

умовах зовнішнього середовища, що швидко змінюється, практично не можливо, тому що організаційно-економічні зміни, як об'єктивне явище мають дуальну сутність. Процесний характер змін, їхня безперервність у часі не дозволяє дати точну оцінку стану динамічної системи, якої є авіапідприємство, і отже, установити єдиний оптимум її розвитку на час створення проекту.

### Висновки

Для успішної реалізації вибраної стратегії розвитку підприємства необхідне створення моделі організаційних змін, що повинна в цей час відповідати вимогам конкурентної боротьби, бути орієнтованою на інтереси клієнта, «відкритою», настроєною на зміни зовнішнього середовища, що постійно вдосконалюється, соціально орієнтованою і, можливо, що забезпечує інтернаціоналізацію діяльності авіапідприємства. Це можливо при розробці методичного підходу до створення проекту організаційно-економічних змін на авіапідприємстві, основою якого є модель раціонального проекту. Впровадження запропонованих рекомендацій буде

сприяти ефективному функціонуванню авіатранспортних підприємств в умовах мінливого ринкового середовища.

### Список використаних джерел

1. Бауліна Т.В. Управління процесом організаційних змін підприємств в умовах перехідної економіки: Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01 «Економіка та управління підприємствами» / Т.В. Бауліна. – К., 2004. – 20 с.
2. Беляєва Н.Є. Управління організаційними змінами підприємства: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / Н.Є.Беляєва. – Х.: Харківський національний економічний у-т, 2009. – 20 с.
3. Воронков Д.К., Погорелов Ю.С. Розвиток підприємства: управління змінами та інновацій [моногр.] / Д.К. Воронков, Ю.С. Погорелов. – Харків: АдВА. – 2009. – 436 с.
4. Фрайлингер К. Управление изменениями в организации. Как успешно провести преобразования / К. Фрайлингер, И. Фишер. – М.: Книгописная палата, 2002. – 260 с.
5. Freeman J., Carroll G., Hannan M. The liability of newness: Age dependence in organizational death rates. *American Sociological Review*. 48 (5, October), 1983: 692–710. © American Sociological Association, 1983.

УДК 656.7(045)

О.В. УСТИНОВА,  
аспірантка, Донецький університет економіки та права

## Напрями удосконалення корпоративного аналізу авіатранспортних підприємств

*У статті викладено наукові підходи щодо методичного забезпечення корпоративного аналізу авіатранспортних підприємств для обґрунтування корпоративних стратегій.*

**Ключові слова:** корпоративний аналіз, корпоративна стратегія, корпоративна позиція, прогнозування, емісійний дохід, інвестиційний дохід.

*В статье изложены научные подходы к методическому обеспечению корпоративного анализа авиатранспортных предприятий для обоснования корпоративных стратегий.*

**Ключевые слова:** корпоративный анализ, корпоративная стратегия, корпоративная позиция, прогнозирование, эмиссионный доход, инвестиционный доход.

*In the article scientific approaches are expounded in relation to the methodical providing of corporate analysis of air enterprises for the ground of corporate strategies.*

**Keywords:** corporate analysis, corporate strategy, corporate position, prognostication, emission profit, investment profit.

**Постановка проблеми.** Важливим елементом корпоративної стратегії авіатранспортних підприємств виступає корпоративний аналіз. Корпоративний аналіз – це система спеціальних економічних знань про статутний капітал авіа-

підприємств, що виступає основою їх фінансово-господарської діяльності та розвитку, а також про фактори, вплив яких зумовлює змінність його розміру.

На відміну від економічного аналізу корпоративний враховує специфіку відносин власності та особливості корпоративного управління. Саме фактори власності та управління є ключовими при визначенні мети корпоративного аналізу [2].

Проте залишаються невизначеними інтегральні показники корпоративної стійкості, за допомогою яких можна робити обґрунтування корпоративних стратегій та прогнозувати доходи від фінансової та інвестиційної діяльності.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Формуванню методичного забезпечення корпоративного аналізу присвятили свої праці Т. Андреева, Г. Астапова, О. Буглак, М. Висоцька, Ю. Гришан, Г. Жаворонкова, В. Жаворонков, В. Жебка, Ю. Кулаєв, В. Мізюк, С. Мізюк, С. Омеляненко, І. Садловська, Т. Шкода, В. Щелкунов. Дослідження Т. Андреевої [1] та Ю. Гришан [4] присвячені визначенню впливу фактору зміни форми власності на структуру капіталу та результативність діяльності корпорацій, але у якості інструменту дослідження корпоративний аналіз не розглядаються. У дослідженнях М. Висоцької [3], Г. Жаворонкової [5], В. Жебки [6], Ю. Кулаєва [7], С. Омеляненко [8], І. Садлов-

ської [9] розкрито методичне забезпечення аналізу економічного потенціалу та ресурсного забезпечення авіатранспортних корпорацій. Але не визначено сутності, напрямів, методів та інструментів корпоративного аналізу. Результати наукових досліджень В. Щелкунова, С. Мізюк, Г. Астапової, В. Мізюк, О. Буглак [10] містять сформоване методичне забезпечення аналізу фінансової стійкості та інвестиційної привабливості корпоративних авіапідприємств. Проте не розкрито сутність та специфіку корпоративного аналізу. В окремій науковій праці Г. Астапової [2] визначено сутність корпоративного аналізу, відмінності, особливості та методи, але не розкрито його інструменти і не визначені напрями подальшого використання аналітичних результатів у стратегічному та тактичному плануванні.

Таким чином, залишається не обґрунтованим методичний підхід до визначення послідовності здійснення корпоративного аналізу авіатранспортних підприємств, використання його результатів для розрахунків прогнозних величин емісійних та інвестиційних доходів у процесі обґрунтування корпоративної стратегії.

**Метою статті** є удосконалення методичного забезпечення корпоративного аналізу авіатранспортних підприємств шляхом обґрунтування методичного підходу щодо визначення інтегральних показників корпоративної стійкості та напрямів їх впровадження в процес прогнозування величин доходів від фінансової та інвестиційної діяльності.

**Виклад основного матеріалу.** Корпоративний аналіз здійснюється за двома напрямками: по-перше, як аналіз структури корпоративної власності традиційними методами визначення відносних показників корпоративних часток, їхніх змін, у тому числі за рахунок впливу різних факторів, за результатами якого здійснюється діагностика загроз корпоративного захоплення; по-друге, як аналіз коефіцієнтів корпоративної участі: корпоративної стійкості (коефіцієнт концентрації власності; коефіцієнт розпилення власності); змінності структури корпоративної власності (коефіцієнт змінності структури власності; коефіцієнт корпоративної активності); ефективності корпоративного контролю (показник ймовірності корпоративного захоплення; показник ймовірності банкрутства); рентабельності корпоративної участі (коефіцієнт рентабельності корпоративної частки, коефіцієнт рентабельності статутного капіталу). Розрахунок наведених коефіцієнтів здійснюється через співвідношення значень показників корпоративних часток учасників авіапідприємства між собою, а їхній аналіз передбачає характеристику дієвості системи корпоративного управління АТП.

Для обґрунтування напряму розробки або змінності корпоративної стратегії АТП здійснюється розрахунок інтегрального показника корпоративної стійкості, що дає можливість комплексно оцінювати оптимальність структури власного капіталу, вважається та визначати ефективність обраної корпоративної стратегії. На основі отриманого інтегрального показника визначається інвестиційний рейтинг авіапідпри-

ємства, рівень його емісійної активності та тип корпоративної стійкості, бальні значення яких використовуються в процесі розрахунку значення показника корпоративної активності для визначення інвестиційного доходу АТП.

Розрахунок інтегрального показника корпоративної стійкості здійснюється на основі трьох коефіцієнтів – концентрації власності, корпоративної активності та корпоративного захисту, і 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 розрахунку – як середньої геометричної величини ступеня досягнення коефіцієнтами їх критичного значення; як середньої арифметичної зваженої величини.

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

а) якщо фактичний інтегральний показник більше одиниці чи дорівнює одиниці, корпоративна стійкість авіапідприємства перебуває на нормальному рівні, а структура власного капіталу вважається оптимальною. Чим більше фактичний інтегральний показник, тим вище рівень корпоративної стійкості авіапідприємства, що свідчить про ефективність обраної корпоративної стратегії;

б) якщо інтегральний показник не перевищує одиницю, тоді корпоративна стійкість авіапідприємства перебуває в незадовільному стані. Це вказує на необхідність спрямування зусиль на змінювання 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 в залежності 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 використання наступних коефіцієнтів: коефіцієнта емісійної активності (Кеа),

значення якого співпадає 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 співпадає 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 спільного проекту, що фінансується.

За результатами корпоративного аналізу визначається корпоративна позиція АТП як співвідношення величин корпоративних вимог (прав) та корпоративних зобов'язань. Визначаються три типи корпоративних позицій: оборонна, агресивна та помірна.

Встановлення типу корпоративної позиції виступає основою розробки корпоративного плану іншої (емісійної та інвестиційної) діяльності АТП. Оборонна позиція визначається у разі перевищення величини корпоративних вимог над зобов'язаннями. В даному випадку АТП може розраховувати на отримання інвестиційного доходу, величину якого можливо прогнозувати на основі даних про розподіл чистого прибутку об'єктів інвестування методом простої математичної пропорції. Агресивна позиція передбачає навпаки перебільшення величини корпоративних зобов'язань над вимогами. В цьому випадку АТП прогнозує техніко-економічним методом корпоративного планування величину емісійного доходу за результатами дострокового погашення власних зобов'язань. Помірна корпоративна позиція характеризує відповідність величин корпоративних прав та зобов'язань. Прогнозування здійснюється у двох напрямках і передбачає отримання АТП емісійного та інвестиційного доходів.

### Висновки

Сутність запропонованого методичного підходу полягає в розробці порядку здійснення корпоративного аналізу від розрахунків коефіцієнтів корпоративної стійкості авіапідприємства до визначення типу корпоративної позиції.

Визначення типу корпоративної позиції дозволяє визначити результати інвестиційної та емісійної (фінансової) діяльності авіатранспортного підприємства – обсяги інвестиційних та емісійних доходів.

Використання інструментів корпоративного аналізу дозволяє обґрунтувати емісійну та інвестиційну стратегії, як складові корпоративної стратегії АТП.

Наукова цінність проведеного дослідження полягає в удосконаленні методико-інструментарного забезпечення корпоративного аналізу. Як доповнення до існуючих підходів у цьому напрямі сформовано методичний підхід щодо врахування визначеного типу корпоративної позиції авіатранспортного підприємства в процесі обґрунтування емісійної та інвестиційної стратегій.

Практична цінність результатів дослідження полягає у подальшому використанні методів та інструментів корпоративного аналізу в процесі стратегічного планування в умовах 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 (Ч. 2). – Тернопіль, 2010. – С. 8–12.
3. Высоцкая М.П. Методика анализа кадрового потенциала авиатранспортного комплекса Украины / М.П. Высоцкая // Жалізничний 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. Жаворонкова Г.В. Стратегічне управління авіатранспортними підприємствами [монографія] / Жаворонкова Г.В., Садловська І.П., Шкода Т.Н., Жаворонков В.О. – К.: Кондор-Видавництво, 2012. – 676 с.
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.