

УДК 658.14 (045)

Рекова Н. Ю., Волошина О. В.

СУЧАСНИЙ ФІНАНСОВИЙ СТАН МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

За 200 років свого розвитку машинобудування посіло важливе місце серед усіх галузей економіки світу. В Україні машинобудівні підприємства більшою мірою залишилися у спадок від радянської економіки і сконцентровані у Придніпровському, Північно-східному та Донецькому економічних районах. Основним споживачем продукції вітчизняного машинобудування були країни пострадянського простору. Враховуючи зміни політичних та економічних орієнтирів як в нашій країні, так і у країн-сусідів, машинобудівні підприємства втрачають традиційні ринки збуту, у зв'язку з чим спостерігається спад виробництва загалом по галузі на 17% у 2013 році та на 24% у 2014 році [1]. Спостерігається епізодичність, несистемність і неефективність більшості програм, урядових стратегій та концепцій розвитку машинобудівної галузі. Попри це дана галузь залишається стратегічно важливою для країни, обсяги виробництва продукції машинобудування становлять 8% від загального промислового випуску та 6,6% ВВП України.

Наявність проблем розвитку галузі зумовлює потребу оцінки ступеня їх складності та можливого негативного впливу на розвиток економіки загалом. Слід зазначити, що сучасні проблеми розвитку вітчизняного машинобудування розглядаються в працях Маслак О.І., Касич А.О., Гришко Н.Є., Хоменка М.М., Перерви П.Г., Кузьминчук Н. В., Андрєєва Є. Л. та ін. [2, 3, 4]. Автори більше уваги концентрують на загальних принципах розвитку галузі, не виділяючи конкретних виробників. Питання фінансових аспектів діяльності машинобудівних підприємств вивчаються такими вченими, як Прокопенко О.Ю., Рзаєва Т.Г., Розумович Н.Ф. [5, 6, 7] та інші. Окремо треба відзначити праці вчених, в яких розкриваються різні підходи до фінансового аналізу будь-яких підприємств, зокрема оцінки ймовірності банкрутства та рівня фінансового стану. В нашій роботі ми будемо опиратися на методики Сайфуліна Р.С. і Кадикова Г.Г. а також В.І. Баріленко (зі співавторами), оскільки в роботі Посохова І.М. [8] обґрунтовано застосовування саме цих моделей для аналізу та оцінки ризику банкрутства вітчизняних корпорацій.

Метою статті є обґрунтування використання методик оцінки фінансового стану підприємств у галузі машинобудування, вивчення сучасного фінансового стану провідних машинобудівних підприємств України та виявлення факторів негативного впливу.

В першу чергу, необхідно зазначити, що машинобудівна галузь включає в себе значну кількість підгалузей і її продукція є урізноманітненою. Вивчення статистичної інформації щодо обсягу випуску основних видів промислової продукції показало, що за десять останніх років більше ніж на 80% скоротилося виробництво різного роду верстатів (-85%), штампувального кувального та пресового обладнання (-95%), обладнання, що використовується в ливарному виробництві (-94%), бурильних машин (-81), зернозбиральних комбайнів (-90%). Суттєво скоротилися обсяги автомобілебудування: виробництво легкових автомобілів впало на 85%, вантажних – на 89%, а виробництво автобусів скоротилося на 65%. Також зазнало скорочення виробництво вагонів – на 75%. Середні темпи падіння виробництва у натуральному вимірнику склали 34%.

З усіх видів продукції машинобудування зростання відбулося лише за двома видами: виробництво причепів та напівпричепів зросло на 68% і виробництво обладнання для переробки м'яса або птиці – у 20 разів [1].

Якщо розглядати останні роки, то протягом трьох років не зазнає суттєвого скорочення і має певні перспективи до зростання виробництво сільськогосподарської техніки (борони, косарки, сівалки, розпушувачі), вантажопідіймачів та конвеєрів, всі інші виробництва скоро-

чуються достатньо серйозними темпами, особливо враховуючи деяке зростання галузі, що спостерігалось до 2008 року.

Таким чином, проблеми галузі не є несподіваними, вони накопичуються роками і належного вирішення не знаходять ні з боку власників підприємств, ні з боку держави. У зв'язку з чим автори статті не погоджуються з тим підходом, що саме зміна політичного вектору розвитку України зумовила кризові явища галузі. Основними причинами кризи є все ж таки низька конкурентоспроможність продукції вітчизняного машинобудування та недостатність фінансових ресурсів для інноваційного розвитку. Підтвердити або спростувати цю тезу зможемо за результатами оцінки фінансового стану основних підприємств машинобудівної галузі.

Тут необхідно відзначити, що сучасна фінансова наука розробила значну кількість методик оцінки фінансового стану підприємства: експрес аналіз звітності, коефіцієнтний аналіз, динамічний аналіз. Проте, на нашу думку, найбільш повноцінним та інформативним є фінансовий аналіз за дискримінантними моделями, який широко використовується з метою оцінки ймовірності банкрутства підприємства в західній практиці. Він поєднує в собі коефіцієнтний метод, метод інтегрального показника, дозволяє прослідковувати вплив факторів на рівень фінансового стану та дає змогу здійснювати оцінку в динаміці.

Зазначимо, що використання моделей Альтмана, Беєрмана, Спрінґейта та інших зарубіжних вчених не є обґрунтованим в українських умовах господарювання, хоча б тому, що їх інформаційний простір сягає більше 50 років, а українські підприємства хоч і працюють ще з часів Радянського Союзу, інформаційну базу накопичують у кращому разі з 90-років. Окрім того рівень інфляції та відсоткових ставок в Україні та на заході суттєво різняться, що погіршує процедури прогнозування та планування. Неспівставлюваними також є показники фінансових результатів та рентабельності. Саме тому з метою відбору методичного інструментарію для подальших розрахунків більш детально розглянемо вітчизняні моделі та моделі запропоновані російськими і білоруськими вченими (таблиця 1).

Модель, запропонована Р. С. Сайфуліним і Г.Г. Кадиковим у своєму складі містить окремо показник, який характеризує фінансову стійкість (коефіцієнт забезпеченості власними засобами), показник, що характеризує ліквідність (коефіцієнт поточної ліквідності), показник що характеризує ділову активність (коефіцієнт оборотності авансованого капіталу) та показники що характеризують рентабельність як бізнесу загалом (рентабельність продажів), так і капіталу зокрема (рентабельність власного капіталу). У зв'язку з цим, дана модель дає достатню інформацію про рівень фінансового стану та є досить простою у використанні.

Модель Зайцева націлена виключно на оцінку ймовірності банкрутства і не дасть змоги оцінити рівень фінансового стану підприємства, котре отримує прибуток, у зв'язку з цим вона не може бути використана у даному дослідженні.

Модель Савицької досить різностороння, оскільки до її складу відносяться і показники структури активів (оборотний капітал / основний капітал), і показники структури та ефективності пасивів, і показник прибутковості. Недоліком є те, що не використовується показник рентабельності продажів, який по своїй суті є основою формування всіх інших показників рентабельності. Проте, вона може показувати комплексну оцінку не лише ймовірності банкрутства, а й динаміки фінансового стану підприємства.

Моделі українських вчених таких як А.А. Терещенка та А. Маввійчук найбільш повно враховують особливості господарювання в Україні. З цих двох моделей прийнятнішою є модель Терещенка, оскільки друга переобтяжена значною кількістю факторів, які частково дублюють інформацію. В моделі Терещенка показники побудовані шляхом розширення моделі і тому легко обчислюються за допомогою EXCEL.

Модель міністерства фінансів побудована з метою оцінки ймовірності банкрутства підприємств державної власності. Нею цілком можна скористатися для оцінки фінансового стану підприємств недержавного сектору, якими є машинобудівні підприємства, однак вона є більш трудозатратною, бо містить значну кількість факторів.

Таблиця 1

Моделі оцінки фінансового стану українських підприємств

Автори моделі	Базова формула моделі	Фактори моделі
Сайфулін Р. С. і Кадиков Г. Г.	$R = 2Kз + 0,1Kп.л + 0,08Ko.a + 0,45Km + 1,0Kрвк$	Kз – коефіцієнт забезпеченості власними засобами Kп.л – коефіцієнт поточної ліквідності Ko.a – коефіцієнт оборотності авансованого капіталу Km – рентабельність продажів Kрвк – рентабельність власного капіталу
Зайцев О. П.	$R = 0,25 Kзб + 0,1Kз + 0,2Kс + 0,25 Kзр + 0,1Kфр + 0,1Kзав$	Kзб – чистий збиток / власний капітал Kз – кредиторська заборгованість / дебіторську заборгованість Kс – короткострокові зобов'язання / (грошові кошти + короткострокові фін. вкладення) Kзр – чистий збиток / виручка (нетто) від продажу Kфр – зобов'язання / власний капітал Kзав – активи / виручка (нетто) від продажу
Савицька Г. В.	$Z = 0,111x_1 + 13,239x_2 + 1,67x_3 + 0,515x_4 + 3,8x_5$	x ₁ – власний оборотний капітал / оборотні активи x ₂ – оборотний капітал / основний капітал x ₃ – виручка (нетто) від продажу / середня вартість капіталу x ₄ – прибуток до оподаткування / середні активи x ₅ – власний капітал / підсумок активу
Терещенко А. А.	$Z_{Гр} = 1,5A + 0,08B + 10C + 5D + 0,3E + 0,1F$	A – високоліквідні активи / виручка від реалізації B – активи / позикові кошти C – чистий прибуток / активи D – чистий прибуток / виручка від реалізації E – виробничі запаси / виручка від реалізації F – виручка від реалізації / активи
Матвійчук А.	$Z = 0,033x_1 + 0,268x_2 + 0,045x_3 - 0,018x_4 - 0,004x_5 - 0,015x_6 + 0,702x_7$	x ₁ – оборотні активи / необоротні активи x ₂ – чистий дохід від реалізації / поточні зобов'язання x ₃ – чистий дохід від реалізації / власний капітал x ₄ – баланс / чистий дохід від реалізації x ₅ – (оборотні активи - поточні зобов'язання) / оборотні активи x ₆ – (довгострокові зобов'язання + поточні зобов'язання) / баланс x ₇ – власний капітал / (забезпечення наступних витрат і платежів + довгострокові зобов'язання + поточні зобов'язання)
Модель міністерства фінансів	$Z = 1,179 x_1 + 0,789 x_2 + 0,442 x_3 + 0,3 x_4 + 0,255 x_5 + 0,113 x_6 - 2,29$	X ₁ – Коефіцієнт покриття; X ₂ – Коефіцієнт фінансової незалежності; X ₃ – Коефіцієнт оборотності капіталу; X ₄ – Коефіцієнт рентабельності операційного продажу за грошовим потоком; X ₅ – Коефіцієнт рентабельності власного капіталу; X ₆ – Коефіцієнт оборотності оборотних активів; Вільний член дискримінантної функції.

*Складено автором на основі джерел [5, 6, 8]

Таким чином, враховуючи перелічені недоліки, для подальшої комплексної оцінки фінансового стану підприємств машинобудівної галузі будемо використовувати такі моделі: модель Р. С. Сайфуліна і Г.Г. Кадикова, модель А.А. Терещенка та у випадку нечітких висновків доповнимо розрахунки за моделлю А. Матвійчук.

Наступним етапом дослідження є обробка даних фінансової звітності машинобудівних підприємств та їх аналіз за наведеною методикою. Об'єктом дослідження вибрані лише ті підприємства, акції яких обертаються на біржовому ринку, оскільки в подальшому необхідно оцінити ступінь взаємозв'язку показників фінансового стану та ринкової вартості акцій. Крім того, виявити взаємозалежність зміни показників фінансового стану та показника вартості акцій можна лише здійснюючи розрахунки у динаміці, тому оцінка фінансового стану буде здійснюватися не лише за останній період, а й за період 5-ти та 10-ти літньої давнини, тобто за 2014, 2009 та 2004 роки. Це дасть змогу прослідкувати динаміку фінансового стану підприємств та виявити напрямки трендів.

Опрацьовуючи інформацію української біржі щодо переліку цінних паперів, включених до лістингу, було виявлено, що зі 164 емітентів 19 це підприємства машинобудівної галузі, а це означає, що 12% ліквідності ринку акцій залежить від фінансових показників машинобудівних підприємств.

Далі представимо результати оцінки фінансового стану досліджуваних підприємств у розрізі обраних моделей та за роками (табл. 2).

Таблиця 2

Результати оцінки фінансового стану машинобудівних підприємств

	Модель Р. С. Сайфулін і Г.Г. Кадиков			Модель А.А. Терещенко			Модель А. Матвійчук		
	2004	2009	2014	2004	2009	2014	2004	2009	2014
АвтоКрАЗ	0,92	0,45	0,08	1,93	6,40	0,51	0,89	0,00	0,38
Азовзагальмаш	0,36	-0,57	-11,13	0,44	-1,13	-33,0	1,93	-0,13	-0,51
Богдан Моторс	1,12	0,04	1,99	1,12	-3,45	-14,4	1,83	0,44	-0,17
Дніпровагонмаш	0,81	-0,73	3,97	0,75	-3,99	1,89	1,47	0,79	16,37
Дніпровагонрембуд	0,40	-5,21	2,78	0,37	-23,63	-5,12	1,19	-0,42	-0,11
Дружківський машинобудівний завод	-0,10	-0,57	-4,60	0,58	-1,17	-40,3	0,80	0,70	0,30
Кременчуцький колісний завод	1,86	1,51	1,32	2,56	0,58	1,38	6,54	4,08	2,59
Крюківський вагонобудівний завод	4,17	0,84	3,85	2,56	1,32	-1,04	3,75	3,61	3,83
Луганськтепловоз	-0,12	8,65	-0,56	0,34	-4,83	0,72	1,05	-1,14	1,00
Маріупольський завод важкого машинобудування	0,13	-1,38	-1,15	0,34	-1,64	1,97	1,27	0,87	0,84
Новокраматорський машинобудівний завод	1,68	2,08	1,75	2,55	2,18	2,84	3,95	6,48	3,71
Полтавський автоагрегатний завод	5,86	5,25	4,20	1,73	4,60	-5,16	5,45	0,29	-0,13
Полтавхіммаш	1,10	-5,67	0,05	0,34	-6,72	-27,8	5,52	0,55	5,73

Продовження табл. 2

Смілянський електро-механічний завод	2,13	0,74	0,52	3,50	0,42	-12,2	7,85	0,96	-0,05
Старокраматорський машинобудівний завод	0,23	0,28	1,81	0,11	0,27	-0,48	1,36	0,83	1,01
Стахановський вагонобудівний завод	-27,4	0,99	0,20	-1,25	0,73	-8,88	19,77	0,64	0,56
Сумське машинобудівне науково-виробниче об'єднання ім.М.В.Фрунзе	0,93	1,27	0,70	0,92	1,97	-1,00	1,24	1,04	-0,19
Насосенергомаш	1,27	1,61	0,65	2,33	2,88	1,29	1,86	1,49	1,37
Харківський машинобудівний завод «Світло шахтаря»	2,76	2,88	1,81	4,27	3,19	1,98	10,70	12,58	2,35

*Складено автором на основі джерела [9]

Попередні висновки, які зроблено у процесі розрахунків зведено до того, що використовувати одну модель для аналізу є достатньо ризиковим, бо кожна з них містить специфічні показники, які не лише доповнюють один одного, а виступають певною точкою контролю. Так найбільше викривлень виявлено за моделлю Р. С. Сайфуліна і Г.Г. Кадикова. Частина машинобудівних підприємств протягом останніх років не просто втратила власний капітал, а й довела його до від'ємного значення. Це такі підприємства, як Азовзагальмаш, Богдан Моторс, Дніпровагонрембуд, Полтавський авто агрегатний завод, Смілянський електромеханічний завод, Сумське машинобудівне науково-виробниче об'єднання ім.М.В.Фрунзе, Маріупольський завод важкого машинобудування, тобто 37 % підприємств працюють виключно на залучених коштах. Так от, у вказаній моделі показник рентабельності власного капіталу повністю втрачає свій економічний зміст, оскільки від'ємне значення чисельника (збиток) перебивається від'ємним значення знаменника (власний капітал) і в подальшому збільшує інтегральний показник замість того що б зменшувати його. Тому вважаємо, що можна цілком обґрунтовано стверджувати про недоречність використання даної моделі для машинобудівної галузі.

Найбільш фінансово стійкими є всього три підприємства галузі – Кременчуцький колісний завод, Новокраматорський машинобудівний завод і Харківський машинобудівний завод «СВІТЛО ШАХТАРЯ». Ці підприємства отримали позитивні оцінки за всіма методиками і протягом всіх трьох досліджуваних періодів. Зазначимо, що ні криза 2008–2009 років, ні конфлікти і криза 2013–2014 років не похитнула їх фінансової стійкості. Це говорить про те, що підприємства мають правильно організовану структуру активів і капіталу, диверсифіковані ринки збуту, конкурентоспроможну продукцію. Звичайно спостерігається певне падіння інтегрального показника, однак все одно він далекий від критичного значення.

За всіма іншими підприємства різні методики давали різні результати. Оцінюючи можливість використання методики для подальшого аналізу фінансового стану підприємств машинобудування звернемо увагу на те, що підприємства з відсутнім власним капіталом не можуть називатися фінансово-стійкими. Саме методика Сайфуліна і Кадикова дала три рази інформаційний збій назвавши підприємство з від'ємним власним капіталом фінансово стійким. Інші методики, враховуючи відсутність в них показника рентабельності власного капіталу показували адекватні результати.

З метою виявлення факторів, що визначають рівень фінансового стану, розглянемо показники кожного підприємства окремо.

Фінансовий стан АвтоКрАЗу за критеріальним показником моделей перебуває на критичному рівні протягом всіх десяти років дослідження. Однак, позитивним є наявність власного оборотного капіталу, що свідчить про позитивну структуру фінансування. Також достатніми є показники співвідношення виручки з активами та поточними зобов'язаннями. Якщо у 2004 році підприємство мало комерційну маржу на рівні 15%, у 2009 – на рівні 10%, то у 2014 році підприємство отримало збиток на рівні 9% виручки. Основною проблемою підприємства є роздуті витрати, які в тому числі обумовлені недовантаженістю виробничих потужностей. Особливим є фінансовий стан Дніпровагонмаш. Це єдине підприємство, яке в останній період зуміло покращити рівень фінансового стану за всіма моделями. Однак, якщо досліджувати фактори моделей, то виявляється, що таке покращення зумовлене надлишковою ліквідністю активів. Рівень активів переважає поточні зобов'язання більше ніж у тричі. А коефіцієнт поточної ліквідності складає 20, при нормі 1. Саме таке суттєве перевищення витягнуло інтегральний показник кожної моделі до нормального рівня. Однак підприємство і у 2014 році і у 2009 році було збитковим і рівень власного капіталу постійно скорочується. Проблемою підприємства є надмірна дебіторська заборгованість, яка відволікає кошти з обороту і не забезпечує їх рентабельності. Негативний фінансовий стан протягом всіх десяти років дослідження має Дружківський машинобудівний завод. За п'ять років підприємство наростило активи більше ніж в три рази, але частина потужностей підприємства постраждала від бомбардувань, тому покращення фінансового стану можливе не скоро і лише за умови вирішення питань Донбасу та значних інвестицій для перебудови та розвитку підприємства. Позитивно можна відзначити рівень фінансового стану Крюківського вагонобудівного заводу. Підприємство значну суму ресурсів направляє на інноваційну діяльність розробляючи нові види тепловозів та електровозів, адаптованих під умови української залізниці. Проте роками чекаючи державного замовлення на вже розроблену продукцію, отримує мінімум. Саме це стало причиною скорочення виробництва у 2014 році і подальше скорочення персоналу у 2015. При всіх фінансових показниках в рамках нормативів, підприємство скорочує виробничий потенціал.

ВИСНОВКИ

Отже проведене дослідження показало, що рівень фінансового стану підприємств машинобудівної галузі є незадовільним. Спостерігається не просто уповільнення розвитку, а падіння більшості фінансових коефіцієнтів. Рівень рентабельності станом на 2004 рік коливався від 3 до 17%, а у 2014 році рівень збитку сягає 20%, а у частини підприємств збитки перекрыли рівень власного капіталу. Спільними проблемами для всіх підприємств є недостатня конкурентність продукції через орієнтацію на невибагливий російський ринок. Роздутий рівень активів, високу дебіторську заборгованість, частина якої є сумнівною щодо повернення. Лише 3 з 19 підприємств втримали свої позиції на ринку. Саме через гнучку асортиментну політику, націлену на пошук потреби у продукції на ринку близького сходу та європейському. Решта підприємств самостійно вийти з кризового стану не в змозі. Вони потребують державної підтримки. Для того що б вона була ефективною та враховуючи низьку спроможність держави до інвестицій, пропонуємо вивчати та впроваджувати в діяльність промислових підприємств механізм індустріальних та технологічних парків. Такий досвід виправдав себе на Рижській автобусній фабриці (Латвія). Машинобудівним заводам дісталися у спадок значні промислові ділянки землі, тому залучення інвесторів по кластерному принципу та на умовах пільгового оподаткування, як це передбачено Законом про індустріальні парки, дасть змогу зберегти виробничий потенціал, підвищити ефективність використання ресурсів через їх повну завантаженість, а також зніме соціальну напругу шляхом збереження і додаткового створення робочих місць.

Результати апробації трьох різних методик оцінки фінансового стану підприємств показали наявність недоліків у кожній з них. Найбільше недоліків і викривлень у моделі Сайфуліна і Кадикова через показник рентабельності власного капіталу. Тому стосовно машинобудівних підприємств спростовано твердження Посохова [8] щодо доцільності використання цієї методики для українських підприємств. виправити недолік можна шляхом включення до моделі нульового рівня п'ятого фактору для підприємств з від'ємним рівнем власного капіталу. У двох інших досліджуваних методиках показник рентабельності власного капіталу не використовується, проте у випадку значного перевищення нормативного значення одного з факторів загальний рівень критерію моделі витягується до нормативного при чому всі інші фактори є критично низькими. Тому вважаємо за доречне при використанні цих моделей факторів рівень яких більше ніж у двічі перевищує загально прийнятий норматив замінювати нормативом, вважаючи надмірний рівень не виправданим. Так, наприклад, надмірна ліквідність, яка у 20 разів перевищила допустиме значення, дала змогу оцінити фінансовий стан підприємства як стійкий, при тому, що декілька років йде збиткова діяльність, вимивається власний капітал, рівень оборотності активів скорочується. Включення до моделі нормативного значення на рівні 1 замість 20 дає адекватну оцінку фінансового стану.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Статистична інформація [Електронний ресурс]: база даних / Державна служба статистики України. – Електронні дані. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Хоменко М. М. Ієрархічна процедура управління партнерськими відносинами машинобудівних підприємств. / М. М. Хоменко // Вісник КрНУ імені Михайла Остроградського. – 2014. – № 1(3). – Серія «Економічні науки». – С.125–132.
3. Гришко Н.Е. Механізм управління економічної безпекою машинобудівного підприємства в контексті розвитку трансфера технологій / Н.Е. Гришко, М.В. Маслак // Современные проблемы науки и образования [электронный научный журнал]. – 2013. – №2 – Режим доступа: URL: <http://www.science-education.ru/108-9063>
4. Кузьминчук Н. В. Якісний аналіз реалізації організаційно-управлінського потенціалу та конкурентостійкості підприємств машинобудування / Н. В. Кузьминчук, Є. Л. Андрєєва // Бізнес Інформ. – 2014. – №1. – С. 126–133.
5. Прокопенко О. Ю. Методи оцінки ризику банкрутства корпорації [Електронний ресурс] / О.Ю. Прокопенко. – НБУ ім. Вернадського. – 2010. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/vchdtu/2010_4/articles/Inform_tech/9_Prokopenko-1.pdf.
6. Рзаєва Т.Г. Порівняльна характеристика вітчизняної і зарубіжної методик визначення ймовірності банкрутства підприємства / Т.Г. Рзаєва, І.В. Стасюк // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. – № 4. – С. 89–93.
7. Розумович Н. Ф. Напрями фінансової стабілізації машинобудівних підприємств у забезпеченні конкурентних переваг / Н. Ф. Розумович // [Електронний ресурс] Ефективна економіка. – 2014. – № 8. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua>
8. Посохов І.М. Аналіз адекватності використання російських моделей оцінки ймовірності банкрутства для вітчизняних корпорацій / І. М. Посохов // Економіка, фінанси, право. – 2013. – №3. – С.32–36.
9. Річна фінансова звітність підприємств [Електронний ресурс] / Агентство з розвитку інфраструктури фондового ринку України. Офіційний сайт. – Режим доступу: <http://smida.gov.ua>. – Заголовок з екрану.