтерського обліку і звітності, починаючи з 1993 р. Дефініцію зазначеного поняття узагальнено в табл. 1.

Таблиця 1. – Дефініція поняття «облікова політика підприємства» у сучасній науці

Автор	Визначення поняття
1	2
Азмірян А. Н. [2]	Обрана підприємством сукупність способів ведення бухгалтерського обліку (первинного спостереження, вартісного виміру, поточного групування і результатів узагальнення фактів господарської діяльності) у відповідності з особливостями його господарської діяльності, яка використовується постійно.
Барановська Т. В. [3]	Комплекс методичних прийомів, способів і процедур ведення бухгалтерського обліку, що обираються підприємством із загальноприйнятих або розроблених самостійно з урахуванням особливостей його діяльності з метою забезпечення захисту прав та інтересів власника.
Бичкова С. М., Райхман М. В., Соколов В. Я. [4]	Сукупність способів ведення бухгалтерського обліку і складання бухгалтерської звітності, обраних компанією, які відповідають умовам господарювання.
Бугинець Ф. Ф. [5]	Система способів і прийомів організації та ведення обліку на конкретному підприємстві, закріплена відповідним внутрішнім нормативним актом на визначений термін.
Вербіло О. Ф. Кондрицька Т. П. [6]	Принципи та правила ведення бухгалтерського обліку в певній організації
Вербицька Л. В., Канаєва Т. В. [7]	Сукупність способів ведення бухгалтерського обліку, які були обрані підприємством.
Рузмайкіна І. В. [8]	Сукупність довготривалих заходів переважно стратегічного значення, що мають за мету суттєвий розвиток системи управління та забезпечення динамічного функціонування всіх її частин, в тому числі обліку, відповідно до чинного законодавства та змін, які відбуваються у зовнішньому середовищі.
Стефанюк І. Ловінська Л. [9]	Сукупність принципів, методів і процедур, що використовуються суб'єктом господарювання для ведення поточного обліку, складання та подання фінансової звітності, визначених законодавством України
Щирба М. [10]	Сукупність облікових принципів, методів, процедур та заходів для забезпечення якісного, безперервного проходження інформації від етапу первинного спостереження до узагальнюючого – складання звітності.