

7. Єфімчук О. Експорт товарів на умовах повної або часткової передоплати / О. Єфімчук // Все про бухгалтерський облік. – 2015. – № 106. – С. 25–28.
8. Куриляк З. Експорт товарів із повною передоплатою: бухгалтерський та податковий облік / З. Куриляк // Все про бухгалтерський облік. – 2013. – № 38-39. – С. 129-131.
9. Шутка С. Є. Експортні операції: бухгалтерський і податковий облік [Електронний ресурс] / С. Є. Шутка, Н. М. Клим // Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер.: Економічні науки. – 2016. – Вип. 17(4). – С. 158-161. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2016_17\(4\)_41](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2016_17(4)_41).

УДК 336.201.2:338.124.4

Костюнік О.В.
*кандидат економічних наук,
доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту
Національного авіаційного університету*

Слободянюк Л.В.
*студентка
Національного авіаційного університету*

ДЕЯКІ МЕТОДИЧНІ ПИТАННЯ ОБЛІКУ ТА АНАЛІЗУ ВИТРАТ, ДОХОДІВ І РЕНТАБЕЛЬНОСТІ У СВІТЛІ ОПРАЦЮВАННЯ ФІНАНСОВОЇ СТРАТЕГІЇ АВІАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА

У кризових умовах функціонування авіаційної галузі України актуальним є опрацювання фінансових стратегій авіаційних підприємств для зміцнення їхньої фінансової стійкості, вдосконалення методики аналізу прибутку і рентабельності з використанням міжнародних стандартів. Розглянуто стан вітчизняної авіаційної галузі. Наведені напрямки вдосконалення системи управління фінансовою стабільністю авіаційних підприємств.

Ключові слова: криза, фінансова стратегія, рентабельність капіталу, обіговість капіталу, прибуток, витрати, рентабельність, маржинальний дохід, маржинальний аналіз.

Костюник О.В., Слободянюк Л.В. НЕКОТОРЫЕ МЕТОДИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ УЧЕТА И АНАЛИЗА РАСХОДОВ, ДОХОДОВ И РЕНТАБЕЛЬНОСТИ В СВЕТЕ ОБРАБОТКИ ФИНАНСОВОЙ СТРАТЕГИИ АВИАЦИОННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

В кризисных условиях функционирования авиационной отрасли Украины актуальным является разработка финансовых стратегий авиапредприятий для укрепления их финансовой устойчивости, усовершенствования методики анализа прибыли и рентабельности с использованием международных стандартов. Рассмотрено состояние отечественной авиационной отрасли. Наведены направления усовершенствования системы управления финансовой стабильностью авиапредприятий.

Ключевые слова: кризис, финансовый стратегия, рентабельность капитала, оборачиваемость капитала, прибыль, расходы, рентабельность, маржинальный доход, маржинальный анализ.

Kostiunik O.V., Slobodianiuk L.V. SOME METHODOLOGICAL OF ACCOUNTING AND ANALYSIS OF COSTS, REVENUES AND PROFITABILITY IN LIGHT PROCESSING FINANCIAL STRATEGY AVIATION ENTERPRISE

In crisis conditions Aircraft industry in Ukraine is urgent elaboration of financial strategies airlines to strengthen their financial stability, improve the methods of analysis of profit and profitability using international standards. The state of the domestic aviation industry. These areas of improvement of management of financial stability airlines.

Keywords: crisis, financial strategy, return on equity, capital turnover, profits, costs, profitability, marginal revenue, marginal analysis.

Постановка проблеми. У конкурентних ринкових умовах головними показниками економічної ефективності авіаційних підприємств є їхні фінансові результати і фінансовий стан.

Авіаційна промисловість (АП) України є провідною наукоємною галуззю, проте, недостатнє фінансування і негативні наслідки перебудовного етапу та економічної кризи 2008-2016 рр. створили проблеми самого існування і розвитку галузі:

Стан авіабудівної галузі характеризується наступними тенденціями:

1. відставанням в технологічному розвитку науково-дослідного, проектного і виробничого секторів від світового рівня;

2. кадровими й інтелектуальними втратами. Це охоплює як кількісні показники, так і використання сучасних конструкторських і виробничих технологій;

3. кризовим станом АП.

Все це створює загрозу скорочення доходів від експорту авіаційних озброєнь і пов'язаної з ними продукції, зниження до неприпустимого рівня бойової ефективності угруповань військово-тран-

спортної авіації, подальшої втрати ринків збуту цивільної авіатехніки.

Таким чином, криза АП була об'єктивно неминуною. На світовому ринку авіації конкуренція підсилюється. Розширюються можливості інформаційних технологій і автоматизації, що висувають нові вимоги до організації підготовки фахівців з вищою освітою, які беруть участь у бізнес-процесах на авіаційних підприємствах. Проте, наразі не існує єдиного науково-обґрунтованого підходу до формування інноваційних організаційно-економічних механізмів залучення фахівців, здатних активізувати внутрішні бізнес-процеси підприємства й, як наслідок, зробити продукцію конкурентоспроможною на світовому ринку. Це вимагає модифікації класичних підходів до підготовки фахівців для авіаційних підприємств.

Оволодіння власниками підприємств, менеджерами, бухгалтерами та фінансовими менеджерами методами формування прибутку є актуальною задачею сучасного фінансового менеджменту в процесі операційної, інвестиційної і фінансової діяльності підприємств, що зумовлює використання нових

методик фінансового обліку і аналізу, з врахуванням сучасних вимог національних та міжнародних стандартів і досягнень інформаційних технологій.

Прибутковість роботи авіапідприємства свідчить про ефективність його роботи. Аналіз прибутку виявляє резерви зростання і підвищення прибутковості виробничої діяльності.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблеми обліку фінансових результатів досліджували такі відомі вітчизняні та зарубіжні вчені, як: Бриттон Е., Ватерсон К., Велш Г.А., Хелферт Е, Шорт Д.Г., Білуха М.Т., Андросова О.Ф. [1], Баландин К.А. [2], Батрин Ю.Д., Башкатов В.В. [3], Бердников А.А. [4], Бердникова Л.Ф. [5], Бондарева Г.І. [6], Кістерева Е.В. [7], Кузнецова Н.Г. [8], Лотоцька С.В. [10, 13], Лисов І.А. [11], Марцін В.С. [12], Мудунов А.С. [14], Сергеева Г.В. [15], Тимофеева К.А. [16], Фещур Р.В. [17], Фридлянд А.А. [18], Шанін І.І. [19] тощо.

У зв'язку із змінами методології обліку, досліджуючи фінансові результати їх доцільно розглядати у взаємозв'язку із доходами та витратами, що дає можливість удосконалити методику обліку та аналітичні процедури з метою підвищення ефективності та визначення доцільності окремих напрямків діяльності підприємства, відповідно їх результатам.

Метою статті є визначення стану вітчизняної авіаційної галузі та напрямків вдосконалення системи управління фінансовою стабільністю авіапідприємств, напрямків вдосконалення системи управління фінансовою стабільністю, напрямків вдосконалення методики аналізу прибутку і рентабельності з використанням міжнародних стандартів.

Викладення основного матеріалу. Фінансово-економічна криза зачепила всі сфери суспільного виробництва, й АП та сфера послуг (авіаперевезення) не стала виключенням. Причини прояву зазначених проблем кризового стану авіаційної галузі носили, в основному, об'єктивний характер. Суб'єктивні причини також мають місце Вони полягають в недостатньому арсеналі форм антикризового менеджменту з боку органів держави і вищого менеджменту авіапідприємств [1].

Авіаційна галузь – це складна виробнича система. В Україні її утворюють 39 підприємств, що відповідають за своїм набором життєвому циклу авіатехніки. Серійне виробництво літаків за останні 15-20 років зникло. Виробництво цивільних літаків з 1991 р. скоротилося в 5-6 разів. В основному випускаються дослідні зразки. Вітчизняні авіакомпанії майже не купують літаки українського виробництва. Галузі не вистачає серйозних інвестицій для підтримки нових програм і втримання існуючого потенціалу [9]. Проте, треба визнати, що останнім часом (2014-2016 рр.) спостерігався певний ріст вітчизняної авіапромисловості.

Результатом трансформаційної кризи, що виникла у зв'язку з переходом від планової системи господарювання до ринкової в Україні, на відміну від розвинутих країн, є масове банкрутство організацій, тобто зовнішні умови. Отже необхідне докорінне коригування діючого в державі механізму банкрутства.

Діяльність підприємств АП ускладнюється зростанням дебіторської та кредиторської заборгованості, кризою неплатежів, застарілим і неефективним податковим законодавством, дефіцитом фінансових ресурсів. Таким чином, наразі особливої актуальності набуває оцінка пошук шляхів відновлення платоспроможності авіапідприємств [13].

Досліджуючи проблеми з управління фінансами, що виникли на підприємствах АП України і вирі-

шення відповідних завдань, встановлено, що найбільші втрати авіапідприємства несуть через відсутність фінансової стратегії (чітко визначених цілей, критеріїв і шляхів їх досягнення).

Здійснювати опрацювання і вибір варіантів стратегії необхідно окремо для кожного авіапідприємства в залежності від конкретної економічної ситуації.

Успіх тут може бути досягнутий при постійному зосередженні резервів на «болючих точках» життєзабезпечення авіапідприємств. При цьому, під резервом у широкому змісті розуміють «запас на випадок потреби».

Глобальною для Української АП, найбільш реальною й актуальною вбачається стратегія проникнення на ринки виробництва і ремонту вітчизняної авіаційної техніки в країнах третього світу, а саме: Ірані, Китаї, Індії, Кубі, Узбекистані, Білорусі тощо та створення спільних підприємств з високотехнологічними західними авіабудівними корпораціями [2].

Дієвим антикризовим профілактичним заходом тут є інвестування інновацій.

На сьогоднішній день більшість керівників підприємств вважають стратегічне планування ключовим інструментом управління в умовах кризи.

Проте, більшість авторів публікацій з даної проблематики вважають, що антикризові заходи потрібно здійснювати коли фінансові результати підприємства стають сумними [3 – 5].

Подібний підхід спотворює сутність антикризового управління, відкидає його попереджувальну (профілактичну) функцію.

Кожна конкретна стратегія безпосередньо корелює з фінансовими ресурсами підприємства.

Отже, на вибір стратегії впливають фінансові ресурси фірми. Авіапідприємства, що мають більші ресурси мають більше число варіантів, ніж підприємства із сильно обмеженими фінансовими можливостями.

Опрацювання стратегії повинно базуватися на антикризовій програмі. Однак, при цьому у типових програм реформування є і мінус. І він досить суттєвий, адже програми не враховують фактичний передкризовий чи кризовий стан авіапідприємств.

Аналіз методик оцінки ефективності функціонування авіапідприємства та його стійкості засвідчує відсутність єдиного підходу, а відповідно і складність такої комплексної оцінки [2, 8, 10, 11].

Зазначені методики оцінюють фінансовий стан підприємства, тобто присвячені оцінці ефективності процесного підходу до управління підприємством і самої організації виробництва (Піраміда ефективності, Квантовий вимір досягнень; Вимір досягнень підприємств «Ернст & Янг», «ДжіАйКей», «Катепіллер»; Ділове вікно управління, модель Нортон-Каплана (BSC-модель), BSC-модель Мейсела, Концепція внутрішнього ринку «Х'юлетт-Паккард») [14, 15]. Головним показником фінансової стійкості в цих методиках виступає коефіцієнт покриття. Він показує спроможність фірми покрити свої поточні зобов'язання ліквідними активами.

Отже, економічне зростання підприємства обумовлене дією таких чинників, як: капітал, інвестиції, розвиток НТП тощо. Проте, головною умовою, яка забезпечує можливість такого зростання, є фінансова стійкість, оскільки саме від цієї характеристики підприємства залежить чи буде воно конкурентоздатним [14].

Наразі визначено, що фінансова стійкість, яка забезпечує стабільність діяльності, є головною умовою функціонування підприємства [10, 13].

Зовнішнім проявом стійкості фінансового стану авіапідприємства є платоспроможність.

Внутрішнім проявом збалансованості коштів і джерел їх формування, грошових і товарних трансакцій, доходів і видатків, виступає фінансова стабільність.

Постійне перевищення доходів над видатками, гнучка структура капіталу, збереження платоспроможності забезпечує фінансову стабільність авіапідприємства, його нормальне (прибуткове) функціонування.

Гнучкість та швидкість реакції на зміни кон'юнктури ринку, поліпшення якості та підвищення конкурентоспроможності вироблених товарів і наданих послуг в цілому, висока інвестиційна активність, ліквідність та фінансова стабільність необхідні забезпечення фінансової стійкості авіапідприємств. Отже, провідним індикатором стану авіапідприємства виступає його фінансова стійкість. Відображаючи стабільне перевищення доходів над витратами і стан ресурсів, який забезпечує їх ефективне використання в процесі виробництва і реалізації та сприяє розширенню та оновленню виробництва, впровадженню інновацій, фінансова стійкість характеризується таким станом ресурсів, які відповідають умовам ринку і потребам розвитку підприємства. Розв'язку цих питань і служить фінансово-економічна стратегія конкретного авіапідприємства [16].

Таким чином фінансова стратегія розробляється залежно від фінансового стану підприємства [15].

Фінансова стратегія, як генеральний план дій із забезпечення його коштами охоплює такі боки функціонування авіапідприємства:

- податкова політика,
- цінова політика,
- оптимізація основних і обігових коштів,
- організація безготівкових розрахунків,
- політика в області цінних паперів,
- розподіл прибутку.

При цьому встановлюється:

- повнота визначення доходів,
- ефективність мобілізації внутрішніх ресурсів,
- резерви і напрямки зниження собівартості продукції,
- правильність визначення і розподілу прибутку,
- потреба в обігових коштах [18].

Фінансова стратегія має розроблятися враховуючи ризики стрибків інфляції, неплатежів та інших форс-мажорних обставин.

Аналіз фінансового становища авіапідприємства має містити такі складові блоки:

1. Облік і оцінка стану майна і структури капіталу:

- 1.1. Розміщення капіталу;
- 1.2. Джерела формування капіталу.

2. Оцінка ефективності використання капіталу:

2.1. Рентабельність капіталу (його прибутковість);

2.2. Обіговість капіталу (аналіз його оборотності).

3. Оцінка фінансової стабільності і платоспроможності:

- 3.1. Фінансова стабільність;
- 3.2. Ліквідність і платоспроможність;
- 3.4. Оцінка кредитоспроможності;
- 3.5. Оцінка ризику банкрутства.

4. Планування.

5. Оцінка фінансово-економічного стану авіапідприємства [19].

Облік і аналіз показників прибутку і рентабельності підприємства доцільно проводити із використанням міжнародних стандартів [12].

У розвинутих країнах при визначенні факторів зміни прибутку і прогнозування його величини використовують маржинальний аналіз, використання якого дозволяє ефективно керувати фінансовими результатами за умови планування й обліку витрат (директ-костинг), їхнього розподілу на постійні та змінні [8].

Маржинальний дохід (МД) – це прибуток у сумі з постійними витратами (А):

$$МД = П + А, \quad (1)$$

звідки:

$$П = МД - А. \quad (2)$$

За допомогою формули можна розрахувати суму прибутку, якщо відомі величини маржинального доходу й постійних витрат.

Дуже часто при визначенні суми прибутку замість маржинального доходу використовується виторг (РП) і питома вага маржинального доходу в ній (\bar{D}_y).

Оскільки

$$МД = РП \cdot \bar{D}_y. \quad (3)$$

то

$$П = РП \cdot \bar{D}_y - А. \quad (4)$$

Дана формула успішно застосовується тоді, коли необхідно проаналізувати прибуток від реалізації декількох видів продукції.

При аналізі прибутку від реалізації одного виду продукції можна застосовувати модифіковану формулу визначення прибутку, якщо відома кількість проданої продукції і ставка маржинального доходу (D_c) у ціні за одиницю продукції:

$$\begin{aligned} П &= РП \cdot D_c - А; \\ D_c &= Ц - В; \\ П &= РП(Ц - В) - А, \end{aligned} \quad (5)$$

де $В$ – змінні витрати за одиницю продукції.

Остання формула дозволяє визначити зміну суми прибутку за рахунок кількості реалізованої продукції, ціни і рівня змінних і постійних витрат.

Методика аналізу прибутку ускладнюється в умовах багатонаменклатурного виробництва, коли крім перерахованих факторів необхідно враховувати і вплив структури реалізованої продукції.

У розвинутих країнах для вивчення впливу факторів на зміну суми прибутку при багатонаменклатурному виробництві використовується модель:

$$П = РП \cdot \bar{D}_y - А. \quad (6)$$

Середня частка маржинального доходу у виторзі (\bar{D}_y) у свою чергу залежить від питомої ваги кожного виду продукції в загальній сумі виторгу ($УД_i$) і частки маржинального доходу у виторзі по кожному виробу (відношення ставки маржинального доходу до ціни):

$$\bar{D}_y = \sum(УД_i \cdot D_{y_i}) \quad (7)$$

$$УД_i = \frac{РП_i \cdot Ц_i}{\sum(РП_i \cdot Ц_i)}; \quad (8)$$

$$D_{y_i} = \frac{Ц_i - B_i}{Ц_i}. \quad (9)$$

Після цього факторна модель прибутку від реалізації продукції буде мати вигляд:

$$П = РП \cdot \sum\left(УД_i \frac{Ц_i - B_i}{Ц_i}\right) - А. \quad (10)$$

Вона дозволяє встановити зміну прибутку за рахунок кількості (обсягу) реалізованої продукції, її структури, відпускних цін, питомих змінних витрат і постійних видатків підприємства.

Методика аналізу рентабельності по системі «директ-костинг» буде здійснюватися з використанням наступної факторної моделі:

$$R_i = \frac{\Pi_i}{\sum \partial_i} = \frac{PP_i \cdot (C_i - B) - A}{PP_i \cdot B + A}. \quad (11)$$

Для аналізу рентабельності витрат у цілому по авіапідприємству використовуємо наступну факторну модель:

$$R = \frac{\Pi}{\Sigma} = \frac{PP \cdot \bar{Dy}}{PP} - A = \frac{\sum (PP_{общ} \cdot \bar{U}_i \cdot C_i) \cdot \sum (U_i \cdot (C_i - B_i) / C_i) - A}{\sum (PP_{общ} \cdot \bar{U}_i \cdot B_i) + A}. \quad (12)$$

Послідовно замінюючи плановий (базисний) рівень кожного факторного показника на фактичний і порівнюючи результат розрахунків до й після заміни кожного фактору, можна визначити зміна рівня рентабельності за рахунок обсягу реалізованої продукції $PP_{общ}$, її структури (U_i), ціни (C), питомих змінних витрат (B) і суми постійних витрат (A).

Аналогічним чином проводиться аналіз рентабельності продажів (підприємницької діяльності).

Аналіз рентабельності інвестованого капіталу проводиться за наступною факторною моделлю:

$$R_k = \frac{\Pi_6}{ИК} = \frac{PP \cdot \bar{Dy} - A + B\Phi P}{\Sigma O / K_{об}} = \frac{\sum (PP_{общ} \cdot U_i \cdot C_i) \cdot \sum (U_i \cdot (C_i - B_i) / C_i) - A + B\Phi P}{(\sum (K_{общ} \cdot U_i \cdot B_i) + A) / K_{об}}, \quad (13)$$

де Π_6 – балансова сума прибутку; $ИК$ – середньорічна сума інвестиційного капіталу; ΣO – сума обороту (собівартість реалізованої продукції); $K_{об}$ – коефіцієнт оборотності капіталу (відношення суми обороту до середньорічної суми капіталу); $B\Phi P$ – позареалізаційні фінансові результати.

Перевага розглянутої методики аналізу показників прибутку і рентабельності полягає в тому, що при її використанні враховується взаємозв'язок елементів моделі, зокрема обсягу продажів, витрат і прибутку. Це забезпечує більш точне обчислення впливу факторів і, як наслідок, більш високий рівень планування і прогнозування фінансових результатів [6].

Використання маржинального аналізу дозволяє ефективно керувати фінансовими результатами за умови планування й обліку витрат за системою «директ-костинг» (їхнього розподілу на постійні та змінні).

Підсумуємо викладене вище.

1. Однозначної класифікації видів фінансової стійкості наразі не існує, хоча і прийнято за результатами оцінки фінансового стану підприємства розрізняти нестійкий та кризовий економічний стан, надзвичайну, відносно безпечну, припустиму (прийнятну) й абсолютну стійкість,

2. Для оцінки фінансової стійкості треба застосовувати методики, що ґрунтуються на порівнянні темпів зростання показників ефективності та темпів зростання обсягів ресурсів, що її забезпечують.

3. Авіапідприємствам треба відокремлювати проблеми підтримки фінансової спроможності від проблем стратегічного розвитку, тобто направляти резерви на вирішення антикризових завдань. Чим привабливіші заявлені фінансові результати, тим вище ймовірність доступу до джерел фінансування.

4. Встановлено, що сучасна бухгалтерська звітність нездатна задовольняти вимогам її користувачів в одержанні інформації про діяльність конкретної юридичної особи на стадії конкурсного проведення.

5. Існуюча практика проведення обліку задовольняє запитам контролюючих і статистичних органів і не відповідає потребам авіапідприємств.

6. Висока інформативність бухгалтерського моніторингу має досягатися за рахунок комбінації показ-

ників, що відображають ліквідність, оборотність активів досліджуваної організації, її платоспроможність, рентабельність, а також показників, що дозволяють оцінити стан виробництва, реалізації продукції, використання виробничих потужностей та ергатичних ресурсів.

Висновки з проведеного дослідження. 1. Криза підприємств АП проявляється у деградації накопиченого людського, економічного і науково-технічного потенціалу.

2. Дослідження еволюції категорії прибутку, його сутності, джерел виникнення, складу та структури розподілу дають можливість зробити висновок, що незалежно від причин виникнення і підходів до розподілу, прибуток – це певна сума капіталу, що залишається підприємцю понад затрати виробництва та інші відрахування в результаті процесу господарювання.

3. Наразі особливої актуальності набуває оцінка та відновлення платоспроможності авіапідприємств.

4. Результати оцінки і аналізу фінансової спроможності, резервів та потенційних ресурсів служать надійним джерелом для розробки антикризового механізму. При цьому важливим є превентивність прийнятих заходів, у тому числі впровадження інновацій.

5. Результати оцінки і аналізу фінансової спроможності служать інформаційною базою для розробки механізму антикризового реагування в авіапідприємстві.

6. Стратегія фінансового оздоровлення авіапідприємства має забезпечити темпи виробничого розвитку, необхідні для його виживання, при зниженні загрози банкрутства в майбутньому.

7. Механізм фінансового оздоровлення являє собою захисну реакцію підприємства на несприятливий економічний розвиток, яка спрямована на зменшення суми поточних зовнішніх і внутрішніх фінансових зобов'язань, та на збільшення грошових активів, які їх забезпечують. Таким чином, він призначений для скорочення розмірів як поточних потреб, так і окремих ліквідних активів із метою їх переведення в грошові кошти.

Отже, розробка і впровадження методів ефективного управління формуванням прибутку в процесі господарської діяльності є однією з актуальних задач, які постають перед науковцями-економістами, менеджерами та бухгалтерами підприємств. Це вимагає вдосконалення методів обліку прибутку і витрат, рентабельності з урахуванням вимог дотримання національних, міжнародних стандартів та досягнень новітніх інформаційних технологій. Розв'язання цих завдань потребує ретельного дослідження існуючого наразі досвіду для визначення напрямків удосконалення методики обліку фінансових результатів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Андросова О. Ф. Стратегічні й тактичні інновації в розвиток світової авіаційної промисловості // Зб. наук. праць „Економіка: проблеми теорії та практики». – Дніпропетровськ: ДНУ. – 2003. – Випуск № 174, т. II. – С. 520-524.
2. Баландин К. А. Задача управления производственной мощностью крупного авиастроительного предприятия при значительном снижении спроса на выпускаемые изделия [Текст] / К. А. Баландин // Управление организационно-экономическими системами: моделирование взаимодействий, принятие решений: Сб. научн. статей. – Самара: ИЛУ РАН, СГАУ, 2002. – Вып. № 3. – С. 5-9.
3. Башкатов В. В. Порядок расчета показателя совокупного финансового результата в бухгалтерской отчетности организации / В. В. Башкатов, Е. Е. Малых // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. – 2014. – № 95 (05). – С. 875-885.

4. Бердников А. А. Анализ прибыли и рентабельности организации: теоретический аспект // Молодой ученый. – 2013. – № 2. – С. 111-113
5. Бердникова Л. Ф. Методология анализа ресурсного потенциала организации – основа повышения эффективности ее функционирования / Л. Ф. Бердникова // Вестник СамГУПС, 2011. № 1. – с. 126–130.
6. Бондарева Г. И. Анализ и оценка финансовой устойчивости организации / Г. И. Бондарева, А. В. Кузьмин // Техника и оборудование для села. – 2014. – № 6. – С. 19-22
7. Кистерева Е. В. Бухгалтерская отчетность и анализ финансовых результатов/ Е. В. Кистерева // Справочник экономиста. – 2013. – № 10. – С. 28-41.
8. Кузнецова Н. Г. Маржинальный анализ прибыли и рентабельности / Н. Г. Кузнецова // Nauka-Rastudent.ru. – 2014. – № 5(05). – С. 8
9. Литвиненко Л. Л. Сучасні перспективи розвитку авіаційної галузі України в умовах інтенсифікації глобалізаційних процесів / Л.Л. Литвиненко // Актуальні питання сучасної економіки: колективна монографія. – Умань: Видавець «Сочінський», 2011. – Ч. 1. – С. 183-189.
10. Лотоцька С. В. Управління економічною стійкістю авіакомпаній України: дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 – «Економіка та управління підприємствами» (за видами економічної діяльності)/ С.В. Лотоцька. – К.: НАУ, 2012. – 207 с.
11. Лысов И. А. Понятие, сущность и значение финансовых результатов предприятия / И. А. Лысов // Вестник НГИЭИ. 2015. № 3 (46). URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/ponyatie-suschnost-i-znachenie-finansovyh-rezultatov-predpriyatiya> (дата обращения: 01.03.2016).
12. Марцін В. С. Надійність, платоспроможність та фінансова стійкість – основні складові оцінки фінансового стану підприємства // Економіка, фінанси, право. – 2008. – № 7(75). – С. 26-29.
13. Марченко В.М., Новак В.О., Лотоцька С.В., Матвеев В.В., Данилова Е.І., Економічна стійкість підприємства: форми та методи забезпечення: Моногр. –К.:Кондор-Видавництво, 2012. –300с.
14. Мудунов А. С. Показатели прибыли и рентабельности предприятия и их анализ / А. С. Мудунов, К. М. Цахаева // Вопросы структуризации экономики. – 2011. – № 2. – С. 31-34.
15. Сергеева Г. В. Развитие структурно-динамического анализа финансовых результатов / Г. В. Сергеева // Сибирская финансовая школа: Аваль. – 2011. – № 3. – С. 52-57
16. Тимофеева К. А. Система показателей рентабельности / К. А. Тимофеева // Карельский научный журнал. – 2012. – № 1. – С. 33-35.
17. Фещур Р. В. Економічна стійкість підприємства – становлення понятійного базису / Р. В. Фещур, Х. С. Баранівська // Вісник Національного університету «Львівська політехніка»: Проблеми економіки та управління. – 2010. – № 684. – С. 75-86.
18. Фридлянд А. А. Прогнозирование перспективной платежеспособности (риска возникновения банкротства) авиапредприятия / А. А. Фридлянд, Д. А. Фридлянд // Авиационный рынок. 2002.- № 12. – С.32-37.
19. Шанин И. И. Анализ показателей прибыли и рентабельности предприятия / И. И. Шанин // Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. – 2014. – Т. 2. – № 6(11). – С. 347-352.