

підривають можливості здійснення нормального виробничого процесу, позбавляють можливостей залучення додаткових фінансових ресурсів внаслідок низької довіри кредиторів та інших контрагентів, зумовлюють додаткові непродуктивні витрати у вигляді пені та штрафів тощо. Саме для того, щоб завчасно виявити та виправити можливі негативні тенденції у фінансовому стані підприємства, проводиться фінансовий аналіз його діяльності. Разом з тим, обидва поняття мають свої особливості при їх оцінюванні у різних часових періодах: поточному й майбутньому.

Ліквідність менш динамічна порівняно з платоспроможністю. Причина в тому, що в міру стабілізації виробничої діяльності підприємства у нього постійно формується визначена структура активів та джерел коштів, різкі зміни яких порівняно рідкісні.

#### Джерела та література:

1. Бланк І. А. Фінансовий менеджмент / І. А. Бланк. – К. : Ельга, Ніка-Центр, 2004. – 656 с.
2. Болюх М. А. Економічний аналіз господарської діяльності / М. А. Болюх, В. І. Іващенко. – К. : ЗАТ «НІЧЛАВА», 2001. – 204 с.
3. Макаrchук І. Основні показники оцінки платоспроможності та ліквідності підприємств і методика їх визначення / І. Макаrchук // Формування ринкових відносин в Україні. – 2008. – № 7. – С. 36-41.
4. Поддєрьогін А. М. Фінанси підприємств : затв. МОНУ як підруч. / А. М. Поддєрьогін. – 6-е вид., перероб. та доп. – К. : КНЕУ, 2006. – 552 с.
5. Савицька Г. В. Економічний аналіз діяльності підприємства : реком. МОНУ як навч. посіб. / Г. В. Савицька. – К. : Знання, 2004. – 654 с.
6. Тарасенко Н. В. Економічний аналіз / Н. В. Тарасенко. – Львів : Новий Світ-2000, 2006. – 344 с.

**Кантур С.Ф., Гончаренко О.Г.**

**УДК 658.15:629.4**

### **КОМПЛЕКСНА ОЦІНКА ФІНАНСОВОГО СТАНУ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЦЬ**

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Залізничний транспорт є однією з найважливіших складових транспортно-дорожнього комплексу України. Важливу роль у цих процесах займає ведуча ланка технологічного ланцюга процесу перевезень – локомотивне господарство.

Сучасний стан функціонування локомотивного господарства України характеризується високим ступенем фізичного та морального зношення основного капіталу, зумовлює нагальну потребу в оновленні тягового рухомого складу за рахунок закупівлі локомотивів нового покоління. В цих умовах виникають фінансові проблеми підприємств цієї сфери господарювання. Для їх більш ефективного їх вирішення необхідно провести комплексну оцінку фінансового стану локомотивного господарства залізниць на окремому прикладі та виявити напрямки його подальшого розвитку.

**Аналіз досліджень та публікацій останніх років.** Проблему оцінки фінансового стану підприємства розглядали у своїх працях такі зарубіжні та вітчизняні науковці і практики, як О.Б. Бабанін, І.Т. Балабанов, В.М. Івахненко, С.П. Лоза, М.А. Ніколенко, Ю.Є. Пашенко, А.М. Поддєрьогін, В.Г. Равлюк, В.М. Суторміна, О.О. Терещенко та інші. Процес здійснення оцінки фінансового стану підприємства передбачає використання різних методів, прийомів, концепцій.

Так, методика, запропонована В.М. Суторміна, О.О. Терещенко та А. М. Поддєрьогін, виділяє показники рентабельності, ефективності управління, ділової активності, ринкової стійкості, ліквідності. І.Т. Балабанов та М.А. Ніколенко виділяють загальні показники рентабельності, показники фінансового стану та використання інвестицій. С. П. Лоза, Ю.Є. Пашенко, В.Г. Равлюк виділяють показники операційного аналізу, аналізу операційних витрат, управління активами, ліквідності, рентабельності, структури капіталу, ринкові показники.

**Виділення не вирішених частин загальної проблеми.** Аналіз економічної літератури свідчить про наявність різноманітних тлумачень сутності фінансового стану та визначень фінансової стійкості, фінансового положення підприємства. На сьогоднішній день така ланка залізниць як локомотивне господарство практично не висвітлювалась у наукових працях вітчизняних науковців та практиків, не проводився аналіз фінансового стану таких установ. Крім цього, необхідно відмітити відсутність єдиної думки щодо комплексної оцінки фінансового стану підприємства, у зв'язку з чим визначена проблема потребує подальшого науково-практичного дослідження.

**Мета і завдання дослідження.** Метою даної статті є комплексна оцінка фінансового стану локомотивного господарства залізниць.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення таких основних завдань:

- вивчити систему показників, які найбільш повно характеризують фінансове становище локомотивного господарства;

- виявити проблеми фінансового стану локомотивного господарства та напрямки його поліпшення.

**Виклад основного матеріалу.** Залізничний транспорт є найрозвинутішим в Україні, за загальною довжиною колії він посідає п'ятнадцяте місце у світі. За вантажообігом він виконує основні обсяги перевезень, що складає близько 70 % [3, с.22]

Локомотивне господарство забезпечує перевізну роботу залізниць тяговими засобами та утриманням їх відповідно до технічних вимог, формує такі якісні параметри транспортної послуги як ритмічність,

надійність, безпечність, своєчасність тощо. Система фінансування локомотивного господарства призначена для забезпечення грошовими ресурсами виробничих ланок у відповідності з планами і обсягами виконуваної перевізної роботи. В даний час, коли обсяги перевезень знижуються, дуже важливо правильно фінансувати цю ланку залізничного транспорту, а значить проводити комплексну оцінку його фінансового стану для більш ефективної роботи локомотивного господарства. На прикладі Відокремленого Структурного Підрозділу «Джанкойське Локомотивне Депо» Придніпровської Укрзалізниці проаналізуємо та проведемо оцінку його фінансовий стан за 2009-2011 роки. Така оцінка передбачає не тільки обчислення окремих коефіцієнтів, але і вивчення певного набору показників, які відображають різні аспекти діяльності підприємства [2, с.282].

За результатами проведення горизонтального та вертикального аналізу даних Відокремленого Структурного Підрозділу «Джанкойське Локомотивне Депо» Придніпровської Укрзалізниці (надалі – Локомотивне Депо) було виявлено, що валюта балансу на протязі 2009-2010 років мала тенденцію до зросту, але вже до 2011 вона характеризується зменшенням. На ці зміни могли вплинути безліч чинників, для вивчення яких необхідно перейти для більш глибокого аналізу підприємства. Для цього розглянемо таблицю 1.

**Таблиця 1.** Структура і динаміка необоротних та оборотних активів Локомотивного Депо за 2009-2011 р.

| Показники         | 2009          |                | 2010          |                | 2011          |                | Відхилення, тис грн |              |
|-------------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------------|--------------|
|                   | Сума, тис грн | Питома вага, % | Сума, тис грн | Питома вага, % | Сума, тис грн | Питома вага, % | 2010 до 2009        | 2011 до 2010 |
| Необоротні активи | 296247        | 91,6           | 292080        | 89,7           | 238840        | 83,2           | -4167               | -53240       |
| Оборотні активи   | 27076         | 8,4            | 33628         | 10,3           | 48172         | 16,8           | 6552                | 14544        |
| Баланс            | 323328        | 100            | 325714        | 100            | 287022        | 100            | 2385                | -38696       |

*Джерело:* розроблено автором на підставі даних «Балансу» за період 2009-2011 років.

З таблиці видно, що підприємство має «важку» структуру активів, оскільки вага необоротних активів більш ніж 40%, що свідчить про значні накладні витрати та високу чутливість до зміни виручки. При цьому треба зазначити, що у період 2009-2011 рр. питома вага необоротних активів в майні підприємства мала тенденцію до зниження. Вартість та доля оборотних активів навпаки виросла, завдяки зросту запасів. Це може свідчити з одного боку про намагання підприємства збільшити свою стабільність, з другого – про невикористання частини оборотних активів.

Коефіцієнт фізичного зносу основних засобів на 2009 рік склав 11%, на 2010 рік – 11%, на 2011 рік – 9%, відповідно коефіцієнт придатності склав 89%, 89% та 91%, що говорить про досить ефективне використання основних фондів.

Надалі, необхідно розглянути структуру пасиву балансу, відображену у таблиці 2.

**Таблиця 2.** Структура і динаміка власного та запозиченого капіталів Локомотивного Депо за 2009-2011 р.

| Показники           | 2009          |                | 2010          |                | 2011          |                | Відхилення, тис грн |              |
|---------------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------------|--------------|
|                     | Сума, тис грн | Питома вага, % | Сума, тис грн | Питома вага, % | Сума, тис грн | Питома вага, % | 2010 до 2009        | 2011 до 2010 |
| Власний капітал     | 319339        | 98,8           | 323744        | 99,4           | 282058        | 98,3           | 4405                | -41686       |
| Запозичений капітал | 3989          | 1,2            | 1970          | 0,6            | 4964          | 1,7            | -2019               | 2994         |
| Баланс              | 323328        | 100            | 325714        | 100            | 287022        | 100            | 2386                | -38692       |

*Джерело:* розроблено автором на підставі даних «Балансу».

З таблиці видно, що провідну долю в пасиві балансу займає власний капітал. Це свідчить про найвищу фінансову стійкість підприємства, але обмежує темпи свого розвитку (оскільки не може забезпечити формування необхідного додаткового обсягу активів в періоди сприятливої кон'юнктури ринку) і не використовує фінансові можливості приросту прибутку на вкладений капітал. Висока питома вага власного капіталу в сукупному капіталі розкриває підприємству можливості подальшого економічного зростання: збільшення активів і обсягів діяльності шляхом залучення середньо- і короткострокових кредитів банку та коштів інших кредиторів.

Після переконання в автономності підприємства, необхідно розглянути динаміку доходів, відображену на рис. 1, щоб оцінити його рентабельність.

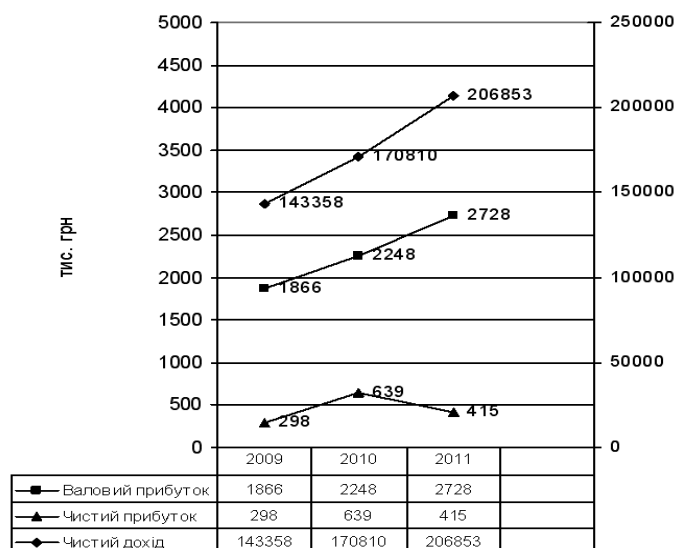


Рис. 1. Динаміка доходів Локомотивного Депо за 2009-2011 рр.

Джерело: складено автором на підставі «Звіту про фінансові результати» за період 2009-2011 р.

За даними рисунку видно, що завдяки збільшенню чистого доходу к 2011 року відбувається також і збільшення валового доходу. Чистий прибуток к 2010 року стрімко почав зростати, але к 2011 року поступово почав зменшуватись. Усе це можна пояснити змінами обсягу реалізації, собівартості продукції, станом матеріально-технічної бази та іншими чинниками.

Коефіцієнтний аналіз фінансового стану Локомотивного Депо проведемо за допомогою розрахунків коефіцієнтів ліквідності, платоспроможності, незалежності, фінансової стійкості та ділової активності.

Оцінка ліквідності балансу, яка полягає в порівнянні коштів по активу (згрупованих за ступенем спадної ліквідності) з короткостроковими зобов'язаннями по пасиву (групується за ступенем терміновості їх погашення), наведена у таблиці 3.

Таблиця 3. Угрупування активів за ступенем ліквідності та пасивів за ступенем терміновості Локомотивного Депо за період 2009-2011 рр.

| Актив | Методика розрахунку                | Сума, тис грн |        |        | Пасив | Методика розрахунку | Сума, тис грн |        |        |
|-------|------------------------------------|---------------|--------|--------|-------|---------------------|---------------|--------|--------|
|       |                                    | 2009          | 2010   | 2011   |       |                     | 2009          | 2010   | 2011   |
| A1    | стр 220+230+240                    | 16            | 8      | 7      | П1    | стр620-610-500-510  | 2849          | 920    | 3328   |
| A2    | стр150по 210+250+270               | 15399         | 24263  | 37960  | П2    | стр500+510+610+630  | 98            | 57     | 97     |
| A3    | Стр040+045+100+110+120+130+140+275 | 11666         | 9363   | 10215  | П3    | стр480              | 0             | 0      | 0      |
| A4    | стр 080                            | 295247        | 291080 | 237840 | П4    | стр380+430+630      | 319381        | 323737 | 282597 |

Джерело: розроблено автором на підставі даних «Балансу»

Для визначення ліквідності балансу слід зіставити підсумки по кожній групі, тобто визначити надлишок чи недолік. Для цього використовуючи таблицю 3 внесемо данні до таблиці 4.

Таблиця 4. Ліквідність балансу Локомотивного Депо за період 2009-2011 рр.

| Абсолютно ліквідний баланс | Баланс за 2009 р. | Баланс за 2010 р. | Баланс за 2011 р. |
|----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| A1 ≥ П1                    | A1 ≤ П1           | A1 ≤ П1           | A1 ≤ П1           |
| A2 ≥ П2                    | A2 ≥ П2           | A2 ≥ П2           | A2 ≥ П2           |
| A3 ≥ П3                    | A3 ≥ П3           | A3 ≥ П3           | A3 ≥ П3           |
| A4 ≤ П4                    | A4 ≤ П4           | A4 ≤ П4           | A4 ≤ П4           |

Джерело: розроблено автором на підставі таблиці 3.

За результатами аналізу ліквідності балансу було виявлено, що Баланс Локомотивного Депо за 2009 р., 2010 р. та 2011 р. не є абсолютно ліквідним, оскільки співвідношення A1 ≤ П1 не відповідає умові ліквідності, тобто абсолютно ліквідні активи A1 не покривають найбільш термінові пасиви П1.

Розрахунок показників ліквідності проведемо в таблиці 5.

Оскільки поточні активи підприємства перевищують по величині поточні зобов'язання, то підприємство розглядається як успішно функціонуюче. Підприємство своєчасно погашає борги. Значення коефіцієнта поточної ліквідності понад два з половиною - три небажане, оскільки може свідчити про нерациональну структуру капіталу. Коефіцієнт швидкої ліквідності означає, що на кожну 1 гривню поточної заборгованості підприємство в 2009 році мало 5,2 гривні ліквідних активів, в 2010 році – 24,8 гривень, а в 2011 році – 11,1 гривень. Це є досить високим показником за мірками більшості галузей, але не може характеризуватись як суто позитивний фактор. Значення коефіцієнта абсолютної ліквідності знаходяться нижче меж його теоретичного значення, а коефіцієнт запасів в поточних зобов'язаннях перевищує норму,

## КОМПЛЕКСНА ОЦІНКА ФІНАНСОВОГО СТАНУ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЦЬ

що свідчить про складність у користуванні кредитами банків і підприємств, погіршення матеріально-технічного постачання та несприяттє вклядення інвестицій в підприємство.

**Таблиця 5.** Розрахунки коефіцієнтів ліквідності Локомотивного Депо за 2009-2011 р.

| Назва коефіцієнту, норма                            | Методика розрахунку                     | Підсумок розрахунку на 2009 рік | Підсумок розрахунку на 2010 рік | Підсумок розрахунку на 2011 рік |
|---|---|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Коефіцієнт поточної ліквідності (1-1,5)             | $\frac{A_1 + A_2 + A_3}{\Pi_1 + \Pi_2}$ | 9,2                             | 34,1                            | 14,1                            |
| Коефіцієнт швидкої ліквідності (0,5-1)              | $\frac{A_1 + A_2}{\Pi_1 + \Pi_2}$       | 5,2                             | 24,8                            | 11,1                            |
| Коефіцієнт абсолютної ліквідності (0,2-0,25)        | $\frac{A_1}{\Pi_1 + \Pi_2}$             | 0,005                           | 0,008                           | 0,002                           |
| Коефіцієнт запасів в поточних зобов'язаннях (0,5-1) | $\frac{A_3}{\Pi_1 + \Pi_2}$             | 3,7                             | 9,6                             | 2,9                             |

*Джерело:* розраховано автором на підставі даних «Балансу» та «Звіту про фінансові результати» за період 2009-2011 років.

Після проведення аналізу коефіцієнтів ліквідності проведемо розрахунок коефіцієнтів платоспроможності, приведені у таблиці 6.

**Таблиця 6.** Розрахунки коефіцієнтів платоспроможності Локомотивного Депо за 2009-2011 р.

| Показники  | Методика розрахунку                                   | 2009 | 2010  | 2011  |
|--|---|------|-------|-------|
| Коефіцієнт покриття (платоспроможності), >1      | $\frac{\Pi A - B_{\text{мт}}}{\Pi Z}$                 | 9,19 | 34,4  | 14,06 |
| Коефіцієнт забезпеченості власними коштами, >0,1 | $\frac{\Pi_1 - A_1}{A_2}$                             | 0,18 | 0,04  | 0,09  |
| Коефіцієнт відновлення платоспроможності         | $\frac{K_{n,1} + \frac{6}{12}(K_{n,1} - K_{n,0})}{2}$ | 6,45 | 23,45 | 1,975 |

*Джерело:* розраховано автором на підставі даних «Балансу» за період 2009-2011 років.

Після проведення аналізу коефіцієнтів платоспроможності у таблиці 6 потрібно зробити висновок, що значне перевищення норми коефіцієнтом покриття, з одного боку, може свідчити про володіння суттєвим обсягом вільних ресурсів, які сформовані завдяки власним джерелам, а з іншого – зв'язане з неефективним управлінням активами. Коефіцієнт забезпеченості власними коштами нижче норми в 2010 та 2011 рр., що говорить про те, що наявні оборотні активи не досить ефективно покриваються власними і прирівняними до них джерелами. Коефіцієнт відновлення є більшим за 1, що свідчить про наявність у Локомотивного депо міста Джанкой реальної можливості відновити свою платоспроможність протягом 6 місяців і про можливість відкласти рішення про визнання структури балансу незадовільною.

Розрахунки коефіцієнтів ділової активності наведені у таблиці 7.

**Таблиця 7.** Розрахунок коефіцієнтів ділової активності Локомотивного Депо за період 2009-2011 рр.

| Показники   | Методика розрахунку        | 2009   | 2010   | 2011   |
|---|----------------------------|--------|--------|--------|
| Фондовіддача  | $\frac{BP}{OB\Phi}$        | 0,50   | 0,49   | 0,70   |
| Фондоємкість  | $\frac{OB\Phi}{BP}$        | 1,9    | 2,0    | 1,4    |
| Фондоозбросність                                    | $\frac{OB\Phi}{\text{ЧП}}$ | 441,99 | 412,41 | 345,44 |
| Коефіцієнт оборотності активів                      | $\frac{ЧВ}{A}$             | 0,47   | 0,44   | 0,60   |
| Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості  | $\frac{ЧВ}{ДЗ}$            | 20,54  | 7,23   | 5,49   |
| Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості | $\frac{ЧВ}{КЗ}$            | 41,03  | 74,10  | 77,59  |
| Коефіцієнт оборотності власного капіталу            | $\frac{ЧВ}{BK}$            | 0,48   | 0,45   | 0,61   |

*Джерело:* розраховано автором на підставі даних «Балансу» та «Звіту про фінансові результати» за період 2009-2011 років.

За результатами аналізу показників ділової активності можна зробити висновок, що тенденція до збільшення коефіцієнтів оборотності активів, оборотності дебіторської заборгованості, оборотності кредиторської заборгованості, оборотності власного капіталу є гарною ознакою. Зниження показників фондоозбросності відбулось за рахунок зменшення чисельності працівників. Збільшення показника фондовіддачі до 2011 року, а також зменшення показників фондоємності до 2011 року свідчить про ефективне використання основних засобів.

Після проведення аналізу коефіцієнтів ділової активності необхідно провести розрахунок коефіцієнтів фінансової стійкості, які наведені в таблиці 8.

Таблиця 8. Розрахунки показників фінансової стійкості Локомотивного Депо за період 2009-2011 рр.

| Показники                                 | Методика розрахунку | 2009  | 2010  | 2011  |
|---|---------------------|-------|-------|-------|
| Коефіцієнт автономії, $\geq 0,5$          | $\frac{BK}{BB}$     | 0,99  | 0,99  | 0,98  |
| Коефіцієнт залежності, $\leq 0,5$         | $\frac{PK}{BB}$     | 0,012 | 0,006 | 0,017 |
| Коефіцієнт фінансового ризику, $\leq 0,5$ | $\frac{PK}{BK}$     | 0,013 | 0,006 | 0,018 |
| Коефіцієнт маневреності, $\geq 0,5$       | $\frac{BOK}{BK}$    | 0,07  | 0,1   | 0,15  |

Джерело: розраховано автором на підставі даних «Балансу».

За результатами аналізу показників фінансової стійкості можна зробити висновок, що коефіцієнт автономії за аналізуючий період знаходиться у нормі та можливість Локомотивного Депо виконати свої зовнішні зобов'язання за рахунок використання власних активів, його незалежність від позикових джерел. Значення коефіцієнту фінансової залежності та коефіцієнту фінансового ризику характеризує низьку залежність діяльності даного відокремленого структурного підрозділу від позикового капіталу. Занадто низьке значення коефіцієнта маневреності свідчить про те, що всі власні кошти підприємства «заморожені» в основних фондах, і, виходить, мають низьку мобільність. Чим вищі рівні першого та четвертого показників і нижчі другого та третього, тим стійкіший фінансовий стан підприємства.

**Висновки.** Комплексна оцінка фінансового стану Відокремленого Структурного Підрозділу «Джанкойське Локомотивне Депо» Придніпровської Укрзалізниці за період 2009-2011 років була проведена за допомогою обчислення окремих коефіцієнтів та вивчення певного набору показників, які відображають різні аспекти діяльності підприємства.

На сам перед, характеризується горизонтальний та вертикальний аналіз активів та пасивів, розглядається динаміка доходів підприємства, вивчається ліквідність балансу, а потім проводиться коефіцієнтний аналіз. Коефіцієнтний аналіз фінансового стану рекомендується проводити за допомогою розрахунків коефіцієнтів ліквідності, платоспроможності, незалежності, фінансової стійкості та ділової активності.

По результатам проведеної комплексної оцінки за 2009 – 2011 роки було виявлено, що Локомотивного Депо працює досить ефективно, але існують і певні проблеми.

Локомотивне Депо має «важку» структуру активів, що свідчить про значні накладні витрати та високу чутливість до зміни виручки. Наявні оборотні активи не ефективно покриваються власними і приторгованими до них джерелами. За аналізуючий період баланс Локомотивного Депо не є абсолютно ліквідним. Загалом, можна казати про не досить ефективне використання активів та про нераціональну структуру капіталу.

У цих умовах необхідно структурувати активи та пасиви балансу, а також вкрай потрібно активізувати інвестиційну діяльність, яка включає залучення й ефективне використання фінансових ресурсів, підвищення інвестиційної привабливості. Тому більш детальне обґрунтування напрямків розвитку локомотивного господарства Української залізниці та розробка методології формування ефективної інвестиційної політики потребує подальшого розгляду.

#### Джерела та література:

1. Постанова «Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки» від 01.08. 2011 №840 – КМУ : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-p>
2. Фінанси підприємств : підруч. / керівн. авт. кол. і наук. ред. проф. А. М. Поддєрьогін. – 3-тє вид., перероб. та доп. – К. : КНЕУ, 2001. – 460 с.
3. Лоза С. П. Сучасний стан і перспективи розвитку залізниць України / С. П. Лоза // Актуальні проблеми економіки. – 2006. – № 11. – С. 22-38.
4. Пашенко Ю. Є. Техніко-економічний стан залізничного транспорту та чинники впливу на його розвиток : [Електронний ресурс] / Ю. Є. Пашенко. – Режим доступу : <http://2009.ekuzt.gov.ua/sekcziya-3-lekonomika-zheleznodorozhno-go-transportar/179--pashhenko-yu.html>
5. Сучасні локомотивні системи безпеки та Вдосконалення їх обслуговування : [Електронний ресурс] / О. Б. Бабанін, М. А. Ніколенко, М. Г. Равлюк, В. Г. Равлюк. – Режим доступу : [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Znpudazt/2010\\_118/n118-165.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Znpudazt/2010_118/n118-165.pdf)
6. Укрзалізниця оновить локомотивне господарство : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.magistral-uz.com.ua/news/ukrзалiznicja-onovit-lokomotivne-gospodarstvo.html>
7. Терещенко О. О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання : [Електронний ресурс] : навч. посіб. / О. О. Терещенко. – К. : КНЕУ, 2003. – 554 с. – Режим доступу : <http://ecolib.com.ua/book.php?book=39>