

*Мягих І.М.,
к.е.н., доцент, докторант,
кафедра фінансів, обліку та аудиту,
Національний авіаційний університет*

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО АНАЛІЗУ ТА ОЦІНКИ ДЕБІТОРСЬКОЇ ТА КРЕДИТОРСЬКОЇ ЗАБОРГОВАНОСТІ ЯК СКЛАДОВИХ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЇ СТІЙКОСТІ АВІАКОМПАНІЙ УКРАЇНИ

Постановка проблеми. Транспорт є однією з найважливіших галузей національної економіки, яка забезпечує виробничі і невиробничі потреби національної економіки та населення в усіх видах перевезень. Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисті економічних інтересів України [6].

Цивільна авіація України є однією з найважливіших складових транспортної системи (найшвидший вид транспорту), хоча частка перевезень в загальній кількості пасажирів і вантажів транспортними підприємствами її незначна (висока вартість послуг). З суто економічної точки зору цивільна авіація через високу вартість послуг і динамічний характер їх продажу забезпечує швидкий і вагомий внесок фінансових коштів, особливо в іноземній валюті [3]. Але ця ж вартість (враховуючи низьку платоспроможність населення) і впливає на кількість реалізованих послуг, що є одним з негативних явищ щодо стабільності та розвитку авіаційних підприємств.

Стабільність економіки неможлива без фінансової стійкості підприємств так як, саме стійкість служить основою міцного його положення на ринку та конкурентоспроможності.

Найбільше впливають на діяльність авіапідприємств внутрішні чинники, які залежать від організації роботи підприємства. Серед них особливе місце належить дебіторській і кредиторській заборгованостям.

Структура дебіторської і кредиторської заборгованості впливає на рух обігових коштів. Оптимізація використання та розподілу обігових коштів можлива шляхом визначення важелів впливу факторів на величини дебіторської та кредиторської заборгованості. Тому ефективне управління дебіторською та кредиторською заборгованостями на сьогоднішній день є першочерговою і актуальною задачею для авіапідприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у розв'язання проблеми щодо управління дебіторською та кредиторською заборгованостями в авіагалузі внесли вітчизняні економісти-науковці: Василик О. Д., Варналій В. С., Васильченко З. М., Голов С. Ф., Данилова Л. І., Дем'яненко М. Я., Заруба О. Д., Костіна Н. І., Опарін В. М., Осадець С. С., Поддєрьогін А. М. та інші.

Серед зарубіжних економістів дана проблема знайшла відображення у працях наступних науковців: А. Бернштейна, Р. Брейлі, Є. Бріггема, К. Друрі, С. Майерса, С. Росса, Р. Холта та інших. Проте, розкриваючи поняття та сутність дебіторської і кредиторської заборгованості, вплив їх на фінансовий стан підприємства, важливість контролю за ними тощо, у своїх наукових працях науковці не враховують специфіку деяких видів галузей, в тому числі і авіаційної галузі, а отже, особливості оцінки дебіторської та кредиторської заборгованості, її аналіз та управління нею в авіаційних підприємствах потребує подальшого дослідження і є безумовно актуальними.

Постановка завдання. Метою статті є розробка заходів щодо ефективного управління дебіторською та кредиторською заборгованостями, а також вдосконалення методики аналізу та оцінки дебіторської та кредиторської заборгованості.

Виклад основного матеріалу дослідження. Дебіторська заборгованість – це сума рахунків до отримання: форма тимчасового вилучення коштів з обороту підприємства, що виникло в результаті постачання товарів, робіт або послуг в кредит.

Кредиторська заборгованість – заборгованість, що виникає при розрахунках з постачальниками і іншими кредиторами; тимчасове використання в грошовому обігу коштів кредиторів.

Наявність дебіторської заборгованості характеризує стан розрахункової дисципліни і робить серйозний вплив на стійкість фінансового стану підприємства. До нестабільності фінансового стану підприємства, зростання дебіторської заборгованості призводить недотримання договірної і фінансової дисципліни, у зв'язку з цим завданням аналізу є виявлення розмірів і динаміки невинновданної заборгованості і причини її виникнення.

Політика управління дебіторською заборгованістю є частиною загальної політики управління оборотними активами і маркетингової політики авіапідприємства, направленої на збільшення обсягу

реалізації послуг, і яка полягає в оптимізації загального розміру цієї заборгованості і забезпеченні своєчасної її інкасації.

Задачами управління дебіторською заборгованістю є: обмеження прийняттого рівня дебіторської заборгованості; вибір умов продажів, що забезпечують гарантоване надходження грошових коштів; визначення можливих знижок або надбавок для різних груп покупців з погляду дотримання ними платіжної дисципліни; прискорення затребування боргу; зменшення бюджетних боргів; оцінка можливих витрат, пов'язаних з дебіторською заборгованістю, тобто упущеної вигоди від невикористання засобів, «заморожених» в дебіторській заборгованості [8].

Досліджуючи функціонування бізнесу суб'єктів господарювання в умовах ринкової економіки України автором пропонуються наступні заходи щодо вдосконалення системи управління дебіторською заборгованістю: виключення з числа партнерів підприємства з високим ступенем ризику; періодичний перегляд граничної суми кредиту; використання можливості оплати дебіторської заборгованості векселями, цінними паперами; формування принципів розрахунків підприємства з контрагентами на майбутній період; виявлення фінансових можливостей щодо надання підприємством товарного (комерційного) кредиту; визначення можливої суми оборотних активів, що відволікаються в дебіторську заборгованість по товарному кредиту, а також по виданих авансах; формування умов забезпечення стягнення заборгованості; формування системи штрафних санкцій за прострочення виконання зобов'язань контрагентами; використання сучасних форм рефінансування заборгованості; диверсифікація клієнтів з метою зменшення ризику несплати монопольним замовником.

Визначення можливої суми фінансових коштів, що інвестуються в дебіторську заборгованість, здійснюється за формулою (1):

$$ІДЗ = \frac{ОРК * КСЦ * (ППК + ПР)}{360} \quad (1)$$

де ІДЗ – необхідна сума фінансових коштів, що інвестуються в дебіторську заборгованість;

ОРК – планований об'єм реалізації продукції (робіт, послуг) в кредит;

КСЦ – коефіцієнт співвідношення собівартості і ціни продукції (робіт, послуг), вираженої десятковим дробом;

ППК – середній період надання кредиту покупцям, в днях;

ПР – середній період прострочення платежів по наданому кредиту, в днях.

Якщо фінансові можливості підприємства не дозволяють інвестувати розрахункову суму коштів в повному обсязі, то при незмінності умов кредитування повинен бути відповідно скорегований планований обсяг реалізації продукції (робіт, послуг) в кредит.

В основі формування стандартів оцінки покупців і умов надання кредиту лежить їх кредитоспроможність. Кредитоспроможність покупця характеризує систему умов, що визначають його здатність залучати кредит в різних формах і в повному обсязі, в передбачені терміни виконувати усі пов'язані з ним фінансові зобов'язання [7].

Формування процедури інкасації заборгованості передбачає строки і форми попереднього і подальшого нагадувань покупцям про дату платежів; можливості і умови пролонгації боргу за наданим кредитом; умови порушення справи про банкрутство неспроможних дебіторів.

Невід'ємною складовою, що передусє безпосередньому управлінню дебіторською заборгованістю, є її аналіз, який краще всього почати з складання реєстру «старіння» рахунків дебіторів. Початковою інформацією для його складання є дані бухгалтерського обліку по заборгованості конкретних контрагентів, при цьому важливо одержати інформацію не тільки про суму заборгованості, але і про терміни її виникнення. Аналіз дебіторської заборгованості здійснюється в минулому періоді. З цією метою розраховується показник, який характеризує стан дебіторської заборгованості за минулий рік. Таким показником є коефіцієнт відволікання оборотних активів, який розраховується за формулою (2):

$$K_{воа} = \frac{ДЗ}{За}, \quad (2)$$

де $K_{воа}$ – коефіцієнт відволікання оборотних активів;

ДЗ – дебіторська заборгованість за товарними операціями за минулий період;

За – загальна сума оборотних активів підприємства.

На практиці використовують такі методи визначення оптимальної дебіторської заборгованості в плановому періоді: нормативний, розрахунково-аналітичний.

В основу нормативного методу покладено систему фінансових норм та техніко-економічних нормативів, що характеризують абсолютну величину дебіторської заборгованості, а також джерела їх фінансового забезпечення. Слід зазначити, що норми та нормативи можуть бути класифіковані за

категоріями покупців, видів грошових розрахунків, строків погашення. Щодо конкретного підприємства, то нормативний метод можна застосовувати за наявності постійних покупців. Якщо підприємство не має постійних покупців, то це вимагає значної гнучкості моделі грошових розрахунків, а, відповідно, і показників, які характеризують дебіторську заборгованість підприємства.

Сутність розрахунково-аналітичного методу полягає у тому, що на основі фінансово-економічних показників заборгованості за попередні періоди, які беруться за базові, та індексів їх зміни у плановому періоді відповідно до зміни моделі грошових розрахунків визначається планова величина дебіторської заборгованості підприємства. Розрахунково-аналітичний метод застосовується як доповнення до нормативного і дає змогу формувати плановий показник та орієнтири під час формування стратегії управління дебіторською заборгованістю. Слід зазначити, що використання розрахунково-аналітичного методу супроводжується певним суб'єктивізмом. Адже аналіз і прийняття фінансових рішень ґрунтується на експертному оцінюванні параметрів моделі грошових розрахунків, в основі якого лежить особиста думка експертів. Розрахунково-аналітичний метод також повинен доповнювати метод оптимізації фінансових рішень і бути інструментарієм економіко-математичного моделювання розрахункових операцій підприємства.

Послаблення розрахункових умов, що збільшує дебіторську заборгованість покупців, має свої переваги і недоліки. Так, з одного боку, це зростання обсягу продажу товарів (продукції, робіт, послуг) та прибутку, а з іншого, збільшення суми безнадійних боргів та додаткові фінансові втрати через наявність на балансі дебіторської заборгованості. Перш ніж прийняти рішення про послаблення розрахункових умов, слід порівняти витрати від утримання на балансі додаткової дебіторської заборгованості контрагентів з вигодою від зростання обсягу продаж. Якщо результат такого порівняння дає прибуток, то підприємство може послабити покупцям свої розрахункові умови.

Отже, основою обґрунтування стратегії та тактики управління дебіторською заборгованістю підприємства та визначення сукупності розрахункових операцій на основі економіко-математичного моделювання є кількісний аналіз інформаційної бази моделі грошових розрахунків з використанням математичних, статистичних й економетричних методів та прийомів [4].

Після того, як встановлено тривалість виробничо-фінансового циклу, слід провести аналіз дебіторської заборгованості підприємства-постачальника. Для цього в якості інформаційної бази використовується бухгалтерський баланс і звіт про фінансові результати. Для аналізу оборотності дебіторської заборгованості використовують відповідні коефіцієнти.

Оборотність дебіторської заборгованості (формула (3)):

$$\text{оборотність ДЗ} = \frac{BP}{\bar{ДЗ}}, \quad (3)$$

де BP – виручка від реалізації;

$\bar{ДЗ}$ – середня дебіторська заборгованість.

Для розрахунку середньої дебіторської заборгованості використовуються формули (4)-(5):

- середньої хронологічної (якщо є дані про розміри дебіторської заборгованості на початок кожного місяця або кожного кварталу):

$$\bar{ДЗ} = \frac{\frac{ДЗ_1}{2} + ДЗ_2 + ДЗ_3 + \frac{ДЗ_n}{2}}{2}, \quad (4)$$

де $ДЗ_1, ДЗ_2, \dots, ДЗ_n$ – величина дебіторської заборгованості (ДЗ) на початок кожного місяця або кварталу;

- середньої арифметичної (якщо є дані про розміри дебіторської заборгованості тільки на початок і кінець періоду):

$$\bar{ДЗ} = \frac{ДЗ_{\text{поч.періоду}} + ДЗ_{\text{кін.періоду}}}{2} \quad (5)$$

Чим швидше обертається дебіторська заборгованість, тим менший ризик її непогашення. Чим вищий є цей коефіцієнт, тим агресивніша політика стягнення платежів.

Період погашення розраховується за формулою (6):

$$\text{пер.погаш.ДЗ} = \frac{360\text{днів}}{\text{оборотністьДЗ}} \quad (6)$$

Чим більший період погашення дебіторської заборгованості, тим вищий ризик її непогашення. Період до 60 днів вважається нормальним, до 90 днів –поганим, а більше 90 днів – проблематичним. Слід проаналізувати також такі показники рівня дебіторської заборгованості як (формули (7), (8):

$$\text{часткаи} \cdot \text{ДЗ} \cdot \text{в} \cdot \text{поточних} \cdot \text{активах} = \frac{\text{ДЗ}}{\text{поточні} \cdot \text{активи}} \times 100\% \quad (7)$$

$$\text{частка} \cdot \text{сумнів.дебіт.заборг.ДЗ} = \frac{\text{сумнівнаДЗ}}{\text{ДЗ}} \times 100\% \quad (8)$$

Показник частки сумнівної дебіторської заборгованості характеризує її якість, а саме: чим вищий цей показник, тим нижча ліквідність дебіторської заборгованості [1].

Визначення терміну обороту для необхідного приросту сплаченої валової виручки підприємства (формула (9)):

$$Cn = \frac{n}{On}, \quad (9)$$

де Cn – термін обороту приросту валової виручки;
 n – тривалість аналізованого періоду в днях;
 On – оборотність для необігового приросту валової виручки.

Визначення оптимального терміну скорочення оборотності статті дебіторської заборгованості в цілях реалізації поставлених перед підприємством задач (формула (10)):

$$OCдз = Пдз - Cn, \quad (10)$$

де $OCдз$ – оптимальний термін погашення статті дебіторської заборгованості підприємства [7].

Крім того, аналіз дебіторської заборгованості підприємства потрібно доповнити методикою оцінки витрат фінансування залежно від терміну оборотності дебіторської заборгованості.

Аналіз стану дебіторської заборгованості авіакомпаній України за 2011 рік в цілому та в розрізі статей відображено в табл. 1.

Таблиця 1

Склад структури дебіторської заборгованості по авіакомпаніях України за 2011 рік

Структура дебіторської заборгованості (ДЗ)	ВАТ «Дніпроавіа»		ПАТ АК «МАУ»		ТОВ АК ДонбасАеро	
	Сума, тис.грн.	% в загальній сумі ДЗ	Сума, тис.грн.	% в загальній сумі ДЗ	Сума, тис.грн.	% в загальній сумі ДЗ
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	417345	90,4	150708	80,47	71626	74,84
Дебіторська заборгованість за розрахунками:						
- з бюджетом	6279	1,35	20597	11,0	3771	3,94
- за виданими авансами	33781	7,29	13459	7,18	9393	9,81
Інша поточна ДЗ	6101	1,32	2526	1,35	10916	11,41
Всього	463506	100	187290	100	95706	100

Джерело : Фінансова звітність авіакомпаній за 2011 рік.

Аналізуючи показники табл. 1, можна зазначити, що найбільша частка дебіторської заборгованості склала за статтею «Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги», що ставить авіакомпанію в складний фінансовий стан (вилучення оборотних коштів з обороту).

Термін погашення дебіторської заборгованості по ВАТ «Дніпроавіа» складає 156 днів, ПАТ АК «МАУ» – 22 дні, ТОВ АК «ДонбасАеро» – 60 днів. Враховуючи те, що період погашення дебіторської заборгованості вважається нормальним при 60 днях, то за результатами розрахунків (табл. 1) вище

норми має термін погашення дебіторської заборгованості ВАТ «Дніпроавіа» - 96 днів. Такий показник для ВАТ «Дніпроавіа» свідчить про ризик непогашення дебіторської заборгованості.

Стабільність фінансового стану характеризується обсягом і якісним складом кредиторської заборгованості, а її рух визначає стан платіжної дисципліни підприємства.

В процесі аналізу кредиторської заборгованості необхідно дати оцінку умов заборгованості, строкам заборгованості, обмеженню використання ресурсів, можливості залучення додаткових джерел фінансування.

Стан кредиторської заборгованості (КЗ) характеризують показники [5]:

- коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості (Кокз):

$$Кокз = \frac{\Gamma}{КЗ}, \quad (11)$$

де: Γ – грошові кошти;

$КЗ$ – середня за звітний період кредиторська заборгованість.

Цей показник показує збільшення (зменшення) комерційного кредиту, який надається підприємству.

- Середній строк оборотності кредиторської заборгованості:

$$Окз = \frac{360 \text{ днів}}{Кокз} \quad (12)$$

Цей показник відображає середній строк повернення боргів підприємства.

Аналіз стану кредиторської заборгованості авіакомпаній України за 2011 рік в цілому та розрізі статей відображено в табл. 2.

Таблиця 2

Склад та структура кредиторської заборгованості по авіакомпаніям України за 2011 рік

Структура кредиторської заборгованості (КЗ)	ВАТ «Дніпроавіа»		ПАТ АК «МАУ»		ТОВ АК ДонбасАеро	
	Сума, тис.грн.	% в загальній сумі КЗ	Сума, тис.грн.	% в загальній сумі КЗ	Сума, тис.грн.	% в загальній сумі КЗ
Кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги	682919	75,88	382652	76,94	112260	84,72
Поточні зобов'язання за розрахунками:						
- з бюджетом	1827	0,2	2335	0,47	728	0,55
- з одержаних авансів	2832	0,31	64612	12,99	10861	8,2
- з позабюджетних платежів					118	0,09
- зі страхування	3320	0,37	4070	0,8	2033	1,53
- з оплати праці	8958	1,0	12261	2,47	5277	3,98
- з учасниками	-	-	-	-	-	-
- із внутрішніх розрахунків			3208	0,65		
Інші поточні зобов'язання	200144	22,24	28229	5,68	1224	0,93
Всього	900000	100	497367	100	132501	100

Джерело : Фінансова звітність авіакомпаній за 2011 рік.

Дані табл. 2 свідчать, що найбільша частка кредиторської заборгованості склала за статтею «Кредиторська заборгованість за товари роботи послуги». Зобов'язання авіакомпаній перед постачальниками в загальній структурі заборгованості складають по ВАТ «Дніпроавіа» – 75,88%, ПАТ АК «МАУ» – 76,94%, ТОВ АК «ДонбасАеро» – 84,72%. Збільшення їх обсягу в 2011 році при падінні попиту, що спостерігається по показниках досліджуваних авіакомпаній (табл. 2), на перевезення вантажу та пасажирів вказує на фінансові ускладнення. Термін погашення кредиторської заборгованості становив по ВАТ «Дніпроавіа» – 303 дні, ПАТ АК «МАУ» – 58 днів, ТОВ АК «ДонбасАеро» – 83 дні. Дані показники свідчать про погіршення фінансового стану досліджуваних авіакомпаній.

На основі даних дебіторської заборгованості і кредиторської заборгованості (табл. 1 – 2) та факторів, що впливають на них, визначають залежність показників часток дебіторської та кредиторської заборгованостей, використовуючи економетричні моделі по кожній авіакомпанії.

Для визначення економетричних моделей залежностей показників часток дебіторської і кредиторської заборгованостей від факторів застосовується метод найменших квадратів. Використовуються такі позначення [2]:

- y - частка дебіторської заборгованості області у відсотках до загальної величини по Україні;
- z - частка кредиторської заборгованості області у відсотках до загальної величини по Україні;
- x₁ – перший фактор – роздрібний товарооборот, млрд. грн.;
- x₂ – другий фактор – середньомісячна заробітна плата, грн.;
- x₃ – зайнятість населення, млн. осіб;
- x₄ – грошові доходи населення, млрд. грн.;
- x₅ – валовий регіональний продукт у фактичних цінах, млрд. грн.

Вибір кращої економетричної залежності для y або z здійснюється з множин трьох варіантів для кожного виду дебіторської і кредиторської заборгованості:

- 1) $a_0 + a_1x_1 + a_2x_2 + a_3x_3 + a_4x_4 + a_5x_5$,
- 2) $a_0 + a_2x_2 + a_3x_3 + a_4x_4 + a_5x_5$,
- 3) $a_0 + a_3x_3 + a_4x_4 + a_5x_5$,

Критерієм відбору кращої залежності є найбільше значення коефіцієнта множинної детермінації R^2 та найменше значення відносної стаціонарної похибки H .

Для визначення коефіцієнтів $a_0, a_1, a_2, a_3, a_4, a_5$ застосовується метод найменших квадратів (13) – (15):

$$R^2 = 1 - \frac{G}{D}, \quad (13)$$

$$H = 100 \times \frac{\sqrt{G}}{Y_c}, \quad (14)$$

$$H = 100 \times \frac{\sqrt{G}}{Z_c}, \quad (15)$$

де G - середня сума квадратів відхилень теоретичних значень показника від фактичних;

D – дисперсія для показника;

y_c – середнє значення показника y;

z_c – середнє значення показника z.

Коефіцієнт еластичності показника y по i-му фактору обчислюється за формулою (16):

$$E_i = \frac{a_i \times y_i}{y_c} \quad (16)$$

A для показника Z за формулою (17):

$$E_i = \frac{b_i \times x_i}{z_c} \quad (17)$$

Дані економетричних залежностей показників структури дебіторської та кредиторської заборгованостей дають змогу розрахувати коефіцієнти еластичності та прогнози цих показників на перспективу для кожної авіакомпанії, які можна використати для визначення впливу кожного фактора на показник.

Висновки з проведеного дослідження. Узагальнюючи вищевикладене, можна зробити висновок, що збільшення дебіторської заборгованості ініціює додаткові витрати підприємства на: збільшення обсягу роботи з дебіторами; збільшення періоду обороту дебіторської заборгованості (збільшення періоду інкасації); збільшення втрат від безнадійної дебіторської заборгованості. Тому одним із завдань фінансового менеджера по управлінню дебіторською заборгованістю в авіакомпаніях є визначення ступеня ризику неплатоспроможності покупців, розрахунок прогнозного значення резерву по сумнівних боргах, а також надання рекомендацій по роботі з фактично або потенційно неплатоспроможними покупцями. Крім того, дебіторська заборгованість – елемент оборотних коштів, її

зменшення впливає на позитивний результат коефіцієнта покриття. Відповідно до цього, фінансові менеджери повинні вирішувати не тільки завдання зменшення дебіторської заборгованості, але і її балансування з кредиторською. При аналізі співвідношення між дебіторською і кредиторською заборгованостями необхідно здійснювати аналіз умов комерційного кредиту, що надається фірмі постачальниками запасів.

На думку автора, для підвищення ефективності управління дебіторською заборгованістю можна порекомендувати підприємству наступні заходи: вести безперервний моніторинг стану дебіторської заборгованості, своєчасно виявляючи і усуваючи негативні тенденції; орієнтуватися на велике число покупців для зниження ризику несплати; безперервно контролювати стан розрахунків з покупцями по простроченій заборгованості; надавати більше знижок при передоплаті; аналіз дебіторської заборгованості проводити одночасно з аналізом кредиторської заборгованості; безперервно стежити за оборотністю дебіторської заборгованості з метою з'ясування причин, які уповільнюють оборотність.

Бібліографічний список

1. Балабанов И. Т. Финансовый менеджмент : [учебник] / И. Т. Балабанов. – М. : Финансы и статистика, 1994. – 224 с.
2. Боровик О. А. Регіональна структура дебіторської та кредиторської заборгованості Західного регіону України / О. А. Боровик // Формування ринкових відносин в Україні : [зб. наук. праць]. – 2008. – № 4 (83). – С. 149-153.
3. Дяченко О. О. Впровадження організаційних змін – запорука ефективного розвитку авіапідприємства / О. О. Дяченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.lib.nau.edu.ua/Journals/3_27_2010/Dachenk1.pdf
4. Зайцев Н. Л. Экономика промышленного предприятия / Н. Л. Зайцев. – М. : ИНФРА-М, 1998. – 336 с.
5. Маркарьян Э. А. Финансовый анализ : [учебное пособие] / Маркарьян Э. А., Герасименко Г. П., Маркарьян С. Э. – [3-е изд., перераб. и доп.]. – М. : ИД ФБК-ПРЕСС, 2002. – 224 с.
6. Новак В. О. «Сучасні перспективи розвитку транспортної галузі України» / В. О. Новак, І. М. Андрійчук [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2012_1/Novak_112.htm
7. Холт Р. Н. Основы финансового менеджмента / Р. Н. Холт ; [пер. с англ.]. – М. : Дело Лтд., 1995. – 128 с.
8. Шим Джей К. Финансовый менеджмент / Джей К. Шим, Джозл И. Стел. – [2-е изд., стереотип.]. – М. : Издат. Дом «Филинь», 1997. – 400 с.

Анотація

В статті розглядається поняття дебіторської та кредиторської заборгованості, вплив зміни їх на фінансову стійкість авіапідприємств. Висвітлена методика послідовності проведення аналізу; здійснений аналіз стану складу та структури заборгованостей авіакомпаніями України. Розкрито методику коефіцієнтів оборотності дебіторської та кредиторської заборгованості та терміну їх погашення, а також залежності між дебіторською та кредиторською заборгованостями використовуючи економетричні моделі по кожній авіакомпанії. Розглянуті проблеми управління дебіторською та кредиторською заборгованістю, визначені методичні підходи до оцінки їх стану та запропоновані заходи, що сприятимуть поліпшенню фінансової стійкості авіакомпаній, яка є основою положення на ринку та їх конкурентоспроможності.

Ключові слова: дебіторська заборгованість, кредиторська заборгованість, оборотність дебіторської та кредиторської заборгованості, економетричні моделі.

Аннотация

В статье рассматривается понятие дебиторской и кредиторской задолженности, влияние изменения их на финансовую устойчивость авиапредприятий. Освещена методика последовательности проведения анализа; осуществлен анализ состава и структуры задолженностей авиакомпаниями Украины. Раскрыта методика коэффициентов оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности и срока их погашения, а также зависимость между дебиторской и кредиторской задолженностями используя эконометрические модели по каждой авиакомпании. Рассмотрены проблемы управления дебиторской и кредиторской задолженностью, определены методические подходы к оценке их состояния и предложены меры, способствующие улучшению финансовой устойчивости авиакомпаний, которая является основой положения на рынке и их конкурентоспособности.

Ключевые слова: дебиторская задолженность, кредиторская задолженность, оборачиваемость дебиторской и кредиторской задолженности, эконометрические модели.

Annotation

The paper considers the notion of receivables and payables, the impact of changes in the financial stability of the airline. Highlights the methods of sequence analysis, carried out an analysis of the composition and structure of debt carriers Ukraine. Turnover ratio reveals the methods receivables and payables, and they mature, and the relationship between receivables and payables using econometric models for each airline. In the article the problem of managing payables and receivables, certain methodological approaches to assess their situation and proposed measures that will enhance the financial sustainability of the airline, which is the basis of market position and competitiveness.

Key words: accounts receivable, accounts payable, accounts receivable turnover and payables, econometric models.

УДК 631.162:657.411

Коркушко О.Н.,
к.е.н., доцент кафедри обліку і аудиту,
Подільський державний аграрно-технічний університет

КЛАСИФІКАЦІЙНІ ВИДИ ВЛАСНОГО КАПІТАЛУ, ЯК ОБ'ЄКТА ОБЛІКУ

Постановка проблеми. Відповідно до останніх змін у чинному законодавстві, певні складові власного капіталу були частково приведені до вимог міжнародної практики. Однак, дотримуючись вимог міжнародних стандартів бухгалтерського обліку та фінансової звітності, у структурі власного капіталу підприємств необхідно виділяти відносно однорідні компоненти, що сприятиме удосконаленню вітчизняної методики ведення бухгалтерського обліку власного капіталу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові дослідження даної проблеми проводять такі вчені, як: Бланк І. О., Бутинець Ф. Ф., Голов С. Ф., Єфімова О. В., Сопко В. В. та інші.

Зокрема, Голов С. Ф. вважає, що власний капітал формується двома складовими: вкладеним (інвестиції акціонерів) та накопиченим (нерозподілений прибуток акціонерів) капіталом [3, с. 271].

На думку Бланка І. О., для систематизації капіталу підприємства необхідно виділити 11 класифікаційних ознак [1, с. 251].

Єфімова О. В. зазначає, що у складі власного капіталу можна виділити дві основні складові: інвестований капітал, тобто капітал, вкладений власниками в організацію, і накопичений капітал, тобто капітал, створений понад той, що спочатку авансований власниками [4, с. 316].

Не дивлячись на зацікавленість у вивченні зазначеної проблеми великої кількості вчених, на сьогоднішній день залишається не вирішеним питання щодо чіткої класифікації власного капіталу підприємств, яка б не суперечила міжнародним вимогам.

Постановка завдання. В публікації поставлено завдання на основі аналізу наявних джерел визначити основні особливості класифікації власного капіталу відповідно до вимог вітчизняних та міжнародних стандартів обліку.

Виклад основного матеріалу дослідження. На підставі дослідження поглядів вчених-економістів встановлено, що існує велика кількість різнобічних трактувань терміна «капітал». Крім того, застосовується досить значна кількість класифікаційних ознак, які використовуються для систематизації капіталу суб'єкта господарювання. Найбільш вичерпний перелік класифікаційних ознак запропонував І. О. Бланк [1, с. 251].

У світовій практиці існують різні підходи до класифікації капіталу, але в загальному вони базуються на класифікації капіталу, що запропонована вітчизняним вченим І. О. Бланком. Основним моментом нашого дослідження є розгляд структури «власного капіталу» як складової капіталу в цілому.

Економічний стан будь-якого підприємства характеризується розміром капіталу, що належить йому, а успішна діяльність полягає в його примноженні й накопиченні. Основним джерелом фінансування діяльності суб'єктів господарювання є їх власні засоби. Саме капітал виражає власність. У момент створення підприємства таку функцію виконує його початковий капітал, який за своїм матеріальним складом є сукупністю активів, інвестованих засновниками (учасниками). У момент створення підприємства його стартовий капітал втілюється в активах, інвестованих засновниками (учасниками) і відображає їх вартість.

Майно підприємства складається з різноманітних матеріальних, нематеріальних і фінансових ресурсів – носіїв прав власності окремих суб'єктів, частки інвестованих коштів, а власний капітал є