СОДЕРЖАНИЕ

[ВВЕДЕНИЕ 3](#_Toc277263694)

[1. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ЭКОНОМИКИ И ФОНДОВОГО РЫНКА РФ 4](#_Toc277263695)

[2. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ РЫНКА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РФ 4](#_Toc277263696)

[3. АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ 4](#_Toc277263697)

[ОАО «АЭРОФЛОТ» 4](#_Toc277263698)

[4. АНАЛИЗ ПОТЕНЦИАЛА АКЦИИ ОАО «АЭРОФЛОТ» 4](#_Toc277263699)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 4](#_Toc277263700)

[БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК 4](#_Toc277263701)

# ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время акции российских компаний являются одним из самых доходных активов, которые могут быть доступны частному инвестору. Ни валюта, ни банковские вклады, ни недвижимость не могут сравниться с доходностью акций, которая наблюдаются на фондовом рынке последние годы. И, хотя по российским акциям выплачиваются совсем незначительные дивиденды, это нисколько не смущает инвесторов, так как цены на акции растут из года в год.
 Инвестиции в акции интересны тем, что это лучший актив для долгосрочных вложений и создания капитала; акции переигрывают инфляцию на длительных интервалах времени; акции способны приносить высокий доход за короткий срок. К тому же акции всегда легко реализовать.
Потребность в оценке ценных бумаг возникает в следующих случаях:
- оформление кредитов под залог ценных бумаг;
- оформление ценных бумаг в качестве вклада в уставный капитал предприятия;
- оценка ценных бумаг при общей оценке предприятия;
- оценка ценных бумаг при купле-продаже;
- прочее.
Основными фактами, влияющими на стоимость ценной бумаги, являются:
- ликвидность данной ценной бумаги;
- соотношение спроса и предложения по аналогичным ценным бумагам на торговых площадках;
- котировки аналогичных ценных бумаг;
- доходность или текущая стоимость будущего дохода;
- характеристики эмитента (местонахождение, отраслевая принадлежность, финансовые показатели);
- надежность ценной бумаги. Одной из причин этого является недостаточно разработанные и внедренные в России способы и методы оценки стоимости нематериальных активов.
 Целью данной работы является определение рыночной стоимости права собственности на одну обыкновенную акцию ОАО Аэрофлот. При выполнении работы были выполнены следующие задачи:
- исследование объекта оценки (тестирование ценной бумаги);
- проведение краткого обзора экономической ситуации в стране и в отрасли;
- проведение обзора нормативно-правовой документации;
- исследование подходов, используемых при оценке рыночной стоимости объекта оценки;
- определение рыночной стоимости права собственности на одну обыкновенную акцию ОАО Аэрофлот.

|  |
| --- |
|  |

## АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ЭКОНОМИКИ И ФОНДОВОГО РЫНКА РФ

Фондовый рынок в России сравнительно молод, его зарождение происходило в начале 90-х годов. Он относится к категории развивающихся рынков, для которых характерна высокая доходность, но, как правило, и более высокая степень риска. В последние годы на российском рынке ценных бумаг произошел ряд позитивных изменений: повысилась ликвидность рынка и информационная прозрачность эмитентов, укрепилась законодательная база, наработаны новые механизмы защиты прав инвесторов. Все вышеперечисленное наряду с улучшением экономической и политической ситуации в стране способствует международному признанию России и повышению ее кредитных рейтингов со стороны международных рейтинговых агентств (Moody`s, Standard & Poor`s, Fitch). Кредитный рейтинг отражает мнение агентства относительно способности и готовности эмитента (в данном случае государства) своевременно и в полном объеме выполнять свои финансовые обязательства. Рейтинг относит эмитентов к инвестиционной либо к спекулятивной группе. Инвестиционный статус позволяет рассчитывать на заметное увеличение притока инвестиций в страну, так как крупные западные институциональные инвесторы (страховые компании, инвестиционные и пенсионные фонды) не имеют права вкладывать свои средства в страны с низким спекулятивным рейтингом. В настоящее время Россия вплотную приблизилась к инвестиционному рейтингу. Начиная с 2003 года международные агентства постоянно присваивают России инвестиционные рейтинги. По этой причине считается, что у российских ценных бумаг имеется существенный потенциал для дальнейшего развития. Заключение сделок с ценными бумагами происходит при участии:

* фондовых бирж, являющихся организаторами торговли;
* брокеров, являющихся финансовыми посредниками между биржами и инвесторами (как правило, это инвестиционные компании или банки);
* депозитариев, осуществляющих учет ценных бумаг и фиксирующих переход права собственности на них по результатам сделок;
* расчетного банка.

Юридические и физические лица, не являющиеся профессиональными участниками фондового рынка, могут заключать сделки через брокеров, аккредитованных на соответствующих биржах и имеющих соответствующую лицензию на данный вид деятельности.

В настоящее время на российском фондовом рынке существуют две о сновные биржевые площадки – это Фондовая Биржа РТС и Московская Межбанковская Валютная Биржа. Есть ещё Московская Фондовая Биржа, но это площадка для одной ценной бумаги – акций Газпрома.
 Сейчас РТС – это активно используемая в России электронная биржевая площадка, на долю которой приходится около половины от общего объема торгов на российском фондовом рынке. Электронные биржевые торги происходят на базе рабочей станции RTS PLAZA, которая представляет собой не имеющий аналогов в России комплекс современного программного обеспечения и баз данных, устанавливаемый на персональном компьютере члена биржи. Система позволяет ее участникам в режиме реального времени выставлять котировки, получать оперативную информацию о состоянии рынка и заключать сделки купли-продажи ценных бумаг российских эмитентов времени с расчетами как в рублях РФ, так и в иностранной валюте. Она максимально проста для пользователей, что позволяет оперативно совершенствовать ее в соответствии с потребностями пользователей. К обращению в РТС допущено более 350 акций и облигаций. В системе заложена возможность объединения с депозитариями, регистраторами, расчетно-клиринговыми системами, что многократно повышает ее эффективность и в ближайшей перспективе приведет к автоматическим расчетам и перерегистрации после заключения сделки.
Современное положение ММВБ определяется тенденцией глобализации финансовых рынков, которое наиболее ярко проявилось в интеграции региональных биржевых систем и использовании новейших электронных технологий. Сама технология торговли не имеет особых отличий от РТС ни по безопасности, ни по эргономике. На ММВБ продолжал активно развиваться рынок корпоративных облигаций, общий объем размещения которых в 2000 году превысил 20 млрд. рублей. Благодаря сотрудничеству с крупнейшими информационными агентствами и использованию интернет-технологий ММВБ является крупнейшим поставщиком финансовой информации в режиме реального времени.
Продолжает расширятся состав НАУФОР, которая сейчас объединяет порядка 1000 компаний, расположенных по всей России, и имеет 14 филиалов, местонахождение которых сопадает с местонахождением региональных отделений ФКЦБ России. НАУФОР удалось проделать значительный объем работы по решению взятых на себя задач. В настоящее время в ассоциации разработаны и действуют документы, регулирующие профессиональную деятельность ее членов и направленные на защиту интересов клиентов и инвесторов. Не менее приоритетным направлением деятельности НАУФОР является работа по организации профессионального обучения участников рынка ценных бумаг, а также участие в программах аттестации специалистов фондового рынка.
Роль фондового рынка в мире непрерывно растет. Используя его инструменты, правительства и корпорации, по оценке ряда исследователей, привлекают до 75% необходимых для экономики средств. Опыт развитых стран убедительно доказывает, что между состоянием экономики и движением фондового рынка существует тесная взаимосвязь. Например, корреляция между валовым внутренним продуктом США и величиной фондового индекса в течение последних 50 лет достигает 90%. Аналогичная ситуация наблюдается и в государствах, динамично развивающих свою экономику.
 К сожалению, на современном российском фондовом рынке подобная связь отсутствует. В 1995-1997 годах рост фондового рынка, сопровождался экономическим спадом. Лишь в 2000 году в России наблюдается одновременный рост экономики и рынка. Однако рост этот обусловлен, прежде всего, благоприятной конъюнктурой на рынке энергоносителей. Наш фондовый рынок до сих пор практически никак не связан с реальным сектором экономики.

## АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ РЫНКА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РФ

**Гражданская авиация в условиях глобализации мировой экономики становится важным элементом интеграции России в современную систему международных экономических связей. Авиация имеет особое значение для решения социально-экономических задач и повышения качества жизни населения, особенно в регионах, лишенных средств наземного транспорта.**

Гражданская авиация – сложная, разветвленная система, требующая повышенного уровня регламентирования для обеспечения авиационной безопасности и полетов, предоставления пассажирам услуг высокого качества.
 Выбор России в пользу рыночной экономики, сделанный в начале 1990-х годов, и начавшиеся реформы в наибольшей мере по сравнению с другими видами транспорта изменили условия работы и характер спроса на транспортные услуги воздушного транспорта.
 В течение первого десятилетия реформ на воздушном транспорте были проведены базовые структурные и институциональные преобразования. Созданы основы правовой базы воздушного транспорта, отвечающей рыночным условиям. Разделены функции государственного управления и хозяйственной деятельности, создана адекватная система государственного регулирования транспортной деятельности. В основном проведена приватизация авиакомпаний.
 После более чем 10-летнего спада объемов перевозок, начиная с 2000 г. российский авиатранспортный рынок вступил в стадию устойчивого роста. Среднегодовое увеличение объема услуг составляло для пассажирских перевозок 10%, для грузовых – 2,5% при среднем ежегодном экономическом росте экономики страны на 6,0%. За последние пять лет объем перевозок увеличился на 60%. Однако, несмотря на общую адаптацию воздушного транспорта России к рыночным условиям, объем авиационных перевозок все еще на 40% ниже уровня 1992 г. Внутренние перевозки составляют всего 30% от уровня 1992 г., а весь рост происходил за счет 3-кратного увеличения международных перевозок. К 2020 г. ожидается увеличение объема пассажирских перевозок в 2,5 – 3,5 раза по сравнению с 2005 г.
 Авиационные предприятия России более 60% перевозок осуществляют на воздушных судах разработки 60 – 70-х годов прошлого века. Около 50% провозной мощности магистрального пассажирского парка воздушного транспорта России обеспечивают воздушные суда, не соответствующие современным международным нормативам по уровню шума на местности, проблема авиационного шума присуща 20 аэропортам и затрагивает интересы около 3 млн жителей России.
 Требует совершенствования система управления развитием и функционированием воздушного транспорта. В связи с отсутствием перспективной технической политики воздушный транспорт каждый раз несет неоправданные потери при решении проблем, обусловленных вступлением в действие ранее принятых и давно ожидавшихся ограничений и условий выполнения международных перевозок.
 Невысок уровень оснащенности предприятий гражданской авиации техническими средствами обеспечения авиационной безопасности, особенно аэропортов аппаратурой обнаружения взрывчатых веществ.
 Анализ состояния рынка авиаперевозок показывает, что львиная доля авиаперевозок по-прежнему приходится на крупнейшие авиакомпании. Так, доля 10 авиакомпаний – Аэрофлот, Сибирь, Пулково, Ютэйр, Трансаэро, Красноярские авиалинии, Вим-Авиа, Атлант-Союз, Уральские авиалинии, Аэрофлот-Норд составляет более 65% перевозок пассажиров, 35 авиакомпаний обеспечивают почти весь объем перевозок пассажиров. При этом на российском рынке авиаперевозок действуют 182 эксплуатанта, причем половина из них имеет неудовлетворительное финансово-экономическое состояние.
 Перспективы укрепления и развития рынка авиаперевозок, несомненно, связаны с консолидацией авиакомпаний, их структуризацией, созданием альянсов, повышением эффективности и финансовой стабильности авиакомпаний.
 Проблемы в развитии воздушного транспорта усиливают инфраструктурные ограничения, создают угрозу замедления социального развития и формирования единого экономического пространства. Их скорейшее разрешение становится особенно важным в условиях функционирования национальной экономики в фазе устойчивого роста, вследствие которого ожидается возвращение основных слоев населения России в клиентскую базу воздушного транспорта.

## АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ

# ОАО «АЭРОФЛОТ»

Аэрофлот является бесспорным лидером гражданской авиации России, фактическим национальным перевозчиком.

Аэрофлот основан решением правительства 9 февраля 1923 года, является одной из старейших авиакомпаний мира и одним из наиболее узнаваемых российских брендов.

 Аэрофлот базируется в международном аэропорту «Шереметьево». Осуществляет собственные рейсы по 111 маршрутам в 46 стран мира, в том числе по России – в 27 пунктов. Авиакомпания имеет 6 филиалов: в Санкт-Петербурге, Сочи, Магадане, Красноярске, Калининграде и Владивостоке. Приоритетное значение придает развитию внутреннего рынка, прежде всего присутствию в Сибири и на Дальнем Востоке.

АЭРОФЛОТ – лидер воздушного транспорта России, член глобального авиационного альянса SkyTeam. Совместная маршрутная сеть альянса насчитывает 856 пунктов назначения в 169 странах мира, что дает пассажирам компаний-членов альянса практически безграничные возможности выбора направлений путешествий. В 2009 году перевез 8,755 млн человек.Аэрофлот занял первое место по обслуживанию пассажиров в экономическом классе на коротких и средних рейсах, а также в бизнес-классе на дальних рейсах среди европейских участников альянса

SkyTeam. Лидирующие позиции Аэрофлота определились на основе маркетингового исследования SkyTeam «Onboard Survey» за период апрель – сентябрь 2009 года. Аэрофлот первым из российских перевозчиков вошел в реестр операторов IOSA и постоянно подтверждает этот сертификат. Авиакомпания успешно прошла аудит безопасности наземного обслуживания ISAGO. Обладает единым сертификатом соответствия требованиям стандарта ISO 9001:2000.

Аэрофлот располагает одним из самых молодых самолетных парков в Европе, который насчитывает 115 воздушных судов. В 2009 году завершено строительство собственного современного аэропортового терминала Аэрофлота в Шереметьево.

Полное наименование компании – Открытое акционерное общество «Аэрофлот - российские авиалинии».

Сокращенное наименование – ОАО «Аэрофлот».

Местонахождение – 119002, Россия, г.Москва, Арбат, 10.

Генеральный директор – Савельев Виталий Геннадьевич.

ИНН 7712040126

Организатор торгов – ММВБ РТС.

Акции обыкновенные – цена последней сделки – 76,76 RUR (MMВБ на 03.11.1010).

Основными видами деятельности компании являются:
 - Авиационные перевозки по международным и внутренним авиалиниям на регулярной и чартерной основе в соответствии с действующими международными договорами и лицензиями на эксплуатацию авиалиний, выдаваемыми в установленном порядке;
 - Обслуживание пассажиров, предоставление им различного рода услуг;
 - Обслуживание грузов отправителей и получателей;
 - Техническое обслуживание и ремонт воздушных судов;
 - Продажа пассажирских и грузовых перевозочных документов;
 - Издание, оформление и продажа пассажирских и грузовых перевозочных документов.

## У компании 4 дочерних предприятия Дочерние авиакомпании – «Нордавиа», «Донавиа», «Аэрофлот-Карго» и «Аэрофлот Плюс»

Экономическое состояние ОАО «Аэрофлот» характеризует финансовый результат дейтельности, представленный в таблице 3.1.

Таблица 3.1 Прибыли и убытки (единица измерения: тыс. руб).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование показателя | 2009, 6 мес | 2010, 6 мес |
| Выручка | 40880779 | 48264530 |
| Валовая прибыль | 6058583 | 7159898 |
| Чистая прибыль  | 3335082 | 3898351 |
| Рентабельность собственного капитала, % | 9.164 | 11.094 |
| Рентабельность активов, % | 5.794 | 5.235 |
| Коэффициент чистой прибыльности, % | 8.158 | 8.077 |
| Рентабельность продукции (продаж), % | 5.854 | 6.39 |
| Оборачиваемость капитала | 1.129 | 1.024 |

Выручка от реализации услуг Общества, полученная по результатам деятельности за шесть месяцев 2010 года, по сравнению с аналогичным периодом 2009 года увеличилась на 7 383 751 тыс. руб. или 18.06 % (с 40 880 779 до 48 264 530 тыс.руб.). По итогам шести месяцев 2010 года пассажирооборот Аэрофлота составил 15 млрд 671,4 млн пассажирокилометров, что на 38,2% выше результатов аналогичного периода 2009 года. Количество перевезенных компанией пассажиров увеличилось на 32,4% и составило 5 млн 101,7 тыс. пассажиров. Процент занятости пассажирских кресел также увеличился до 75,0%, что выше уровня прошлого года на 11,5 п.п. Коммерческая загрузка – 61,7%, что на 11,0 п.п. превышает уровень прошлого года.

В 2009 году ОАО «Аэрофлот» перевезло 8,76 млн. пассажиров. Пассажиропоток уменьшился на 5,6% по сравнению с 2008 годом, однако темпы падения оказались ниже, чем в среднем по отрасли (-9,4% по ГА РФ). Доля перевозок ОАО «Аэрофлот» в суммарных перевозках отрасли по количеству перевезенных пассажиров по итогам 2009 года составила 19,4% (+0,8 процентных пункта к 2008 году). Пассажирооборот снизился на 4,6% по сравнению с 2008 годом и составил 25 986 194 тыс. пасс. Км (среднеотраслевое падение пассажирооборота по ГА РФ в 2009 году составило 8,3%). Доля перевозок ОАО «Аэрофлот» в суммарных перевозках отрасли по выполненному пассажирообороту составила 23,1%

(+0,9 процентных пункта к 2008 году). ОАО «Аэрофлот» продолжает укреплять свои позиции как на международных направлениях,

так и на стратегически важном рынке внутренних перевозок. Являясь лидером ГА РФ на регулярном МВЛ, ОАО «Аэрофлот » в 2009 г. перевезло на этом рынке 5,32 млн. пассажиров, увеличив свою долю в суммарных регулярных МВЛ перевозках отрасли до 43,7% по количеству перевезенных пассажиров (+1,3 процентных пункта к 2008 году). Доля ОАО «Аэрофлот» на регулярном МВЛ ГА РФ составила 45,4% по выполненному пассажирообороту (-0,02 процентных пункта к 2008 году, 17 029 169 тыс. пасс. км,). На внутреннем рынке ОАО «Аэрофлот» также укрепило свои позиции. Доля в суммарных ВВЛ перевозках отрасли по количеству перевезенных пассажиров выросла до 14,0% (+0,4 процентных пункта к

2008 году, 3,34 млн. пасс.), по выполненному пассажирообороту – до 17,6% (+1,5 процентных пункта к 2008 году, 8 640 291 тыс. пасс. км).

## АНАЛИЗ ПОТЕНЦИАЛА АКЦИИ ОАО «АЭРОФЛОТ»

Акции ОАО «Аэрофлот» котируются на российских фондовых биржах – РТС и ММВБ, а также на европейском и американском внебиржевых рынках и на Франкфуртской фондовой бирже в форме GDR первого уровня.

Уставный капитал ОАО "Аэрофлот" составляет 1 млрд 110 млн 616 тыс 299 руб., он разделен на обыкновенные акции номинальной стоимостью 1 руб. По данным на 1 марта 2010г. контрольный пакет акций "Аэрофлота" в размере 51,17% принадлежит государству. Еще 41,31% контролируются юридическими лицами. В частности, около 20% компании принадлежит Национальной резервной корпорации бизнесмена Александра Лебедева. 7,52% "Аэрофлота" находятся в руках частных лиц.

В течение 2009 года Общество не осуществляло выкуп или продажу собственных акций. По состоянию на 31 декабря 2009 года у Общества не имеется выкупленных собственных акций.

На состоявшемся в мае 2009 года годовом Общем собрании акционеров были утверждены дивиденды за год, закончившийся 31 декабря 2008 года, в следующем размере, таблица 4.1.

Таблица 4.1 Акции

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование акций | Количество акций, шт | Дивиденды на одну акцию, руб | Итого сумма дивидендов, руб | Номинальная стоимость,руб |
| Обыкновенные акции | 1 110 616 299 | 0.1818 | 201901043,15 | 1 |

Исходя из таблиц 4.1 можно рассчитать

1. Сумма дивидендов в расчете на 1 акцию = общая сумма обьявленных дивидендов/ количество акций на руках у акционеров;

Сумма дивидендов в расчете на 1 акцию =201 910/1110616299\*100%=17,9%

1. Доход на акцию=Разность прибыли и расходов/количество обыкновенных акций в обращении;

Доход на акцию=(40880779000 -37545697000)/ 1 110 616 299=33,43 руб.

1. Отношение цены к доходу на акцию=рыночная цена/ЕРS;

Отношение цены к доходу на акцию=74,13/33,43=2,21

1. Чистая стоимость активов на акцию=разность совокупных активов компании и суммы долгов и издержек/количество обыкновенных акций;

Чистая стоимость активов на акцию=(74468829000-27317646000)/ 1 110 616 299=42,45 руб.

На основании данных о ценах и количестве акций рассчитаем доходность портфеля.

Главная цель формирования портфеля состоит в стремлении получить требуемый уровень ожидаемой доходности при более низком уровне ожидаемого риска.

Доходность портфеля ценных бумаг = (Стоимость акции на момент расчета – Стоимость покупки акции)/ Стоимость покупки акции.

Доходность портфеля ценных бумаг=(76,20 – 74,13)/74,13=0,02 или 0,20%.

Таким образом, совокупность различных ценных бумаг, принадлежащих инвестору, образует портфель ценных бумаг, формирование которого имеет целью обеспечить оптимальное сочетание выгодности (доходности), надежности и ликвидности ценных бумаг. А постоянный мониторинг и оценка риска портфеля ценных бумаг позволят инвестору повысить доходность вложений.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Центральное положение фундаментального анализа основывается на том, что внутренняя стоимость фирмы может быть соотнесена с ее финансовыми характеристиками: перспективами роста, характером роста и денежными потоками, которые она будет генерировать в будущем Отклонение от рыночной стоимости становиться сигналом, что акции фирмы недооценены или переоценены рынком. В этом состоит долгосрочная стратегия инвестирования, и предположения, лежащие в ее основе, заключаются в следующем: связь между стоимостью и основными финансовыми показателями может иметь количественное значение, эта связь устойчива во времени, отклонения от этой взаимосвязи корректируются за некоторый период времени.

Применение фундаментального анализа должно себя оправдывать, то есть в долгосрочном плане квалифицированный инвестор, принимающий решения на основе фундаментального анализа должен получить доходность большую, чем рынок, за одинаковый промежуток времени при равных рисках. В то же время некоторые экономисты уверены, что рынок эффективен, и никакие методы анализа не позволят в долгосрочном периоде получить большую доходность, чем покажет сам рынок.

Эффективность применения фундаментального анализа заключена в комплексности и последовательности его применения. Фундаментальный анализ проводится на нескольких уровнях, спускаясь сверху вниз. Первый уровень – анализ экономики страны, второй уровень – анализ отраслей промышленности и секторов услуг, третий уровень – анализ инвестиционной привлекательности компании.

Динамика развития бизнеса компании, долгосрочной перспективе определяет цену акции. Рост бизнеса сопровождается ростом прибыли, который в свою очередь приводит к увеличению дивидендов, увеличивая привлекательность акции и приводя к росту котировки. Доходы фирм растут во времени, определяя повышающий глобальный тренд на рынке акций.

# БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Батяева Т. А. Рынок ценных бумаг [Текст] : учеб. пособие для студ. вузов, обуч. по спец. 080105 "Финансы и кредит" / Т. А. Батяева, И. И. Столяров ; Московский гос. ун-т им. М. В. Ломоносова, Фак. гос. управления. - М.: ИНФРА-М, 2008. - 303 с.
2. Галанов В. А. Рынок ценных бумаг [Текст] : учебник для студ. вузов, обучающихся по спец. 080105 "Финансы и кредит", 080109 "Бухгалтерский учет, анализ и аудит", 080102 "Мировая экономика" / В. А. Галанов; Рос. экон. акад. им. Г. В. Плеханова. - М.: ИНФРА-М, 2008. - 378 с.
3. Жуков, Е.Ф. Рынок ценных бумаг [Текст] : учебник / Е.Ф. Жуков. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2009. – 567 с.
4. <http://www.rts.ru/>
5. <http://www.skrin.ru/>
6. <http://www.finam.ru/>
7. <http://www.finmarket.ru/>
8. http://stocks.investfunds.ru/