

УДК 336.279:338.3

*Ольга Кравченко
Надія Богомолова*

АНАЛІЗ ФІНАНСОВОЇ СТІЙКОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У статті проведений аналіз рівня фінансової стійкості залізничного транспорту України на підставі розрахунку трикомпонентної моделі, виділені проблеми його підтримки. Визначені заходи щодо покращання фінансового стану галузі.

Ключові слова: фінансова стійкість, фінансовий стан, коефіцієнт, залізничний транспорт.

В статті проведено аналіз рівня фінансової стійкості залізничного транспорту України на основі розрахунку трикомпонентної моделі; виділені проблеми його підтримки. Визначені заходи щодо покращання фінансового стану галузі.

Ключевые слова: финансовая устойчивость, финансовое состояние, коэффициент, железнодорожный транспорт.

The article analyzes the level of financial sustainability of rail transport in Ukraine by calculating three-component model; are highlighted problems maintaining it. Sets out measures to improve the financial condition of the industry.

Keywords: financial sustainability, financial condition, coefficient, rail transport.

Постановка проблеми. Кризові явища у світовій економіці та інституціональні перетворення в економіці України призвели до виникнення великої кількості проблем, які не можуть бути вирішені в рамках загальноприйнятої економічної парадигми [1]. Це пов'язано з існуючими обмеженнями і недоліками неокласичної та неоінституціональної методології, які роблять практично неможливим вирішення теоретичних і практичних завдань управління різними аспектами функціонування складних виробничо-економічних систем (корпорацій), що є справедливим і для залізничного транспорту України.

Перетворення у зовнішньому та внутрішньому інституціональному середовищі галузі, спровокували загострення проблем, пов'язаних з неефективним управлінням її виробничою та фінансово-економічною діяльністю. Наслідком цього стало значне погіршення фінансового стану залізничного транспорту України і, як наслідок, зниження рівня його фінансової стійкості, що негативно позначається не тільки на перевізних можливостях галузі, потенціалі її розвитку, а й може розглядатися як один з головних чинників гальмування розвитку національної промисловості. Тому проблема дослідження фінансового стану і фінансової стійкості залізничного транспорту України є дуже актуальною.

© Кравченко О. О., Богомолова Н. І., 2014

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика, пов'язана із забезпеченням фінансової стійкості в умовах нестаціонарного середовища досить широко відображена в публікаціях провідних зарубіжних і вітчизняних учених. Розробці теоретичних основ і практичних підходів до вивчення різних аспектів фінансової стійкості присвячені дослідження Бланка І. О., Бочарова В. В., Брейлі Р., Бріггема Ю., Грачова О. В., Єлецьких С. Я., Забродского В. А., Кізіма М. О., Костирко Л., Крейніної М. Н., Майерса С. та ін. [2–10]. Значний внесок у розвиток методичних положень і моделей оцінки фінансової стійкості зробили Альтман Е., Таффлер Р., Тішоу Г., Баканов М. І., Мельник М. В., Шеремет А. Д. та ін. [11–14].

Однак варто зазначити, що незважаючи на значимість і важливість публікацій вище згаданих дослідників, питання забезпечення фінансової стійкості залізничного транспорту є практично недосліджуваними. Разом з тим, подальше ігнорування цієї проблеми може призвести до катастрофічних результатів не тільки для самої галузі, а й економіки України в цілому [15].

Тому **метою** даної статті є аналіз рівня стійкості залізничного транспорту України в умовах його реформування та виділення проблем її забезпечення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Під фінансовою стійкістю розуміють здатність будь-якої виробничо-економічної системи стабільно функціонувати, отримуючи достатні для відтворення та розвитку прибутки, своєчасно й у повному обсязі виконувати свої зобов'язання за платежами. Як зазначає Лапуста М. Г., фінансова стійкість є відображенням стабільного перевищення доходів над видатками, що дозволяє вільно маневрувати грошовими коштами підприємства шляхом їх ефективного використання для забезпечення безперервного процесу виробництва та реалізації продукції [16]. Таким чином, фінансова стійкість – це такий стан фінансових ресурсів, їх розподіл і використання, який забезпечує розвиток підприємства (корпорації, галузі) на основі зростання прибутків і капіталу при збереженні платоспроможності та кредитоспроможності в умовах допустимого рівня ризику. Крім того, фінансово стійке підприємство, за спостереженням Новгородова П.А., не вступає в конфлікт із державою та суспільством з перерахування податкових і неподаткових платежів, з виплати заробітної плати, дивідендів, повернення кредитів і відсотків за ними [17, с. 31].

Фінансова стійкість формується в процесі всієї виробничо-економічної діяльності та є головним компонентом загальної стійкості підприємства. Зовнішнім проявом фінансової стійкості, як зазначає Стажкова М. М., є платоспроможність, що є показником, за допомогою якого оцінюється здатність компанії виконувати свої фінансові зобов'язання перед контрагентами [18].

«Нормальний» рівень фінансової стійкості підтверджується такими ознаками:

- 1) високою платоспроможністю, тобто здатністю відповідати за своїми зобов'язаннями;
- 2) високою кредитоспроможністю, тобто здатністю платити за кредитами, виплачувати відсотки за ними та погашати їх у строк;
- 3) високою рентабельністю, тобто таким рівнем прибутковості, який дозволяє підприємству нормально і стійко розвиватися, вирішуючи тим самим проблему взаємовідносин акціонерів і менеджерів за рахунок підтримання на достатньому рівні дивідендів і курсу акцій підприємства;

4) високою ліквідністю балансу, тобто здатністю покривати свої пасиви активами відповідної та перевищуючої терміновості їх перетворення у грошові кошти [19, с. 321].

Оцінка фінансової стійкості проводиться на основі аналітичних показників, «достовірність» результатів за якими викликає дуже багато зауважень провідних дослідників, що займаються проблемами фінансового менеджменту та управління фінансовим станом підприємства в умовах перехідної економіки [20 – 23]. Однак вони дозволяють скласти певне уявлення про рівень фінансової стійкості підприємства, тому будемо їх використовувати для аналізу ефективності управління фінансами залізничного транспорту України.

Аналіз містить 1) розрахунок і аналіз коефіцієнтів капіталізації; 2) розрахунок і аналіз коефіцієнтів покриття; 3) аналіз джерел формування матеріальних оборотних коштів; 4) визначення трикомпонентного показника фінансової стійкості галузі (рис. 1).



Рис. 1. Етапи аналізу фінансової стійкості підприємства

Коефіцієнти капіталізації характеризують фінансовий стан підприємства з позицій структури джерел коштів. Основними серед коефіцієнтів капіталізації, на думку Кононенко О. [24], є (а) коефіцієнт фінансової автономії (незалежності), (б) коефіцієнт фінансової залежності, (в) коефіцієнт фінансового ризику і (г) коефіцієнт маневреності власного капіталу. Результати розрахунку цих показників для залізничного транспорту України наведені в табл. 1.

Таблиця 1. Розрахунок показників фінансової стійкості для залізничного транспорту України

Показник	Формула розрахунку	2008 р.	2009 р.	2010 р.	2011 р.	2012 р.
Коефіцієнти капіталізації						
Коефіцієнт фінансової автономії	$\frac{\text{стр. 380 ф. 1}}{\text{стр. 640 ф. 1}}$	0,656	0,667	0,658	0,682	0,659
Коефіцієнт фінансової залежності	$\frac{\text{стр. 640 ф. 1}}{\text{стр. 380 ф. 1}}$	1,525	1,498	1,521	1,467	1,518
Коефіцієнт фінансового ризику	$\frac{\text{стр. 640 ф. 1} - \text{стр. 380 ф. 1}}{\text{стр. 380 ф. 1}}$	0,525	0,498	0,521	0,467	0,518
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	$\frac{\text{стр. 380 ф. 1} - \text{стр. 080 ф. 1}}{\text{стр. 380 ф. 1}}$	-0,442	-0,401	-0,402	-0,290	-0,377
Коефіцієнти покриття						
Коефіцієнт структури покриття довгострокових вкладень	$\frac{\text{стр. 480 ф. 1}}{\text{стр. 080 ф. 1}}$	0,243	0,189	0,182	0,132	0,156

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Закінчення табл. 1

Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів	$\frac{\text{стр. 480 ф. 1}}{\text{стр. 380 ф. 1} + \text{стр. 480 ф. 1}}$	0,260	0,210	0,203	0,146	0,177
Коефіцієнт фінансової незалежності капіталізованих джерел	$\frac{\text{стр. 380 ф. 1}}{\text{стр. 380 ф. 1} + \text{стр. 480 ф. 1}}$	0,740	0,790	0,797	0,854	0,823
Аналіз формування джерел коштів						
Власні оборотні кошти, млрд грн	<i>стр. 380 ф. 1 – стр. 080 ф. 1</i>	-24,58	-22,58	-23,81	-19,73	-26,23
Капітал, що функціонує, млрд грн	<i>стр. 380 ф. 1 + стр. 480 ф. 1 – стр. 080 ф. 1</i>	-5,07	-7,64	-8,70	-8,10	-11,28
Загальна величина основних джерел формування запасів, млрд грн	<i>стр. 380 ф. 1 + стр. 480 ф. 1 + стр. 500 ф. 1 – стр. 080 ф. 1</i>	-2,98	-5,06	-5,17	-3,91	-7,21
Матеріальні оборотні засоби, млрд грн	<i>стр. 100 ф. 1 + стр. 110 ф. 1 + стр. 120 ф. 1 + стр. 130 ф. 1 + стр. 140 ф. 1</i>	2,60	2,61	2,90	3,93	4,32

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Як видно з даних табл. 1, рівень фінансової автономії протягом 2008 – 2012 рр. підтримується приблизно на одному рівні, що відповідає критичному рівню (більше 0,5). Однак дану тенденцію не можна розглядати як позитивну, оскільки рівень фінансового ризику дуже високий (у 2008 р., 2010 р., 2012 р. – перевищує 0,5). Крім того, значення даного показника є свідомством високої залежності галузі від зовнішніх інвесторів і кредиторів.

Коефіцієнт маневреності власного капіталу залізничного транспорту України є величиною від'ємною в результаті перевищення вартості необоротних активів величини власного капіталу галузі за рахунок зростання довгострокової дебіторської заборгованості та довгострокових фінансових інвестицій. Таким чином, протягом аналізованого періоду спостерігається тенденція збереження погіршення фінансового стану при достатньо високому рівні фінансової автономії.

Коефіцієнти покриття характеризують фінансову стійкість із позицій витрат, пов'язаних з обслуговуванням зовнішніх джерел залучених коштів. До основних коефіцієнтів покриття відносять (а) коефіцієнт структури покриття довгострокових вкладень, (б) коефіцієнти структури довгострокових джерел фінансування (довгострокового залучення позикових коштів і фінансової незалежності капіталізованих джерел). Результати розрахунку цих показників для залізничного транспорту України наведені в табл. 1.

Як видно з даних табл. 1, частка основних засобів і інших необоротних активів, що профінансовані зовнішніми інвесторами, протягом 2008 – 2012 рр. поступово знижується, що є свідомством, з одного боку, зменшення залежності галузі від зовнішніх інвесторів, а, з іншого боку, погано проробленої стратегії залізничного транспорту щодо оновлення основних засобів. Ця тенденція підтверджується достатньо високими значеннями рівня фінансової незалежності капіталізованих джерел (понад 0,6). Таким чином, у галузі існує резерв довгострокового залучення позикових коштів без небезпеки подальшого погіршення фінансової стійкості.

Для характеристики джерел формування матеріальних оборотних коштів (запасів) використовують три показники, що характеризують різні джерела фінансування: (а) власні оборотні кошти, (б) власні оборотні кошти та довгострокові позичкові джерела формування запасів (функціонуючий капітал), (в) загальна величина основних джерел формування запасів. Результати розрахунку цих показників для залізничного транспорту України наведені в табл. 1.

Як видно з даних табл. 1, існують значні проблеми формування джерел коштів у галузі. Так, протягом аналізованого періоду наростала нестача коштів: власних оборотних коштів – на 106,7%, капіталу, що функціонує, – у 2,2 рази, загальної величини основних джерел формування запасів – у 2,4 рази, що є свідомством нераціонального формування джерел коштів залізничного транспорту України та відсутності доступних джерел фінансування.

Сформовані тенденції капіталізації, покриття та формування джерел коштів галузі можуть бути узагальнені за допомогою трикомпонентної моделі, заснованої на визначенні трьох показників забезпеченості запасів джерелами формування:

- 1) надлишок (+) або нестача (–) власних оборотних засобів:

$$\pm \Phi^C = K_{c.ob.} - Z, \quad (1)$$

де $K_{c.ob.}$ – власні оборотні засоби на кінець звітної періоду; Z – матеріальні оборотні активи підприємства;

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

2) надлишок (+) або нестача (-) власних оборотних засобів і довгострокових позичкових джерел формування запасів:

$$\pm \Phi^T = K_{c.дз.} - З, \quad (2)$$

де $K_{c.дз.}$ – власні оборотні засоби та довгострокові позикові джерела формування запасів;

3) надлишок (+) або нестача (-) загальної величини основних джерел формування запасів:

$$\pm \Phi^O = K_o - З, \quad (3)$$

де K_o – загальна величина основних джерел формування запасів.

За допомогою цих показників визначається трикомпонентний показник типу фінансової стійкості на основі формули:

$$S(\Phi) = \begin{cases} 1, & \text{якщо } \Phi > 0, \\ 0, & \text{якщо } \Phi < 0. \end{cases} \quad (4)$$

Ця модель характеризує тип фінансової стійкості підприємства (рис. 2).



Рис. 2. Типи фінансової стійкості

Аналіз результатів розрахунків табл. 1 за допомогою моделі (1)–(4) свідчить, що ситуація в галузі протягом 2008–2012 рр. відповідає кризовому фінансовому стану, що при збереженні існуючих тенденцій може загрожувати банкрутством.

Таким чином, можна діагностувати суттєве погіршення фінансової стійкості залізничного транспорту України, що в умовах інституціональних перетворень є

очікуваням. Такий стан фінансів галузі є наслідком не тільки підвищення нестаціо-нестационарності її внутрішньої та зовнішньої діяльності, а й, насамперед, проблем, пов'язаних із фінансовим менеджментом. Тому існує нагальна потреба визначення причин погіршення фінансового стану внаслідок зміни фінансової стійкості залізничного транспорту України.

Як зазначає Бочаров В. В., для того, щоб рівень фінансової стійкості підтримувався на досить високому рівні, необхідно дотримуватися чотирьох балансових пропорцій [25, с. 74]: пропорція 1: найліквідніші активи мають покривати найтерміновіші зобов'язання (грошові кошти і короткострокові цінні папери мають перевищувати (або дорівнювати) короткострокову заборгованість підприємства);

пропорція 2: активи підприємства, що швидко реалізуються, мають покривати короткострокові пасиви (дебіторську заборгованість, кошти на депозитах мають перевищувати (або дорівнювати) короткострокові кредити і позики та ту частину довгострокових, термін погашення яких закінчується в даному звітному періоді);

пропорція 3: активи, що повільно реалізуються, мають покривати довгострокові пасиви (запаси готової продукції, сировини, матеріалів і та частина дебіторської заборгованості, платежі за якою очікуються пізніше, ніж через 12 місяців після звітної дати, мають перевищувати (або дорівнювати) довгострокові кредити та позики (зі строком погашення понад 12 місяців після звітної дати));

пропорція 4: постійні (що важко реалізуються) активи мають покриватися постійними пасивами (основні засоби підприємства мають бути меншими (або дорівнювати) власних засобів підприємства (уставний, додатковий та резервний капітал)).

Дотримуватися даних пропорцій для залізничного транспорту України досить проблематично через порушення балансу між джерелами фінансування. Така тенденція стала формуватися як результат підвищення інтенсивності залучення позикових коштів у фінансовій та нефінансовій формах без врахування реальної можливості їх своєчасного погашення.

Ця проблема є передумовою появи іншої: формування тривалої простроченої заборгованості, погіршення співвідношення між кредиторською та дебіторською заборгованістю. Зростання простроченої заборгованості відображає швидкість скорочення фінансових джерел відновлення виробництва, нормального відтворення основних засобів (перш за все, об'єктів інфраструктури та елементів рухомого складу).

Основною причиною наростання негативної динаміки показників співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованості, а також посилення тенденції до зростання простроченої заборгованості в її загальній сумі, є фізичний та моральний знос основних виробничих засобів, часткова або повна зупинка як простого, так і розширеного їх відтворення [26, с. 110]. Результатом цього є різке падіння потенціально можливих обсягів виробництва (на залізничному транспорті – зниження пропускну здатності та перевізних можливостей), що супроводжується відповідним скороченням власних джерел фінансування операційної діяльності і, як наслідок, критичним зниженням платоспроможності підприємства, галузі тощо.

Ще однією ключовою проблемою, що обумовлює зниження поточної фінансової стійкості залізничного транспорту України, є дефіцит грошових оборотних коштів для фінансування операційної діяльності. Як довів проведений аналіз потенційно можливих сценаріїв майбутньої галузі [15, 27], основною причиною цього є комплекс проблем, що супроводжує функціонування галузі в умовах

інституціональних перетворень, а саме: погіршення стану об'єктів інфраструктури й елементів рухомого складу, недостатній рівень капітальних інвестицій в їх оновлення, зменшення попиту на перевезення внаслідок кризових явищ у національній економіці, збереження практики перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, надмірне зростання частки позикових коштів (насамперед, короткострокових кредитів) у структурі капіталу, підвищення залежності від зовнішніх кредиторів, збільшення залежності від зовнішніх джерел фінансових ресурсів, зростання витратної частини фінансового грошового потоку та ін. Недостатня увага на ці проблеми може спровокувати не лише подальше погіршення фінансового стану та зниження фінансової стійкості залізничного транспорту України, а й, навіть, призвести до його банкрутства, що матиме негативні наслідки для всієї національної економіки, зокрема провідних галузей промисловості.

Висновки та пропозиції. На залізничному транспорті України існує проблема підтримання фінансової стійкості галузі. Однак вирішення даної проблеми залежить від викорінення причин її виникнення, удосконалення системи управління фінансами залізничного транспорту.

Для підтримки «нормальної» фінансової стійкості та покращання фінансового стану галузі необхідне визначення оптимального балансу між власними і позиковими фінансовими ресурсами. Для цього слід сформувати умови фінансової рівноваги як нормативної бази для підтримки фінансової стійкості та платоспроможності галузі у короткостроковій та довгостроковій перспективі та недопущення безконтрольного збільшення частки позикових коштів у структурі фінансових ресурсів і нерационального використання необоротних активів. Як зазначають М. С. Абрютіна, А. В. Грачов, така рівновага накладає певні обмеження на розмір зобов'язань підприємства перед працівниками, бюджетом, інвесторами та банками [28, с. 202], оскільки підприємству слід посилити контроль за співвідношенням власних фінансових можливостей із залученими кредитами. Також необхідно змінити підхід до розподілу одержуваного прибутку: основну частину прибутку слід використовувати в якості оборотного капіталу, спрямованого на фінансування операційної та інвестиційної діяльності.

Крім того, вирішення проблем забезпечення необхідного рівня фінансової стійкості та поліпшення фінансового стану залізничного транспорту неможливе без активної підтримки держави щодо розробки та реалізації програм пільгового кредитування простого і розширеного відтворення основних засобів, зайнятих у процесах перевезення вантажів і пасажирів, а також компенсації витрат галузі на перевезення пільгових категорій населення.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Кравченко О. О.* Фінансове планування та прогнозування з позицій неокласичної, інституційної та еволюційної парадигм / О. О. Кравченко // Економічний форум. – 2012. – № 1. – С. 18–28.
2. *Бланк И. А.* Управление финансовой безопасностью предприятия / И. А. Бланк. – К. : Эльга, 2009. – 778 с.
3. *Бочаров В. В.* Финансовое моделирование / В. В. Бочаров. – СПб. : Питер, 2000. – 208 с.
4. *Brealey R. A.* Principles of corporate finance. / R. A. Brealey, S. C. Myers, F. – [10th ed.]. – New York: McGraw-Hill, 2011. – 976 p.
5. *Brigham E. F.* Fundamentals of Financial Management / E.F. Brigham, J.F. Houston. – Mason: Cengage Learning, 2009. – 752 p.

6. Грачев А. В. Финансовая устойчивость предприятия: критерии и методы оценки в рыночной экономике / А. В. Грачев. – М. : «Дело и Сервис», 2010. – 396 с.
 7. Елецких С. Я. Усовершенствование процесса управления финансово устойчивым развитием промышленного предприятия / С. Я. Елецких // Экономика промышленности. – 2012. – № 3–4. – С. 74–80.
 8. Забродский В. А. Диагностика финансовой устойчивости функционирования производственно-экономических систем / В. А. Забродский, Н. А. Кизим. – Харьков: Бизнес Информ, 2000. – 108 с.
 9. Костырко Л. А. Диагностика потенциала финансово-экономической устойчивости предприятия: [монография] / Л. А. Костырко. – 2-е изд., перераб. и дополн. – Харьков: Фактор, 2008. – 336 с.
 10. Крейнина М. Н. Финансовая устойчивость предприятия: оценка и принятие решений / М. Н. Крейнина // Финансовый менеджмент. – 2001. – № 2. – С. 3–5.
 11. Altman E. Corporate Financial Distress and Bankruptcy / E. Altman, 3rd edition. – John Wiley and Sons, 2005. – 384 p.
 12. Taffler, R. Going, Going Gone - four factors which predict / R/ Taffler, H. Tisshaw // Accountancy. – 1977. – March. – Pp. 50–54.
 13. Шеремет А. Д. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций / А. Д. Шеремет, Е. В. Негашев. – М. : Инфра-М, 2008. – 208 с.
 14. Баканов М. И. Теория экономического анализа / М. И. Баканов, М. В. Мельник, А. Д. Шеремет. – М. : Финансы и статистика, 2007. – 536 с.
 15. Кравченко О. А. Будущее железнодорожного транспорта Украины как отражение тенденций его развития / О. А. Кравченко // Экономика промышленности. – 2013. – № 3 (63). – С. 77–92.
 16. Лапуста М. Г. Определение характера финансовой устойчивости предприятия / М. Г. Лапуста. [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.elitarium.ru/2007/04/20/finansovaja_ustojichivost_predprijatija.html.
 17. Новгородов П. А. Проблемы оценки финансовой устойчивости предприятий / П. А. Новгородов // Сибирская финансовая школа: АВАЛЬ. – 2002. – № 2. – С. 31–33.
 18. Стажкова М. М. Общая оценка финансовой устойчивости компании / М. М. Стажкова. [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://the-best-business.ru/articles/1_3/003.shtml.
 19. Ковалев В. В. Финансовый анализ: методы и процедуры / В.В. Ковалев. – М. : Финансы и статистика, 2003. – 560 с.
 20. Грачев А. В. Моделирование финансовой устойчивости предприятия / А. В. Грачев // Финансовый менеджмент. – 2003. – № 5. – С. 32–39.
 21. Ермолаев С. Как обеспечить финансовую устойчивость / С. Ермолаев // Финансовый Директор. – 2008. – №10. – С. 26–32.
 22. Кучинский А. В. Внешний анализ сбалансированности денежных потоков инновационно-ориентированного предприятия / А. В. Кучинский // Экономические науки. – 2010. – № 11 (72). – С. 243–246.
 23. Моисеева Е. Г. Управление денежными потоками: планирование, балансировка, синхронизация / Е. Г. Моисеева // Справочник экономиста. – 2010. – № 5. [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.profiz.ru/se/5_2010/upravlenie_deneznymi_poto/.
 24. Кононенко О. Анализ финансовой отчетности / О. Кононенко. – [3-е изд., перераб. и доп.]. – Харьков: Фактор, 2005. – 156 с.
 25. Бочаров В. В. Финансовый анализ / В. В. Бочаров. – СПб. : Питер, 2004. – 240 с.
 26. Санькова Е. Г. Финансовая устойчивость как один из показателей оценки финансового состояния / Е.Г. Санькова // Труды НГАСУ. – Новосибирск: НГАСУ, 2001. – Выпуск 3 (14). – С. 109–111.
 27. Кравченко О. А. Проблемы создания инфраструктурных условий для развития торгово-экономических отношений Украины с ЕС и ТС: железнодорожный транспорт / О. А. Кравченко // Экономика промышленности. – 2013. – № 1–2 (61–62). – С. 262–273.
 28. Абрютин М. С. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия / М. С. Абрютин, А. В. Грачев. – М. : Дело и Сервис, 1998. – 256 с.
-