УДК 338.27

Ксенофонтов Эдуард Георгиевич – аспирант Дальневосточного института управления – филиала ФГБОУ ВПО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ» (г. Хабаровск). *E-mail: khv.event@land.ru*

Э. Г. Ксенофонтов
E.G. Ksenofontov

О проблемах с обеспечением экономической устойчивости авиакомпании (на примере ОАО «Авиакомпания «Якутия»»)

Экономическая устойчивость является одним из центральных вопросов экономики авиатранспортного предприятия. Специфика авиатранспортной отрасли и высокий уровень конкуренции диктуют необходимость исследования вопросов обеспечения экономической устойчивости в условиях финансовой неустойчивости. На основе анализа финансово-экономического состояния ОАО «Авиакомпания «Якутия»» выявлены проблемы в обеспечении экономической устойчивости авиакомпании. Сделан вывод о том, что основной проблемой обеспечения экономической устойчивости является текущее положение авиакомпании на рынке. Отмечено, что ведущее место на авиатранспортном рынке может занимать лишь авиакомпания с устойчивым финансовым состоянием.

About the problems with ensuring economic stability of the airline (on the example of JSC “Yakutia “Airline””)

Economic stability is one of the central questions of economy of the air-transport enterprise. Specifics of the air-transport branch and the high level of competition dictate the need of the questions research of ensuring economic stability in the conditions of financial instability. On the basis of the analysis of financial and economic state of JSC “Yakutia “Airline”” the problems in ensuring economic stability of the airline are revealed. The conclusion, that the main problem of ensuring economic stability is the current position of the airline in the market is drawn. It is noted that in the air-transport market only the airline with a steady financial state can take the leading place.

Ключевые слова: *авиакомпания, экономическая устойчивость, финансовая устойчивость.*

Keywords: *airline, economic stability, financial stability.*

В рыночной экономике обеспечение экономической устойчивости является приоритетной задачей любого предприятия, так как она является залогом его выживания. Проблемы экономической устойчивости вызваны различными факторами, одними из которых выступают финансовая устойчивость и платежеспособность. При неудовлетворительном финансовом состоянии появляется ряд проблем, возможных лишь в условиях финансовой неустойчивости. Исследование данного вопроса в области авиатранспортных услуг показало отсутствие в настоящее время в научной литературе работ, посвященных проблемам обеспечения экономической устойчивости авиакомпании в условиях финансовой неустойчивости. В связи с чем возникла необходимость написания данной работы.

Трудов, посвященных экономической устойчивости, в научной литературе немало. Основы обеспечения устойчивости систем нашли отражение в трудах И. Ансоффа, Д. Аакера, Эд. Дж. Долана, А.П. Федотова, М. Портера и др. Понятие «экономическая устойчивость» в отечественной литературе определено в работах И.Н. Омельченко, И.Я. Богданова, П.В. Окладского, В.И. Захарченко, М.Е. Цибаревой. Вопросы, касающиеся финансовой устойчивости, также широко освещены в научной литературе. Их можно встретить в работах Е.О. Мельцаса, Дж.К. Ван-Хорна, К. Хедервика, Э. Хелферта, В.В Ковалева и др.

Обеспечение финансовой устойчивости является приоритетной задачей всех авиакомпаний, в том числе ОАО «Авиакомпания «Якутия»».

ОАО «Авиакомпания «Якутия»» образована путем приватизации ГУП «Авиакомпания «Якутия»» на основании Распоряжения Правительства Республики Саха (Якутия) от 11 мая 2004 г. №505-р. Размер уставного капитала составляет 402837370,00 руб. Акционерами общества являются Министерство имущественных и земельных отношений Республики Саха (Якутия), которой принадлежат 94,64% акций, и ГУП «Комдрагметалл» Республики Саха (Якутия) с 5,36% акций [1]. Авиакомпания «Якутия» является одним из ведущих авиаперевозчиков на Дальнем Востоке России.

С 2009 г. она начала активно развивать свое присутствие на дальнемагистральных и среднемагистральных перевозках. Это связано с тем, что концентрация аэропортов на территории Российской Федерации характеризуется высокой неравномерностью. Основной объем воздушных перевозок сосредоточен в аэропортах крупных городов. Достижение экономической эффективности диктует стремление авиакомпании эксплуатировать маршруты полетов с высокой плотностью.

Авиакомпания «Якутия» с 2009 по 2012 гг. обновила свой парк воздушных судов четырьмя Boeing 737, тремя Boeing 757, тремя Sukhoi Superjet-100, тремя Bombardier DHC-8-Q402, двумя Ан-140 [1].

Выход авиакомпании на новые рынки с маршрутами полетов с высокой плотностью и масштабное обновление парка воздушных судов с

применением финансовой аренды (лизинга) – серьезное испытание авиакомпании на устойчивость. Выдержать такое давление может лишь авиакомпания с высокоразвитым механизмом адаптивности, который проявляется в противодействии нарушениям целостности системы, вызванным негативными внешними и внутренними факторами. Рассмотрим, в каком состоянии оказалась финансовая устойчивость Авиакомпании «Якутия» в таких условиях, и сравним ее с другими ведущими российскими авиакомпаниями, которые перевезли за 2013 г. на международных и внутренних перевозках более 1 млн. пассажиров (первые 15 авиакомпаний по объему перевозок) и имеют организационно-правовую форму открытого акционерного общества. Для этих целей будет применяться Приказ Минрегиона РФ от 17.04.2010 №173 «Об утверждении Методики расчета показателей абсолютной и относительной финансовой устойчивости, которым должны соответствовать коммерческие организации, желающие участвовать в реализации проектов, имеющих общегосударственное, региональное и межрегиональное значение, с использованием бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации» (далее – методика Минрегиона).

Исходной базой для оценки являются данные бухгалтерского учета и отчетности за финансовый год. В рамках данной статьи рассмотрим финансовое состояние Авиакомпании «Якутия» с 2011 по 2013 гг.

Основным методом оценки финансовой устойчивости коммерческой организации, в соответствии с методикой Минрегиона, является анализ абсолютных и относительных показателей финансовой устойчивости. В качестве абсолютных показателей применяются показатель величины чистых активов (далее – ЧА) и показатель прибыли до вычета расходов по процентам, уплаты налогов и амортизационных отчислений (далее – EBITDA). В качестве относительных показателей финансовой устойчивости коммерческой организации используются две группы показателей:

- характеризующие способность коммерческой организации отвечать по своим долгосрочным обязательствам;
- характеризующие эффективность деятельности коммерческой организации.

Представим результаты расчета абсолютных показателей финансовой устойчивости ОАО «Авиакомпания «Якутия»» в таблице 1.

Таблица 1

Абсолютные показатели финансовой устойчивости ОАО «Авиакомпания «Якутия»» за 2011 – 2013 гг. (тыс. руб.)

Показатель	**Чистые активы**	**EBITDA**
Рекомендуемое значение	*ЧА>0*	*EBITDA>0*
2011 г.	1018666	-66058
2012 г.	1074440	-146193
2013 г.	1513420	-212101

Источник: рассчитано автором на основе бухгалтерской отчетности.

Как видно из таблицы, показатель EBITDA<0 за весь рассматриваемый период, что говорит о том, что не выполняется минимальное условие финансовой устойчивости.

Далее представим результаты расчета относительных показателей финансовой устойчивости ОАО «Авиакомпания «Якутия»» в таблице 2 и 3.

Таблица 2

Показатели, характеризующие способность ОАО «Авиакомпания «Якутия»» отвечать по своим долгосрочным обязательствам за 2011 – 2013 гг.

Показатель	**Коэффициент финансовой устойчивости (Д1)**	**Коэффициент финансовой зависимости (Д2)**	**Коэффициент инвестирования (Д3)**	**Коэффициент финансирования (Д4)**	**Коэффициент отношения EBITDA к уплачиваемым процентам (Д5)**	**Коэффициент отношения величины долгосрочных кредитов и займов к EBITDA (Д6)**
Рек. значение	*Д1=>0,4*	*Д2<0,8*	*Д3<2*	*Д4>0,25*	*Д5>1*	*Д6 – не установлено*
2011 г.	0,59	0,68	0,67	0,47	-0,37	-20,33
2012 г.	0,39	0,73	0,95	0,37	-0,55	-5,30
2013 г.	0,76	0,77	0,23	0,30	-0,57	-21,04

Источник: рассчитано автором на основе бухгалтерской отчетности.

Таблица 2 показывает, что коэффициент Д5 ниже рекомендуемого значения. Это ставит под вопрос способность Авиакомпании «Якутия» отвечать по обязательствам по уплате процентов по кредитам и займам.

Таблица 3

Показатели эффективности деятельности ОАО «Авиакомпания «Якутия»» за 2011 – 2013 гг.

Показатель	Коэффициент текущей ликвидности (Л1)	Рентабельность продаж (Р1)	Рентабельность активов (Р2)	Рентабельность собственного капитала (Р3)	Рентабельность основной деятельности (Р4)
Рек. значение	*Л1>=1*	*Р1-не установлено*	*Р2-не установлено*	*Р3-не установлено*	*Р4-не установлено*
2011 г.	2,05	-2,08	0,15	0,47	0,06
2012 г.	1,39	-2,40	0,15	0,55	0,07
2013 г.	3,82	-2,91	0,08	0,35	0,06

Источник: рассчитано автором на основе бухгалтерской отчетности.

Все краткосрочные обязательства ОАО «Авиакомпания «Якутия»» обеспечены оборотными активами. Рентабельность продаж имеет отрицательную динамику.

На основании методики Минрегиона ОАО «Авиакомпания «Якутия»» можно признать финансово неустойчивым предприятием. Данное утверждение будет значимым, если сравнить результаты ОАО «Авиакомпания «Якутия»» с результатами, получаемыми при применении методики Минрегиона в авиатранспортной отрасли в целом.

Представим результаты расчета абсолютных показателей финансовой устойчивости ведущих авиакомпаний РФ в таблице 4 и 5.

Таблица 4

Чистые активы (млн. руб.)

Авиаком-пании	Аэрофлот	Трансаэро	Ютэйр	Сибирь	Россия	Уральские авиалинии	Оренбург-ские авиалинии	АТК "ЯМАЛ"	Таймыр	Якутия
Рек. знач.	*ЧА>0*	*ЧА>0*	*ЧА>0*	*ЧА>0*	*ЧА>0*	*ЧА>0*	*ЧА>0*	*ЧА>0*	*ЧА>0*	*ЧА>0*
2011 г.	47008	20204	2476	1548	3561	703	145	2423	-380	1019
2012 г.	46980	26508	2734	2084	-1911	846	763	2427	209	1074
2013 г.	56088	29041	2910	2776	-1165	1081	1351	3355	70	1513

Источник: рассчитано автором на основе бухгалтерской отчетности.

Как видно из таблицы, только авиакомпания «Россия» имела в 2013 г. отрицательное значение показателя чистых активов.

Таблица 5

Показатель прибыли до вычета расходов по процентам, уплаты налогов и амортизационных отчислений (EBITDA) (млн. руб.)

Авиаком-пании	Аэрофлот	Трансаэро	Ютэйр	Сибирь	Россия	Уральские авиалинии	Оренбург-ские авиалинии	АТК "ЯМАЛ"	Таймыр	Якутия
2011 г.	3831	3355	1070	3524	-75	174	116	-776	-610	-66
2012 г.	8520	8311	3947	1199	166	133	1342	-472	136	-146
2013 г.	9064	6997	1741	отсут. дан.	481	1011	1023	-62	-161	-212

Источник: рассчитано автором на основе бухгалтерской отчетности.

По показателю EBITDA Авиакомпания «Якутия» имеет по состоянию на 2013 г. наихудший показатель из представленных в таблице авиакомпаний.

Далее представим результаты расчета относительных показателей, характеризующих способность ведущих авиакомпаний РФ отвечать по своим долгосрочным обязательствам, в таблицах 6, 7, 8 и 9.

Таблица 6

Коэффициент финансовой устойчивости (Д1)

Авиаком-пании	Аэрофлот	Трансаэро	Ютэйр	Сибирь	Россия	Уральские авиалинии	Оренбург-ские авиалинии	АТК "ЯМАЛ"	Таймыр	Якутия
Рек. знач.	*Д1=> 0.4*	*Д1=> 0.4*	*Д1=> 0.4*	*Д1=> 0.4*	*Д1=> 0.4*	*Д1=> 0.4*	*Д1=> 0.4*	*Д1=> 0.4*	*Д1=> 0.4*	*Д1=>0.4*
2011	0,63	0,42	0,72	0,64	0,31	0,30	0,04	0,89	-0,20	0,59
2012	0,47	0,43	0,21	0,52	0,36	0,31	0,38	0,62	0,06	0,39
2013	0,58	0,47	0,21	0,31	0,15	0,32	0,36	0,73	0,08	0,76

Источник: рассчитано автором на основе бухгалтерской отчетности.

Из таблицы видно, что в авиакомпаниях распространена ситуация, когда удельный вес источников финансирования (из числа тех которые могут быть использованы длительное время) меньше 1/3.

Таблица 7

Коэффициенты финансовой зависимости, инвестирования и финансирования

	Коэффициент финансовой зависимости (Д2)			**Коэффициент инвестирования (Д3)**			**Коэффициент финансирования (Д4)**		
Рек. знач.	*Д2< 0,8*			*Д3<2*			*Д4> 0,25*		
Авиаком-пании	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Аэрофлот	0,5	0,54	0,47	0,63	0,83	0,64	1,02	0,84	1,11
Трансаэро	0,69	0,67	0,72	2,83	3,16	2	0,44	0,49	0,38
Ютэйр	0,91	0,92	0,95	0,29	1,7	0,51	0,1	0,08	0,06
Сибирь	0,92	0,9	0,85	0,2	0,16	0,27	0,09	0,12	0,17
Россия	-	-	-	-10,12	2,09	7,74	-	-	-
Уральские авиалинии	0,86	0,87	0,85	1,38	1,24	1,14	0,17	0,14	0,17
Оренбург-ские авиалинии	0,96	0,86	0,84	9,91	0,78	0,71	0,04	0,16	0,18
АТК «ЯМАЛ»	0,17	0,42	0,31	0,43	0,64	0,54	4,9	1,36	2,23
Таймыр	-	-	-	-0,65	-14,19	-2,44	-	-	-
Якутия	0,68	0,73	0,77	0,67	0,95	0,23	0,47	0,37	0,3

Источник: рассчитано автором на основе бухгалтерской отчетности.

Несмотря на довольно высокий показатель финансовой зависимости Авиакомпании «Якутия» и ежегодный рост данного показателя, обязательства занимают менее 80% в структуре ее капитала, чего не скажешь о других авиакомпаниях, за исключением «Аэрофлот», «Трансаэро» и АТК «Ямал». У подавляющего большинства авиакомпаний не менее половины внеоборотных активов сформированы за счет долгосрочных источников финансирования. Однако в настоящее время для отечественных авиакомпаний характерно неудовлетворительное значение отношения собственного капитала к заемному.

Таблица 8

Коэффициент отношения EBITDA к уплачиваемым процентам (Д5)

Авиаком-пании	Аэрофлот	Трансаэро	Ютэйр	Сибирь	Россия	Уральские авиалинии	Оренбург-ские авиалинии	АТК "ЯМАЛ"	Таймыр	Якутия
Рек. знач.	*Д5> 1*	*Д5>1*	*Д5>1*	*Д5>1*	*Д5>1*	*Д5>1*	*Д5>1*	*Д5>1*	*Д5>1*	*Д5>1*
2011 г.	4,20	1,45	0,54	2,77	-0,15	0,72	1,02	-24,79	-12,38	-0,37
2012 г.	8,50	2,55	1,45	1,20	0,36	0,48	6,55	-2,91	2,46	-0,55
2013 г.	14,44	1,52	0,44	отсут. дан.	0,93	2,54	5,15	-0,36	-3,18	-0,57

Источник: рассчитано автором на основе бухгалтерской отчетности.

Российские авиакомпании испытывают проблемы с обеспечением обязательств по уплате процентов по кредитам и займам. Примером служит факт ареста за долги в Израиле воздушного судна Авиакомпании «Якутия» в сентябре 2014 г. [3].

Таблица 9

Коэффициент отношения величины долгосрочных кредитов и займов к EBITDA (Д6)

Авиаком-пании	Аэрофлот	Трансаэро	Ютэйр	Сибирь	Россия	Уральские авиалинии	Оренбург-ские авиалинии	АТК "ЯМАЛ"	Таймыр	Якутия
2011 г.	3,23	2,19	21,56	2,94	0,00	4,49	0,24	-0,21	0,00	-20,33
2012 г.	0,21	0,98	1,74	6,95	27,11	13,38	1,27	-1,19	16,04	-5,30
2013 г.	0,67	2,84	7,14	отсут. дан.	4,16	1,74	2,05	-8,02	0,00	-21,04

Источник: рассчитано автором на основе бухгалтерской отчетности.

Из таблицы видно, что у различных авиакомпаний в различные годы наблюдаются скачкообразные изменения показателей коэффициента. Наиболее стабильные значения данного показателя у авиакомпаний «Аэрофлот», «Трансаэро» и «Оренбургские авиалинии». Именно эти три авиакомпании наиболее предсказуемы при обеспечении своих обязательств по долгосрочным кредитам и займам в перспективе.

Результаты расчета относительных показателей, характеризующих эффективность деятельности ведущих авиакомпаний РФ, представим в таблицах 10, 11 и 12.

Таблица 10

Коэффициент текущей ликвидности (Л1)

Авиаком-пании	**Аэрофлот**	**Трансаэро**	**Ютэйр**	**Сибирь**	**Россия**	**Уральские авиалинии**	**Оренбург-ские авиалинии**	**АТК "ЯМАЛ"**	**Таймыр**	**Якутия**
Рек. знач.	*Л1>=1*	*Л1>=1*	*Л1>=1*	*Л1>=1*	*Л1>=1*	*Л1>=1*	*Л1>=1*	*Л1>=1*	*Л1>=1*	*Л1>=1*
2011 г.	1,96	1,11	2,90	2,42	0,52	0,84	0,78	5,40	0,70	2,05
2012 г.	1,45	1,08	0,86	1,89	0,67	1,01	1,51	2,08	1,20	1,39
2013 г.	1,87	1,07	1,15	1,33	0,49	1,04	1,40	2,93	0,99	3,82

Источник: рассчитано автором на основе бухгалтерской отчетности.

Все представленные в таблице авиакомпании в 2013 г., кроме «Россия» и «Таймыр», не испытывали проблем с обеспечением краткосрочных обязательств оборотными активами.

Таблица 11

Рентабельность продаж, активов и собственного капитала

Авиаком-пании	**Рентабельность продаж (%)**			**Рентабельность активов (%)**			**Рентабельность собственного капитала (%)**		
	2011	**2012**	**2013**	**2011**	**2012**	**2013**	**2011**	**2012**	**2013**
Аэрофлот	1,94	3,33	3,09	10,85	4,62	10,19	21,51	10,14	19,37
Трансаэро	2,80	7,16	5,08	2,79	1,11	0,98	9,07	3,37	3,55
Ютэйр	0,47	4,37	1,46	0,71	0,73	0,42	7,51	9,41	7,85
Сибирь	7,61	2,05	3,84	3,94	2,71	3,74	47,37	26,21	25,29
Россия	-0,77	0,33	1,28	-5,26	-5,43	5,6	-16,88	41,59	-133,86
Уральские авиалинии	0,13	0,22	2,98	2,91	2,16	2,81	20,29	17,18	19,13
Оренбург-ские авиалинии	0,48	7,40	4,60	-6,82	8,61	5,61	-179,68	62,6	35,98
АТК «ЯМАЛ»	-24,97	-11,49	-4,55	0,32	0,4	0,86	0,38	0,7	1,25
Таймыр	-9,69	0,70	-1,80	-28,13	5,21	4,25	140,06	81,78	51,08
Якутия	-2,08	-2,40	-2,91	0,15	0,15	0,08	0,47	0,55	0,35

Источник: рассчитано автором на основе бухгалтерской отчетности.

Среднее значение рентабельности продаж в 2011 г. составило 2,41, в 2012 г. – 1,17, а в 2013 г. – 1,31. В Авиакомпании «Якутия» за последние три года наблюдалась отрицательная динамика: рентабельность продаж с каждым годом снижалась.

Среднее значение рентабельности активов в 2011 г. составило 1,85, в 2012 г. – 2,03, а в 2013 г. – 3,45. Экономическая рентабельность Авиакомпании «Якутия» имеет положительное значение, и в 2013 г. по данному показателю наблюдается снижение по отношению к предыдущему году.

В 2013 г. у шести авиакомпаний наблюдалось снижение рентабельности собственного капитала по отношению к 2012 г., а у четырех – повышение («Аэрофлот», «Трансаэро», «Уральские авиалинии», АТК «Ямал»). А в 2013 г. снижение по отношению к 2011 наблюдалось у семи авиакомпаний и только у трех – повышение.

Таблица 12

Рентабельность основной деятельности (%)

Авиаком-пании	Аэрофлот	Трансаэро	Ютэйр	Сибирь	Россия	Уральские авиалинии	Оренбург-ские авиалинии	АТК «ЯМАЛ»	Таймыр	Якутия
2011	9,44	2,34	0,48	1,93	-3,40	0,89	-2,56	0,21	-6,12	0,06
2012	3,46	1,09	0,53	1,09	-1,79	0,68	3,89	0,27	2,44	0,07
2013	6,70	1,08	0,45	1,25	1,88	0,78	3,05	0,46	0,73	0,06

Источник: рассчитано автором на основе бухгалтерской отчетности.

Рентабельность основной деятельности с каждым годом увеличивается. Среднее значение в 2011 г. – 0,33, в 2012 г. – 1,17, а в 2013 г. – 1,64. Показатели Авиакомпании «Якутия» существенно ниже средних показателей по рынку.

Для достижения экономической устойчивости авиакомпании стремятся охватить рынки с маршрутами полетов с высокой плотностью, что толкает их на масштабное обновление парка воздушных судов с применением финансовой аренды (лизинга). Данные действия нередко приводят к финансовой неустойчивости авиакомпании, что влечет за собой ограничение участия в ценовой конкуренции. При финансовой неустойчивости данная проблема (ценовая конкуренция) приводит к

проблеме коммерческой загрузки кресел. Таким образом, выход авиакомпании на маршруты полетов с высокой плотностью с целью повышения коммерческой загрузки кресел может приводить к обратному эффекту при низкой рентабельности продаж.

Объем заемных средств в структуре капитала Авиакомпании «Якутия» находится в рамках рекомендуемых методикой Минрегиона значениях. Однако отрицательная динамика рентабельности продаж, низкая рентабельность основной деятельности (по сравнению со средними показателями по рынку) привели к проблемам обеспечения обязательств по уплате процентов по кредитам и займам.

В соответствии с «золотым правилом экономики» предприятия:

$$T_{пр} > T_{про} > T_{а} > 100\%; \quad (1)$$

где, $T_{пр}$ – темп изменения прибыли от продаж;

$T_{про}$ – темп изменений поступлений от продажи товаров и услуг;

$T_{а}$ – темп изменения суммы активов авиакомпании по балансу.

В случае Авиакомпании «Якутия»: 87,2%<105.9%<153,3%>100%. Таким образом, необходимое условие внутрисистемной устойчивости не обеспечивается.

Главной проблемой выхода на рынки с маршрутами полетов с высокой плотностью является ценовая конкуренция. Авиакомпаниям, активно эксплуатирующим воздушные суда на правах лизинга, сложно конкурировать в области цен на перевозки, так как им приходится обеспечивать обязательства по уплате процентов по кредитам и займам. Однако в последнее время большинство авиакомпаний широко используют лизинг. Но новым игрокам все равно сложно конкурировать с уже работающими на рынке игроками в условиях паритета в ценовом сегменте. Рынки с высокой плотностью перевозок требуют наличия сильного бренда в борьбе за пассажиров. Правильно выбранная стратегия создания бренда способна увеличить пассажиропоток. На наш взгляд, отсутствие четкой брендовой стратегии явилось одним из факторов, приведших к отрицательной динамике рентабельности продаж, низкой рентабельности основной деятельности, по сравнению со средними показателями по рынку. Все это в совокупности вызвало проблемы в обеспечении обязательств по уплате процентов по кредитам и займам. Неустойчивое финансовое состояние приводит к неустойчивому экономическому состоянию.

Таким образом, основной проблемой обеспечения экономической в условиях финансовой неустойчивости является ослабление устойчивости положения авиакомпании на рынке, т. е. снижение влияния факторов, обеспечивающих спрос на услуги авиакомпании.

Литература и источники:

1. Годовой отчет открытого акционерного общества «Авиакомпания «Якутия»» за 2012 г. [Электронный ресурс] // Центр открытия корпоративной информации. – Электрон. дан. – М. : Интерфакс, 2014. –.– Режим доступа: http://www.e-disclosure.ru/portal/files.aspx?id=27461&type=2

2. Об утверждении Методики расчета показателей абсолютной и относительной финансовой устойчивости, которым должны соответствовать коммерческие организации, желающие участвовать в реализации проектов, имеющих общегосударственное, региональное и межрегиональное значение, с использованием бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации : приказ Минрегиона РФ от 17.04.2010 г. № 173 // Российская газета. – 2010. – № 228.

3. Самолет Авиакомпании «Якутия» арестован за долги в международном аэропорту Израиля [Электронный ресурс] // ЯСИА. – Электрон. дан. – Якутск : Автономное учреждение «Якутское-Саха информационное агентство», 2014. –.– Режим доступа: http://ysia.ru/news/20714/samolet_aviakompanii_yakutiya_arestovan_za_dolgi_v_mezhdunarodnom_aeroportu_izrailya.html