

УДК 658.009.12

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ОЦІНКИ СТРАТЕГІЧНОЇ СКЛАДОВОЇ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ*Михайленко В. М., Ареф'єв В. О.*

Розглянуті умови формування фінансової безпеки підприємства. Визначено оцінку стратегічної фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування. Визначено поняття «потенціал конкурентоспроможності підприємства». Проаналізовано відносні показники оцінки стратегічної складової фінансової безпеки.

Ключові слова: фінансова безпека, стратегічна складова, відносні показники оцінки стратегічної складової фінансової безпеки.

Однією з проблем в галузі сучасного управління, що чекає свого вирішення, є завдання розробки адекватних вимірників стратегічного рівня оцінки фінансової безпеки підприємств. Відхід від зрівнялівки і підвищення вимог до тісноти зв'язку з кінцевими результатами як господарської системи в цілому, так і окремих її ланок, диктують необхідність установлення відповідних адекватних показників ефективності як окремих цехів, ділянок, так і інтегральних підсумків господарської діяльності. І хоча трансформації методів оцінки результатів господарської діяльності багато в чому ще перешкоджають психологічні й організаційні бар'єри, процес цей невідворотний у такому ж ступені, в якому неминуче освоєння вітчизняною економікою світового ринкового досвіду і прийняття його принципів і правил.

Теоретико-методичні аспекти фінансової безпеки підприємства, її оцінки та особливості управління представлені у роботах таких вчених як: Александров І.А.[1], Ареф'єва О.В.[2], Барановський О.І.[3], Бендиков М.[4], Бланк І.А.[5,6], Ванькович Д.[7], Богданов І. Я.[8], А. Н. Азрилян [9], Горячева К.С.[10,11], Гринюк Н.А.[12], Єрмошенко М.М.[13,14], Забродский В.Н.[15,16], Загорельская Т.Ю.[17], Кучеренко О.О.[18], Мартинюк В.П.[19], Медведева І. Б.[20], Погосова М. Ю.[20] та ін. Вперше як самостійний предмет дослідження фінансову безпеку підприємства виділяє вчений І. О. Бланк [5], який аналізує її теоретичні та методологічні основи, стратегію забезпечення та окремі сфери управління. Аналіз публікацій дозволяє зробити висновок про відсутність однозначного тлумачення поняття фінансової безпеки підприємства.

Вчені, які своїми науковими працями дали початок розвитку даних понять у науковій сфері, загострили актуальність його розгляду, запропонували своє бачення даної проблеми й систематизували його. Проте слід відзначити, що аспектові безпеки підприємства та її фінансової складової приділено недостатньо уваги, хоча безпека саме підприємства є базисом піраміди як національної безпеки взагалі, так і фінансової зокрема.

Метою статті є оцінка стратегічної складової фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування.

Оцінюючи стан стратегічної фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування слід враховувати, що фінансова безпека базується на двох ключових аспектах, які враховують баланс наявних ресурсів та реальних можливостей підприємства щодо їх формування (рис. 1.).

В свою чергу, такий аспект фінансової безпеки як формування ресурсів підприємства, характеризує склад та структура активів підприємства. Саме забезпеченість активами підприємства допомагає визначити можливості генерувати достатню кількість грошових коштів для розрахунків по дивідендній політиці.

Початковим етапом оцінки наявних ресурсів підприємства є оцінка структури активів в розрізі оборотних та необоротних активів, що дозволить визначити мобільність використовуваних активів.

Отримані результати показали, що структура активів досліджуваних підприємств є нестабільною. Така ситуація на даних підприємствах залізничного транспортного машинобудування була спричинена нарощуванням в основному основних засобів та нематеріальних активів, що, в свою

чергу, свідчить про зацікавленість підприємства в розширеному відтворенні виробничої бази.

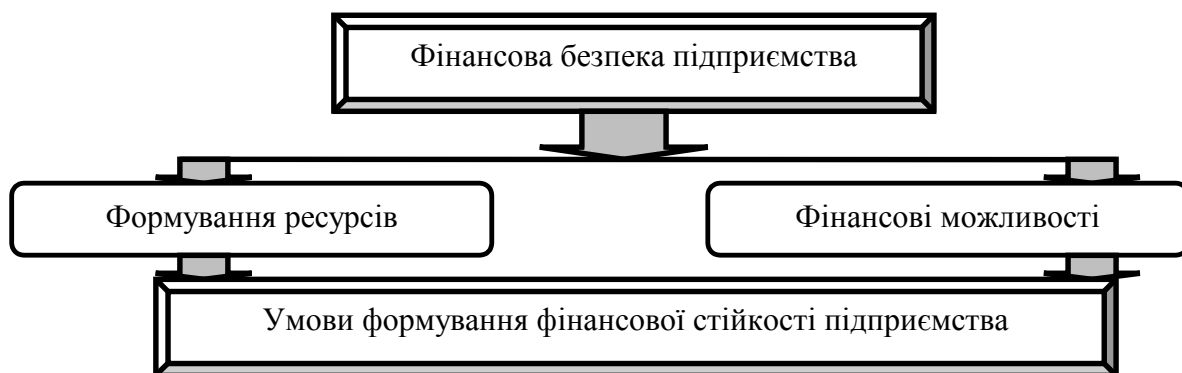


Рис. 1. Умови формування фінансової безпеки підприємства

Щодо структури активів на ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод”, ВАТ „Дніпровагонмаш” та ВАТ „Стаханівський вагонобудівний завод”, то для даних підприємств характерним є домінування оборотних активів над необоротними. Так, на ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод”, частка оборотних активів в динаміці за 2006 – 2010 рр. характеризується незначним зростанням від 72,7% в 2006 році до 73,7% в 2010 році. дещо схожа ситуація на підприємствах ВАТ „Дніпровагонмаш” та ВАТ „Стаханівський вагонобудівний завод”, де частка оборотних активів щороку зростає і в 2010 році становить відповідно 90,0% та 81,4%. Слід відмітити, що таке нарощування оборотних активів спричинене зростанням величини виробничих запасів, що сповільнює оборотність активів та зменшує ліквідність, яка характеризує мінімальні умови забезпечення фінансової безпеки на підприємстві в поточному періоді. Позитивним для всієї сукупності підприємств є забезпечення на підприємствах інноваційним потенціалом, що характеризують нарощування нематеріальних активів, величина яких на підприємствах варіює з урахуванням фінансових можливостей. Так, для підприємств, капітал яких стрімко зростає обсяги залучення нематеріальних активів щороку зростають, а для підприємств, капітал яких щороку зменшується, частка нематеріальних активів в складі необоротних активів є незначною.

Наступним етапом оцінки стратегічної фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування є оцінка їх реальних фінансових можливостей, яка проводиться за допомогою аналізу абсолютних та відносних показників фінансової стійкості та стабільності. На основі отриманих результатів встановлено, що більшість підприємств намагаються підтримувати мінімальний рівень фінансової стійкості, про що свідчить додатне значення показника власних обігових коштів підприємств. Зокрема, мінімальна умова забезпечення стратегічної фінансової безпеки зафіксована на підприємствах ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод”, ВАТ „Дніпровагонмаш”, ВАТ Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.” та на ВАТ „Стаханівський вагонобудівний завод”. Найбільш кризова ситуація встановлена на підприємствах ВАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів” та ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів”, де повністю відсутнє забезпечення як поточної фінансової безпеки, так і її стратегічної складової. Щороку ситуація погіршується, що проявляється в зменшенні власного капіталу підприємства через зменшення виручки від реалізації продукції підприємства та щорічного зростання непокритих збитків від ведення основної діяльності даних підприємств. Підприємство ВАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів” намагається покращити своє фінансове становище за рахунок залучення кредитних ресурсів як короткострокового, так і довгострокового періодів, проте неефективна політика управління фінансами не сприяє зміцненню його фінансової безпеки. Щодо ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів”, то дане підприємство не використовує кредитних ресурсів, що негативно відображається на забезпеченні стратегічної фінансової безпеки. Запас фінансової стійкості даного підприємства щороку зменшується і на кінець 2010 року підприємству не вистачає 1044737 днів проти нестачі в розмірі 82 дні.

Таким чином, проведене дослідження дозволило зробити висновок, що головною причиною

та передумовою забезпечення стратегічної фінансової безпеки є нарощування власного капіталу на підприємствах залізничного транспортного машинобудування.

Наступним етапом оцінки стратегічної фінансової безпеки є обчислення та аналіз відносних показників фінансової стійкості. Кількість основних показників фінансової стійкості різними авторами визначається по-різному, проте їх важливість визначається метою проведення аналітичного дослідження. В ході дослідження автором сформована мета, що полягає в визначенні взаємозв'язку між фінансовими можливостями та доцільністю використання власних та залучених джерел для забезпечення зміцнення фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування в умовах невизначеності зовнішнього середовища. Таким чином, проаналізовано наступні відносні показники оцінки стратегічної складової фінансової безпеки (табл. 1.).

Таблиця 1

Динаміка відносних показників оцінки стратегічної складової фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування за 2006 - 2010 рр.

№	Показник, тис. грн..	Роки					Абсолютне відхилення, (+/-)
		2006	2007	2008	2009	2010	2010/2006
БАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів”							
1	Коефіцієнт незалежності	-0,31	0,10	-0,34	-0,89	-0,56	-0,25
2	Коефіцієнт фінансової залежності	-3,22	10,00	-2,94	-1,12	-1,78	1,44
3	Коефіцієнт фінансової стабільності	-0,24	0,11	-0,26	-0,48	-0,36	-0,12
4	Коефіцієнт мобільності	1,08	0,26	0,32	0,35	1,75	0,67
5	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	2,54	-6,67	3,21	1,83	-1,66	-4,2
6	Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів	-0,055	0,049	1,47	3,57	13,13	13,185
7	Коефіцієнт структури довгострокових вкладень	0,03	0,007	1,42	1,67	1,65	1,62
8	Коефіцієнт короткострокової заборгованості	0,98	0,99	0,2	0,34	0,61	-0,37
9	Коефіцієнт автономії джерел формування запасів	21,69	3,82	-477,34	4,12	3,69	-18
10	Коефіцієнт кредиторської заборгованості	0,42	0,43	0,18	0,33	0,57	0,15
БАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів”							
1	Коефіцієнт незалежності	0,24	-0,04	-0,17	-0,75	-2,36	-2,6
2	Коефіцієнт фінансової залежності	4,17	-25,00	-5,88	-1,33	-0,42	-4,59
3	Коефіцієнт фінансової стабільності	0,32	-0,03	-0,14	-0,43	-0,70	-1,02
4	Коефіцієнт мобільності	0,77	0,27	0,24	0,23	0,24	-0,53
5	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	-1,35	20,19	5,62	2,07	1,34	2,69
6	Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів	0	0	0	0	0	0
7	Коефіцієнт структури довгострокових вкладень	0	0	0	0	0	0

Продовж. табл.1.

8	Коефіцієнт короткострокової заборгованості	1	1	1	1	1	0
9	Коефіцієнт автономії джерел формування запасів	1	1	1	1	1	0
10	Коефіцієнт кредиторської заборгованості	1	1	1	1	1	0
БАТ „Крюківський вагонобудівний завод”							
1	Коефіцієнт незалежності	0,74	0,80	0,83	0,79	0,76	0,02
2	Коефіцієнт фінансової залежності	1,35	1,25	1,20	1,26	1,32	-0,03
3	Коефіцієнт фінансової стабільності	2,92	4,17	4,76	3,83	3,22	0,3
4	Коефіцієнт мобільності	2,67	2,74	3,09	2,79	2,83	0,16
5	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,63	0,67	0,70	0,67	0,66	0,03
6	Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів	0	0	0	0	0	0
7	Коефіцієнт структури довгострокових вкладень	0	0	0	0	0	0
8	Коефіцієнт короткострокової заборгованості	1	1	1	1	1	0
9	Коефіцієнт автономії джерел формування запасів	0,96	0,92	0,91	0,94	0,94	-0,02
10	Коефіцієнт кредиторської заборгованості	0,92	0,74	0,67	0,85	0,88	-0,04
БАТ „Дніпровагонмаш”							
1	Коефіцієнт незалежності	0,35	0,67	0,42	0,27	0,44	0,09
2	Коефіцієнт фінансової залежності	2,85	1,49	2,38	3,7	2,27	-0,58
3	Коефіцієнт фінансової стабільності	0,54	0,04	0,73	0,36	0,79	0,25
4	Коефіцієнт мобільності	5,17	9,19	11,87	9,02	13,29	8,12
5	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,53	0,75	0,82	0,63	0,84	0,31
6	Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів	0,008	0,008	0,017	0,007	0,014	0,006
7	Коефіцієнт структури довгострокових вкладень	0,02	0,03	0,09	0,02	0,08	0,06
8	Коефіцієнт короткострокової заборгованості	0,99	0,98	0,98	0,99	0,98	-0,01
9	Коефіцієнт автономії джерел формування запасів	0,13	0,17	0,14	0,16	0,52	0,39
10	Коефіцієнт кредиторської заборгованості	0,11	0,19	0,28	0,36	0,57	0,46

БАТ Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.”							
1	Коефіцієнт незалежності	0,73	0,72	0,68	0,69	0,70	-0,03
2	Коефіцієнт фінансової залежності	1,37	1,38	1,47	1,45	1,43	0,06
3	Коефіцієнт фінансової стабільності	2,68	2,56	2,13	2,27	2,32	-0,36
4	Коефіцієнт мобільності	0,42	0,45	0,51	0,49	0,65	0,23
5	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,03	0,03	0,03	0,03	0,13	0,1
6	Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів	0,13	0,14	0,13	0,12	0,11	-0,02
7	Коефіцієнт структури довгострокових вкладень	0,15	0,17	0,15	0,14	0,14	-0,01
8	Коефіцієнт короткострокової заборгованості	0,59	0,58	0,67	0,69	0,69	0,1
9	Коефіцієнт автономії джерел формування запасів	0,13	0,16	0,14	0,16	0,52	0,39
10	Коефіцієнт кредиторської заборгованості	0,71	0,58	0,46	0,49	0,78	0,07
БАТ „Стаханівський вагонобудівний завод							
1	Коефіцієнт незалежності	0,18	0,18	0,26	0,29	0,25	0,07
2	Коефіцієнт фінансової залежності	5,5	5,58	3,8	3,4	4,0	-1,5
3	Коефіцієнт фінансової стабільності	0,23	0,23	0,34	0,41	0,33	0,1
4	Коефіцієнт мобільності	2,03	4,53	3,75	4,37	8,92	6,89
5	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	-0,78	0,02	0,18	0,36	0,59	1,37
6	Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів	0,10	0	0	0,50	0,32	0,22
7	Коефіцієнт структури довгострокових вкладень	0,06	0	0	0,50	0,32	0,26
8	Коефіцієнт короткострокової заборгованості	0,97	1	1	0,58	0,85	-0,12
9	Коефіцієнт автономії джерел формування запасів	-1,62	0,009	0,10	0,23	0,47	2,09
10	Коефіцієнт кредиторської заборгованості	0,71	0,58	0,46	0,49	0,78	0,07

Основним показником, що характеризує рівень забезпечення стратегічної фінансової безпеки є коефіцієнт незалежності або коефіцієнт автономії, оскільки вказує на незалежність підприємства від зовнішніх кредиторів. В результаті проведеного аналітичного дослідження встановлено, що достатньо забезпеченими власним капіталом є підприємства БАТ „Крюківський вагонобудівний завод” та БАТ Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.”, де значення коефіцієнту автономії перевищує нормативне значення на рівні 0,5. Зокрема, на БАТ „Крюківський вагонобудівний завод” станом на кінець 2010 року частка власного капіталу в пасивах підприємства становить 76 % проти 74% в 2006 році та 79% в 2009 році. Слід також відмітити, що

з кожним роком на досліджуваному підприємстві зростає ризик появи фінансових труднощів. Щодо ВАТ Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.”, то впродовж 2006 – 2010 років значення коефіцієнту фінансової незалежності має тенденцію до зростання. За рахунок належного забезпечення власним капіталом рівень фінансової стабільності даних підприємств є задовільним, проте відмічено незначну тенденцію до зменшення стратегічної фінансової безпеки.

Низький рівень забезпечення стратегічної складової фінансової безпеки встановлено на підприємствах ВАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів” та ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів”, де рівень фінансової стабільності має від’ємне значення і щороку нестача фінансової незалежності зростає. Відмічено також щорічне зростання кредиторської заборгованості та зменшення маневреності власного капіталу, що вказує на зменшення можливостей даних підприємств вільно маневрувати власними коштами.

З метою детального вивчення факторів впливу на стан фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування проаналізуємо структуру оборотних активів підприємств в розрізі основних його елементів.

В результаті встановлено, що оборотні активи на досліджуваних підприємствах представлені у вигляді таких основних елементів: виробничих запасів, дебіторської заборгованості, грошових коштів та їх еквівалентів та інших необоротних активів. При цьому вагому частку займають виробничі запаси, частка яких варіює 10 до 80%. Так, найбільшу питому вагу займають виробничі запаси на підприємстві ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів” – 81,5% в 2010 році проти 51,5% в 2006 році. слід відмітити, що на даному підприємстві виробничі запаси в основній своїй частині представлені у вигляді запасних частин та комплектуючих механізмів. Зростанням питомої ваги виробничих запасів характеризується і підприємство ВАТ „Дніпровагонмаш”, де станом на кінець 2010 року обсяг виробничих запасів становив 290985 тис. грн., що забезпечило їх частку в розмірі 32,1%. На даному підприємстві виробничі запаси представлені в основній своїй кількості запасними частинами та готовою продукцією на складах. Зростання обсягів виробничих запасів зменшує ліквідність підприємства та негативно впливає на формування фінансової безпеки досліджуваних підприємств.

На формування фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування впливають наявність грошових коштів, що є найбільш ліквідними активами та є підґрунтям для формування фінансової безпеки. На основі проведеного дослідження встановлено, що більшість підприємств залізничного транспортного машинобудування достатньо забезпечені ресурсною базою, що є вихідною позицією для формування та зміцнення їх фінансової безпеки.

Наступним етапом оцінки факторів впливу на формування фінансової безпеки є оцінка фінансових можливостей підприємства. З цією метою проаналізовано джерела формування наявної ресурсної бази в розрізі власного та залученого капіталу, що дозволяє визначити тип політики управління наявними фінансами, що й визначає передумови формування та зміцнення фінансової безпеки на підприємствах залізничного транспортного машинобудування. Щодо складу власного капіталу підприємства, то на всіх підприємствах він представлений у вигляді статутного капіталу, іншого додаткового капіталу, резервного капіталу та нерозподіленого прибутку у випадку додатного значення власного капіталу та непокритого збитку у випадку додатного його значення.

Ефективність фінансової діяльності підприємства характеризується через ефективну реалізацію сукупності заходів щодо формування залученого капіталу підприємства та його використанні. Саме тому доцільно аналізувати склад залученого капіталу підприємства, що дозволить визначити можливості залучення фінансових ресурсів для забезпечення умов зміцнення фінансової безпеки на підприємствах залізничного транспортного машинобудування.

ВИСНОВКИ

Таким чином, на основі проведеного дослідження основних складових фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування встановлена недостатність забезпечення фінансування ресурсної бази для ефективного управління фінансовою безпекою підприємств,

що негативно відображається на формуванні основних показників результативності господарської діяльності підприємств даної галузі.

Запропонований методичний підхід оцінки стратегічної складової фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування не тільки дозволяє одержати адекватне уявлення про реальну економічну ситуацію, спростити аналіз і контроль, але допомагає формувати найбільш раціональні управлінські рішення з питань розвитку конкретного підприємства, координувати різні напрями його діяльності, забезпечувати високу поточну ефективність соціальних та економічних показників у межах прийнятої стратегії.

Розвиток підприємств у загальному розумінні передбачає удосконалення можливостей організації вирішувати проблеми та спроможність до оновлення шляхом підвищення ефективності управління. При цьому повинно бути передбачене активне запровадження теоретичних та технологічних новинок, досягнень прикладних наук.

У період швидких змін соціально-економічних характеристик зовнішнього середовища сталість економічного розвитку визначається як рівнем фінансової безпеки підприємства взагалі, так і рівнем стратегічною її складовою, що є головним фактором стратегічної рівноваги та може бути забезпечена адекватним механізмом адаптації виробничих систем. Основними принципами такого механізму є оперативність, кооперативність, соціальність, комплексність, аналітичність, доцільність, визначеність, гнучкість/мобільність, рівновага, компромісність.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Александров И.А. Оценка финансовой безопасности промышленного предприятия / И.А. Александров, О.А Орлова, А.В. Половян // Вісник ДонНТУ. - 2001. - № 3 - С.12-17.
2. Ареф'єва О.В. Наукові основи формування економічної безпеки підприємств. Недержавна система безпеки підприємства як суб'єкт національної безпеки України. / О.В. Ареф'єва. – К.: Видавництво Європейського університету, 2001. – 480 с.
3. Барановський О.І. Фінансова безпека: моногр. / О.І. Барановський. – К.: Фенікс, 1999. – 338 с.
4. Бендиков М. Экономическая безопасность промышленного предприятия (организационно-методический аспект) / М. Бендиков // Консультант директора. - 2000. - № 2. - С. 7 - 13.
5. Бланк И.А. Управление финансовой безопасностью предприятия / И.А.Бланк. – К.: Эльга, Ника-Центр, 2004. – 784 с.
6. Бланк И.А. Управление финансовой безопасностью предприятия / И.А.Бланк. – К.: «Ника-Центр», 2002. – 751 с.
7. Ванькович Д. Роль фінансової безпеки підприємства в управлінні його фінансовими ресурсами / Д. Ванькович // Актуальні проблеми економіки перехідного періоду. – 1999. – № 4. – С. 131 – 135.
8. Богданов И. Я. Экономическая безопасность России: теория и практика / И. Я. Богданов. - М.: ИСПИРАН, 2001. - 524 с.
9. Большой экономический словарь / [под ред. А. Н. Азриляна]. – М.: Институт новой экономики, 2002. – 1280 с.
10. Горячева К.С. Механізм управління фінансовою безпекою підприємства: автореф. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.06.01. «Економіка, організація і управління підприємствами» / К.С. Горячева. – К., 2006. – 17с.
11. Горячева К.С. Фінансова безпека підприємства. Сутність та місце в системі економічної безпеки / К.С. Горячева // Економіст. – 2003. – №8. – С.65-67.
12. Гринюк Н.А. Методичні підходи до обґрунтування індикаторів оцінки рівня фінансової безпеки підприємства / Н.А. Гринюк // Проблеми науки. - 2008. – №6. – С. 35-40.
13. Єрмошенко М.М. Фінансова безпека держави: національні інтереси, реальні загрози, стратегія забезпечення / М.М. Єрмошенко. - К.: КНТЕУ, 2001. - 309 с.
14. Єрмошенко М.М. Визначення поняття фінансова безпека страховика та її категорії / М.М. Єрмошенко // Актуальні проблеми економіки. — 2004. — №4. — С. 46-51.
15. Забродский В.Н. Экономическая безопасность предприятия / В.Н.Забродский.- К.: Рута, 2003. - 268с.

16. Забродский В. Теоретические основы оценки экономической безопасности отрасли и фирмы / В. Забродский, Н. Капустин // Бизнес-Информ. – 1999. – № 15/16. – С. 35-37.
17. Загорельская Т.Ю. Финансовая безопасность предприятия как объект управления / Т.Ю. Загорельская // Наук. праці ДНТУ. – 2006. - Вип. 103-4 - С. 215 – 218.
18. Кучеренко О.О. Фінансова безпека в системі економічної безпеки підприємства / О.О. Кучеренко // Проблеми та перспективи розвитку підприємництва: міжнар. наук.-практ. конф., 14-15 грудня 2007р.: тези допов. - Х., 2007. – Ч.1. – С. 52-54.
19. Мартинюк В.П. Методологічні основи оцінки стану фінансової безпеки держави / В.П. Мартинюк // Фінанси України. – 2003. – №2. – С.119-123.
20. Медведева І. Б. Компонентний та структурний підхід до формування складу механізму управління фінансовою безпекою підприємства / І. Б.Медведева, М. Ю. Погосова // Економіка розвитку. – 2007. – №3. –С. 91-93.