

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО КОРПОРАТИВНОГО АНАЛІЗУ АВІАТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

У статті викладено наукові підходи щодо формування методики корпоративного аналізу авіатранспортних підприємств для обґрунтування корпоративних стратегій.

В статье изложены научные подходы к формированию методики корпоративного анализа авиатранспортных предприятий для обоснования корпоративных стратегий.

In the article scientific approaches are expounded in relation to forming of methodology of corporate analysis of air enterprises for the ground of corporate strategies.

Ключові слова: корпоративний аналіз, корпоративна стратегія, корпоративна стійкість, корпоративна активність, корпоративна позиція.

Складовим елементом корпоративної стратегії виступає корпоративний аналіз, який є системою спеціальних економічних знань про статутний капітал авіапідприємств, що виступає основою їх фінансово-господарської діяльності та розвитку, а також про фактори, вплив котрих зумовлює змінність його розміру.

Об'єктом корпоративного аналізу виступають корпоративні частки, котрі в загальній сумі складають статутний капітал авіапідприємства. Предметом корпоративного аналізу є механізми формування та зміни статутного капіталу авіапідприємств через визначення та змінність розмірів корпоративних часток учасників. Методи корпоративного аналізу поділяються на традиційні та математичні. Вони повністю збігаються із методами інших видів аналізу, тому складається враження, що корпоративний аналіз є модифікацією економічного аналізу, тобто дублює економічний аналіз у корпораціях. Відмінність корпоративного аналізу від економічного стосується не тільки бази аналітичної діяльності, тобто корпоративного підприємства, а не усіх видів авіапідприємств. Критерій власності є ключовим при визначенні мети аналізу [2, с. 8].

Аналіз коефіцієнтів корпоративної участі базується на розрахунку співвідношення значень показників корпоративних часток учасників авіапідприємства між собою. У процесі використання цієї системи аналізу визначаються різні відносні показники корпоративної участі, які характеризують дієвість системи корпоративного управління та результативність діяльності авіапідприємства. Найбільшого поширення одержали наступні групи аналітичних коефіцієнтів корпоративної участі: показники стійкості структури корпоративної власності (коефіцієнт концентрації власності, коефіцієнт розпилення власності); показники змінності структури корпоративної власності (коефіцієнт змінності структури власності; коефіцієнт корпоративної активності); показники ефективності корпоративного контролю (показник ймовірності корпоративного захоплення, показник ймовірності банкрутства); показники рентабельності корпоративної участі (коефіцієнт рентабельності корпоративної частки, коефіцієнт рентабельності статутного капіталу) [2, с. 10].

Проте залишаються не визначеними методи, інструменти та порядки розрахунків показників змінності структури корпоративної власності і частково

показників ефективності корпоративного контролю. Крім того, не визначені інтегральні показники корпоративної стійкості, за допомогою котрих можна робити аналітичні обґрунтування корпоративних стратегій та заходів корпоративної безпеки.

Розв'язанню проблеми формування методичного забезпечення корпоративного аналізу присвятили свої праці Т.Андрєєва, Г.Астапова, М.Висоцька, Ю.Гришан, В.Жебка, Ю.Кулаєв, С.Омельяненко, І.Садловська, В.Щелкунов, С.Мізюк, В.Мізюк, О.Буглак. У дослідженнях Т.Андрєєвої [1, с.57] та Ю.Гришан [4, с.49] визначається вплив фактора зміни форми власності на структуру капіталу та результативність діяльності корпоративних підприємств, але визначення корпоративного аналізу не надається. Наукові праці М.Висоцької [3, с.19], В.Жебки [5, с. 28], Ю.Кулаєва [6, с.446], С.Омельяненко [7, с.101], І.Садловської [8, с. 60] присвячені розгляду методів аналізу економічного потенціалу та ресурсного забезпечення авіатранспортних корпоративних підприємств. Проте не визначено сутності, напрямів та методів корпоративного аналізу. За результатами досліджень В.Щелкунова, С.Мізюк, В.Мізюк, О.Буглак [9, с.26] сформовано методичне забезпечення аналізу фінансової стійкості та інвестиційної привабливості авіакорпорацій, але це поверхнево стосується корпоративного аналізу, оскільки автори не розкрили його сутність та специфіку. Г.Астаповою [2, с.8] сформовано визначення корпоративного аналізу, наведено й охарактеризовано його особливості та методи, але не розкрито інструментарну складову і не з'ясовано напрями подальшого використання результатів для розробки корпоративних стратегій авіатранспортних підприємств.

Таким чином, залишається не сформованою комплексна методика корпоративного аналізу авіатранспортних підприємств, використання якої дозволяє обґрунтовувати емісійні перспективи та інвестиційні проекти і розробляти корпоративні стратегії.

Метою дослідження є формування методичного забезпечення корпоративного аналізу авіатранспортних підприємств на основі систематизації існуючих прийомів аналізу та розробки методичних підходів щодо визначення інтегральних показників корпоративної стійкості.

Розрахунок інтегрального показника корпоративної стійкості здійснюється на основі трьох коефіцієнтів: концентрації власності, корпоративної активності та корпоративного захисту, їх вагомості. Для формування інтегрального показника за кожним з окремих коефіцієнтів визначається ступінь досягнення критичного рівня як відношення фактичного значення до критичного. Всі узагальнюючі показники розраховуються шляхом використання двох методів їх розрахунку: а) як середньої геометричної величини ступеня досягнення коефіцієнтами їх критичного значення; б) як середньої арифметичної зваженої величини.

Даний підхід дає можливість комплексно оцінювати корпоративну стійкість авіапідприємства за допомогою наступних критеріїв:

1. Якщо фактичний інтегральний показник більше одиниці чи дорівнює одиниці, корпоративна стійкість авіапідприємства перебуває на нормальному рівні, а структура власного капіталу вважається оптимальною. Чим більший

фактичний інтегральний показник, тим вищий рівень корпоративної стійкості авіапідприємства, що свідчить про ефективність обраної корпоративної стратегії.

2. Якщо інтегральний показник не перевищує одиницю, тоді корпоративна стійкість авіапідприємства перебуває в незадовільному стані. Це вказує на необхідність спрямування зусиль на зміну корпоративної стратегії.

Наступним кроком формалізації інтегральної оцінки корпоративної стійкості є виявлення рівня емісійної активності авіапідприємства шляхом визначення стандартних значень фінансових показників. За стандартні значення прийнято нормативні значення фінансових показників або розрахункові, що визначені на основі статистичних даних авіатранспортних підприємств України.

Рівень емісійної активності авіапідприємства визначається на основі аналізу основних складових інтегральної оцінки, а саме: ефективності використання капіталу, ресурсної достатності і платоспроможності. На основі аналізу відповідності розрахункових значень фінансових показників конкретних авіатранспортних підприємств стандартним значенням виділено дванадцять рівнів емісійної активності.

Градація вказаних рівнів емісійної активності авіапідприємств залежно від значення бального показника визначає п'ять типів корпоративної стійкості: незадовільна, задовільна, нестабільна, впевнена, куражна. Кожний тип також має кількісну (бальну) характеристику.

Використання бальних значень рівня емісійної активності та типу корпоративної стійкості здійснюється у напрямі визначення показника корпоративної активності – зведеного коефіцієнту, для чого пропонується використовування наступних коефіцієнтів: коефіцієнта емісійної активності (K_{ea}), значення якого збігається із бальним значенням рівня емісійної активності; коефіцієнт інвестиційної активності (K_{ia}), значення якого визначається шляхом побудови відношення величини участі окремого авіатранспортного підприємства у спільному фінансуванні комерційного або виробничого проекту до загального обсягу фінансування; коефіцієнт ситуативності (K_{sit}), значення якого збігається із бальним значенням типу корпоративної стійкості.

Запропонована система коефіцієнтів може бути зміненою, доповненою або скороченою залежно від особливостей корпоративних відносин між авіапідприємствами, обраної корпоративної стратегії та спільно фінансованого проекту.

За результатами корпоративного аналізу (горизонтального та вертикального аналізу корпоративних часток, корпоративної стійкості та корпоративної активності) визначається корпоративна позиція авіатранспортного підприємства. Корпоративна позиція – це співвідношення величин корпоративних вимог (прав) та корпоративних зобов'язань. Визначаються три типи корпоративних позицій: оборонна, агресивна та помірна.

Визначення типу корпоративної позиції виступає основою розробки корпоративного плану іншої (емісійної та інвестиційної) діяльності АТП.

Сутність запропонованого методичного підходу полягає в розробці єдиної основи інтегральної оцінки корпоративної стійкості авіапідприємства, яка б

дозволила не тільки всебічно оцінити фінансово-господарську діяльність підприємства, а й обґрунтувати емісійну стратегію як першу складову корпоративної стратегії.

Зживання зведеного коефіцієнта корпоративної активності стосується визначення інвестиційного доходу авіатранспортного підприємства й обґрунтування його інвестиційної стратегії як другої складової корпоративної стратегії.

Наукова цінність проведеного дослідження полягає у формуванні методико-інструментарного забезпечення корпоративного аналізу. Як доповнення до існуючих підходів, у цьому напрямі сформовано методичний підхід щодо визначення корпоративної позиції авіатранспортного підприємства на основі оцінки корпоративної участі в його капіталі, типу корпоративної стійкості, рівня емісійної активності.

Практична цінність результатів дослідження полягає у подальшому використанні методів та інструментів корпоративного аналізу в процесі оцінки стану корпоративної безпеки авіатранспортних підприємств.

Список використаних джерел:

1. Андреева Т.Б. Приватизация, структура собственности и работа предприятия / Т.Б. Андреева // Государственный информационный бюллетень о приватизации. – 2001. – № 1. – С.55-59.
2. Астапова Г.В. Методика корпоративного аналізу фінансової діяльності підприємств / Г.В. Астапова // Сучасні проблеми економіки в умовах глобальної фінансової нестабільності: матеріали економічної наукової Інтернет-конференції (Частина 2). – Тернопіль, 2010. – С. 8-12.
3. Высоцкая М.П. Методика анализа кадрового потенциала авиатранспортного комплекса Украины / М.П. Высоцкая // Залізничний транспорт України.– 2004. – № 1. – С. 19-20.
4. Гришан Ю.П. Структура акционерного капитала и тенденции ее изменения / Ю.П. Гришан // Государственный информационный бюллетень о приватизации. – 2000. – № 12. – С. 48-51.
5. Жебка В.В. Методичні аспекти маркетингових досліджень конкурентної позиції авіакомпанії «Аеросвіт» в галузі авіаперевезень / В.В. Жебка // Проблеми інформатизації та управління. – К.: КМУЦА, 2003. – Вип. 7. – С. 28-32.
6. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины [монографія] / Ю.Ф. Кулаев. – К.: Феникс, 2004. – 667 с.
7. Омеляненко С.Л. Тенденції і перспективи розвитку авіації України / С.Л. Омеляненко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. пр. – Одеса: ОНМУ, 2001. – Вип. 11. – С.101-106.
8. Садловська І.П. Обґрунтування стратегії розвитку авіапідприємств / І.П. Садловська // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – К.: КМУЦА, 2003. – Вип. 9. – С. 59-63.
9. Щелкунов В.І. Методи забезпечення фінансової стійкості та інвестиційної привабливості авіапідприємств корпоративного типу [монографія] / В.І. Щелкунов, С.Г. Мізюк, Г.В. Астапова, В.В.Мізюк, О.В. Буглак. – К.: Наук. думка, 2007. – 160 с.