

Т. М. Семененко,
аспірант, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, м. Київ

ПІДВИЩЕННЯ ФІНАНСОВОЇ СТІЙКОСТІ КОРПОРАТИВНИХ СТРУКТУР АВТОМОБІЛЬНОГО СЕКТОРУ: ШЛЯХИ ТА НАПРЯМИ

T. Semenenko,
the doctoral student, Kyiv national economic university named after Vadym Hetman

THE IMPROVEMENT OF AUTOMOTIVE CORPORATE STRUCTURES' FINANCIAL STABILITY: PATHS AND DIRECTIONS

У статті розглянуто ключові аспекти діяльності автомобільних транснаціональних корпорацій в умовах фінансово-економічної нестабільності, на прикладі розрахунку фінансових коефіцієнтів структури капіталу. Визначено сутність поняття "фінансова стійкість" автомобільних транснаціональних корпорацій в контексті діяльності глобальних автомобільних структур. Обґрунтовано необхідність імплементації комплексного аналізу фінансової стійкості автомобільних корпорацій, який би носив діагностичний та превентивний характер, враховував галузеві особливості та дозволяв мінімізувати наслідки глобальної фінансової нестабільності. Запропоновано модель діагностики, яка включає три рівні — експрес-діагностику, поглиблену діагностику та аналіз екзогенних факторів. Удосконалено систему комплексної діагностики шляхом введення фінансових коефіцієнтів, які дають змогу повною мірою оцінити рівень фінансової стійкості ТНК автомобільного сектору, а саме: коефіцієнт ринкового рівня фінансового левериджу, коефіцієнт обслуговування боргу та ін.

The article considers the key aspects of the activity of automotive transnational corporations in the conditions of financial and economic instability on the example of calculating the financial ratios of the capital structure. The essence of the concept of "financial stability" of automobile transnational corporations in the context of activity of global automobile structures is determined. The necessity of implementing an integrated analysis of financial stability of automobile corporations, which would be diagnostic and preventive, taking into account sectoral features and minimizing the consequences of global financial instability, was substantiated. The model of diagnostics, which includes three levels — express diagnostics, in-depth diagnostics and analysis of external factors, is proposed. The system of complex diagnostics has been improved by introducing financial ratios, which enable to fully assess the level of financial stability of the automotive sector of TNCs. The system of complex diagnostics has been improved by introducing financial ratios which allow assess the level of financial stability of the automotive multinational corporations, namely the coefficient of the market level of financial leverage, the debt service ratio, etc.

Ключові слова: автомобільний корпоративний сектор, глобальна фінансова нестабільність, комплексний аналіз.

Key words: automotive corporate sector, global financial instability, comprehensive analysis.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Фундаментальний вплив глобальних мегатрендів на функціонування світогосподарської системи набуває свого концентрованого вираження у поглибленні інтег-

раційних процесів в автомобільному корпоративному секторі з формуванням розгалужених і високо диверсифікованих, з погляду видів операційної діяльності й організаційних структур, консолідованих груп компаній.

Таблиця 1. Показник відношення заборгованості до активів глобальних автомобільних компаній у 2006–2017 рр.

№ п/п	Корпорація	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	Toyota	0,37	0,36	0,37	0,36	0,36	0,37	0,36	0,38	0,39	0,40	0,39	0,39
2	Volkswagen	0,2	0,21	0,22	0,21	0,24	0,25	0,26	0,30	0,31	0,31	0,30	0,31
3	General Motors	1,02	1,23	0,78	0,16	0,27	0,27	0,24	0,22	0,26	0,33	0,34	0,44
4	Ford	0,97	1,01	1,03	1,00	0,97	0,92	0,83	0,38	0,38	0,40	0,39	0,40
5	Suzuki	0,21	0,29	0,31	0,34	0,43	0,48	0,48	0,30	0,16	0,17	0,20	0,21
6	Hyundai	0,30	0,28	0,27	0,31	0,34	0,36	0,39	0,36	0,37	0,39	0,41	0,45
7	Tata	0,59	0,47	0,40	0,13	0,16	0,34	0,35	0,31	0,29	0,31	0,27	0,30

Джерело: підраховано і побудовано автором за даними фінансової звітності корпорацій за відповідні роки.

Це обумовлює наростаючу потребу у впровадженні у практику діагностики діяльності транснаціональних корпорацій комплексних методик аналізу їх фінансового стану, здатних аналізувати автомобільні ТНК як об'єднані фінансові системи з ієрархічно субординованими структурними компонентами і складними елементами взаємозв'язків і взаємозалежностей між ними. Взаємодіючи з глобальним бізнес-середовищем, подібні системи зазнають особливо потужного впливу глобальної фінансової нестабільності і криз, що нерідко стають драйверами глибокого структурного розбалансування фінансово-господарської діяльності як усієї консолідованої групи компаній, так і окремих фірм, що належать до неї.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженню діяльності транснаціональних ТНК у сучасних умовах господарювання та впливу чинників глобальної фінансової нестабільності присвячено ряд наукових праць таких зарубіжних і вітчизняних вчених, як Руденко Л., Столярчук Я.М., Сотнева Ю.Д., Давиденко Н.М., Сініцин Н.М., Брігхем Е. Визначення стратегічних напрямів діяльності ТНК саме автомобільного сектору з метою підвищення фінансової стійкості та мінімізації наслідків глобальної фінансово-економічної нестабільності описані в наукових роботах таких вчених-економістів, як Шапурова О.О., Кляєр Т., Фригант С.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою статті є визначення ключових напрямів підвищення фінансової стійкості ТНК автомобільного сектору на тлі глобальної фінансової нестабільності нестабільності.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

В останнє десятиліття значна кількість ТНК автомобільного сектору зазнають потужного впливу глобальної фінансової нестабільності з чітко вираженими країновими і регіональними параметрами результативності їх функціонування. У той час як американські й європейські автомобільні гіганти мають значний брак власних обігових коштів, японські і корейські характеризуються відносною фінансовою стійкістю й володіють достатньою сумою власних обігових коштів для ведення ефективної операційної діяльності. Азійські транснаціональні корпорації автомобільного сектору характеризуються також відносно вищими показниками рентабельності активів і власного капіталу, а також прибут-

ковості діяльності й оборотності активів. Саме у період глобальної економічної кризи азійські автомобільні ТНК заклали потужні основи для майбутнього динамічного зростання на основі насамперед максимального урахування екологічного детермінанта у формуванні платоспроможного глобального попиту на свою продукцію та фактору зниження цін на неї у зв'язку з появою на ринку автомобілів нових продуцентів (насамперед китайських та індійських), що характеризуються значно меншими виробничими витратами.

Так, при аналізі динаміки фінансового стану семи найбільших транснаціональних корпорацій автомобільної індустрії (за допомогою фінансових коефіцієнтів) з використанням щорічних звітів (Annual Reports) корпорацій та даних їх фінансової звітності (Financial Statements), що репрезентують нині ядро глобальної автоіндустрії, а саме: Toyota (Японія), Volkswagen (Німеччина), General Motors (США), Ford (США), Suzuki (Японія), Tata (Індія) та Hyundai (Респ. Корея), було виявлено ряд ознак кризових явищ, притаманних автомобільним ТНК. Особливо гостро це виявлено в період світової фінансово-економічної кризи 2007—2010 років, взяти хоча б результати розрахунку фінансових коефіцієнтів структури капіталу.

Так, розрахунок відношення заборгованості до активів досліджуваних компаній показує частку активів компаній, що фінансуються за рахунок позикових коштів. Він дає підстави зробити висновок про те, що практично усі вони у довгостроковому періоді у різні роки мали недостатній рівень власних коштів для погашення своїх зовнішніх зобов'язань, а отже — зазнавали доволі потужного тиску фінансових ризиків і високої залежності від зовнішніх джерел позикового капіталу. Особливо гостра їх нестача спостерігається у корпорації Toyota (0,38 у середньорічному обчисленні за 2006—2017 рр.), General Motors (0,47), Ford (0,69) та Hyundai (0,36 відповідно) (табл. 1).

Ще один важливий показник у фінансовій діагностиці досліджуваних нами автомобільних корпорацій — це коефіцієнт фінансового левериджу, що розраховується як відношення загальної суми їх заборгованості до вартості власного капіталу. Цей показник особливо важливий у здійснюваній нами діагностиці діяльності компаній, оскільки він відображає пропорцію між їх власними і позиковими коштами, а отже — характеризує ефективність використання ними позикового капіталу з точки зору отримання додаткового прибутку на власний капітал [1]. Йдеться про те, що компанії з високою часткою власного капіталу у джерелах фінансуван-

Таблиця 2. Динаміка коефіцієнта відношення заборгованості до власного капіталу (фінансового левериджу) глобальних автомобільних компаній у 2006—2017 рр.

№ п/п	Корпорація	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	Toyota	1,66	1,69	1,67	1,25	1,21	1,20	1,13	1,16	1,13	1,13	1,09	1,09
2	Volkswagen	4,06	3,98	3,99	3,72	3,09	2,87	1,49	1,12	1,21	1,35	1,31	1,21
3	General Motors	-33,75	-4,97	-2,07	4,89	2,73	2,71	3,03	0,51	0,88	1,08	1,17	1,86
4	Ford	-49,58	29,99	-10,50	-16,91	-33,15	6,60	6,57	4,39	4,88	4,64	4,90	4,42
5	Suzuki	0,26	2,15	1,99	1,88	1,25	1,04	1,02	0,64	0,34	0,37	0,55	0,45
6	Hyundai	2,37	2,27	3,07	2,54	1,87	1,71	1,65	1,03	0,92	1,05	1,09	1,17
7	Tata	1,82	2,09	1,33	1,31	1,25	1,23	1,24	1,02	0,99	1,36	0,91	1,47

Джерело: підраховано і побудовано автором за даними фінансової звітності корпорацій за відповідні роки.

ня господарської діяльності зазвичай є привабливим об'єктом капіталовкладень інвесторів з причин їх фінансової незалежності і здатності за рахунок власних коштів обслуговувати свою заборгованість. Високий рівень використання у фінансово-господарській діяльності запозичених ресурсів у поточному періоді безпосередньо впливає також і на коефіцієнт рентабельності власного капіталу компаній [2, с. 11]. Крім того, надмірно високий показник фінансового левериджу свідчить про підвищену вразливість корпорації перед екзогенними фінансовими потрясіннями, здатними суттєво понизити її спроможність до погашення своїх зобов'язань.

Як показують дані, наведені у таблиці 1, період 2006—2017 рр. характеризувався край нерівномірною динамікою цього показника як у часовому, так і міжкорпоративному вимірах.

Порівняння розрахованого значення фінансового левериджу для досліджуваних нами корпорацій дає підстави стверджувати, що єдиною корпорацією, що демонструвала неухильне (за виключенням окремих років) підвищення цього показника у довгостроковому періоді, була Ford. Вона має на кінець періоду найвище значення такого показника, що означає, що сума її заборгованості у 4,24 разу перевищує вартість власного капіталу. Це засвідчує загалом невисокий рівень її резервного позикового потенціалу, а отже — надмірно високу частку позикового капіталу у структурі джерел фінансування господарської діяльності компанії та високий рівень її фінансового ризику. Інакше кажучи, навіть незначні зміни у сумі отриманого у поточному періоді валового прибутку (до відрахування процентів по кредиту і оподаткування) можуть спричинити істотну зміну розміру чистого прибутку [3, с. 284].

Крім того, з огляду на обов'язковий характер обслуговування своєї кредитної заборгованості та необхідність здійснення регулярних процентних платежів, у випадку недостатності суми отриманого прибутку може виникнути необхідність ліквідації частини майна корпорації. Натомість найнижче значення показника фінансового левериджу характерне у довгостроковому періоді для таких корпорацій, як Toyota (1,28 у середньорічному розрахунку у 2006—2017 рр.), Suzuki (0,99), Hyundai (1,72) та Tata (1,33 відповідно).

Головним драйвером їх конкурентного розвитку у глобальних умовах є фінансова стійкість. Під нею ми розуміємо довгострокове досягнення компаніями стабільних результатів діяльності і нарощування акціонерної вартості у формі підвищення економічної, соціаль-

ної й екологічної ефективності діяльності за відсутності різких коливань усіх показників й індикаторів її діагностики. Інакше кажучи, фінансова стійкість автомобільної корпорації відбиває її здатність здійснювати усі види фінансово-господарської діяльності за умов впливу внутрішніх і зовнішніх ризиків та максимізувати добробут акціонерів на основі генерування грошових потоків, підтримання ліквідності, а також поступового зниження боргового навантаження на бізнес шляхом підвищення рентабельності діяльності.

Її можна оцінити тільки на основі багатокритеріальних і множинних методик аналізу показників ліквідності і структури капіталу, рентабельності й операційної діяльності, прибутковості й управління активами, котрі перебувають у тісній функціональній залежності між собою. Глобальна фінансово-економічна криза 2007—2010 р. змушує докорінно переосмислити методологічні і методичні підходи до діагностики діяльності транснаціональних корпорацій насамперед на основі обов'язкового урахування факторів глобальної фінансової нестабільності при розрахунку поточних показників фінансової динаміки та її прогнозування на середньо- і довгострокову перспективу.

В останні роки у господарській практиці транснаціональних корпорацій дедалі більша увага приділяється аналізу фінансової стійкості консолідованих груп компаній на основі діагностики консолідованої фінансової звітності, що охоплює систематизовану інформацію про фінансовий стан, фінансові результати діяльності і поточні зміни фінансового стану групи компаній. Не менш важливого значення у даному контексті набувають і завдання аналізу корпоративної консолідованої звітності з тим, щоб належним чином оцінювати усі ризики, пов'язані з її майбутнім розвитком, збереженням нею усталеної фінансової стійкості; а також вчасно виявляти ознаки фінансової нестійкості корпорацій і вживати випереджувальних управлінських заходів для їх запобігання.

Підвищення фінансової стійкості корпоративних структур автомобільного сектору у глобальних умовах передбачає насамперед забезпечення відповідних аналітико-діагностичних підрозділів фінансового менеджменту повною об'єктивною інформацією щодо динаміки ключових її діагностичних показників. Вони необхідні для формування інформаційної бази ухвалення адекватних кожному етапу конкурентного розвитку корпорації управлінських рішень у сфері її господарської і фінансової діяльності, прогнозування її перспективних трендів, а також підтримання на безпечному рівні основ-

них параметрів фінансової стійкості корпоративних структур.

Комплексна діагностика діяльності транснаціональних корпорацій автомобільного сектору має базуватись на моделюванні аналітичного процесу, що характеризується цілою низкою іманентних рис. По-перше, побудовою у відповідній логічній послідовності етапів аналітичної роботи з включенням до них переліку діагностичних показників й індикаторів, що будуть аналізуватись. По-друге, забезпеченням повним набором аналітичних, інформаційно-статистичних й фактологічних даних для здійснення розрахунків показників поточного фінансового стану корпорації та прогнозування їх динаміки на коротко-, середньо- і довгострокову перспективу. По-третє, забезпеченням алгоритму розрахунків показників у відповідності з кожним напрямом діагностично-аналітичної роботи.

Логіка практичного впровадження моделі діагностики фінансово-господарської діяльності транснаціональних корпорацій автомобільного сектору відображена на блок-схемі.

Як випливає з блок-схеми, діагностика фінансово-господарської діяльності транснаціональних корпорацій автомобільного сектору має включати три взаємопов'язані рівні.

Перший рівень — це експрес-діагностика діяльності автомобільних ТНК на основі аналізу показників їх консолідованих балансів, вартісних обсягів і структури матеріальних і нематеріальних активів, системи внутрішнього і зовнішнього фінансування операційної діяльності, обсягів виробництва і реалізації продукції, оцінки конкурентної диспозиції ТНК на ринках країни базування і приймаючих країн, а також узагальненням попередніх висновків за результатами попередньої оцінки.

Другий рівень відбиває поглиблену діагностику фінансової стійкості автомобільних ТНК на основі включення до аналізу системи показників щодо ефективності використання основних фондів корпорації; структури її капіталу; економічного ефекту від використання людських ресурсів; масштабів і структури витрат на виробництво і реалізацію продукції на глобальних ринках; оцінки ефективності діючої організаційної структури корпорації; аналізу джерел формування і напрямів використання її прибутків; оцінки ліквідності і платоспроможності компанії з наступним діагностуванням ризиків банкрутства та рівня економічної безпеки бізнес-діяльності; а також формулюванням висновків за результатами оцінки.

Базуючись на визначених ключових параметрах моделювання процесу діагностики фінансово-господарської діяльності транснаціональних корпорацій автомобільного сектору, її поглиблений формат слід доповнити, на нашу думку, додатковими ідентифікаційними показниками й індикаторами з урахуванням загальнокорпоративних і локальних стратегій. По-перше, у практику діагностики необхідно запровадити розрахунок коефіцієнта ринкового рівня фінансового левериджу на основі відношення довгострокових зобов'язань до ринкової вартості власного капіталу компанії.

Йдеться про те, що у реальній міжнародній бізнес-діяльності автомобільних ТНК балансова вартість їх

капіталу не завжди співпадає з ринковою з причин котирування акцій компаній на фондових біржах, а отже — їх тісного зв'язку з фактичними чи очікуваними результатами фінансово-господарської діяльності, а також галузевими змінами в економіці. Таким чином, запровадження у діагностичні процедури показника ринкового рівня фінансового левериджу дасть змогу більш повно оцінити реальний стан корпорації у частині рівня її залежності від зовнішніх джерел фінансування господарської діяльності.

По-друге, у діючу практику діагностики автомобільних корпорацій має бути імplementований розрахунок запропонованих Міжнародним валютним фондом показників "поточного фінансового стану і стійкості фінансових закладів країни і їх контрагентів із сектору корпорацій і домашніх господарств" [4]. Йдеться насамперед про застосування запропонованих МВФ показників аналізу корпорацій нефінансового сектору, з-поміж яких (крім вже проаналізованих нами фінансового левериджу і рентабельності власного капіталу) на особливу увагу заслуговують такі коефіцієнти фінансової стійкості як-от:

— коефіцієнт обслуговування боргу (debt service coverage);

— відношення чистих відкритих валютних позицій до власного капіталу (net foreign exchange exposure to equity).

Що стосується коефіцієнта обслуговування боргу (який розраховується як відношення прибутку до сплати податків і процентів (ЕВІТ) до процентних витрат, а також як відношення ЕВІТ до процентних витрат і основної суми боргу), то він дає змогу оцінювати будь-яке погіршення фінансового стану корпорації більш точно, ніж показник фінансового левериджу. Таким чином, його застосування при діагностиці діяльності автомобільних ТНК дає змогу максимально точно зафіксувати момент наростання їх фінансової нестійкості [5, с. 279].

І, нарешті, третій рівень діагностики фінансово-господарської діяльності транснаціональних корпорацій автомобільного сектору включає аналіз екзогенних факторів, що справляють потужний вплив на транснаціональну виробничу, комерційну, науково-технічну, логістично-маркетингову й фінансову діяльність автомобільних ТНК. Це — чинники глобальної фінансової нестабільності, з-поміж яких на особливу увагу заслуговують, зокрема, міжнародні валютні і фінансові дисбаланси, перенагроюдження номінованих у доларах США валютних резервів, наростаюче інвестування надлишкових доларових активів нерезидентів у державні облігації Державного казначейства США, довгострокове установлення рівноважно низьких облікових і процентних ставок на кредитні ресурси для національних урядів, тимчасова нерівновага платіжних балансів окремих країн, розрив в обсягах залученого та інвестованого капіталу на рівні національних економік, країнові диференціації в обсягах залученого й інвестованого капіталу, асиметрії між обсягами фінансових послуг та реального виробництва, диспропорції між виробничим і спекулятивним нагроюдженням капіталу, у галузевій та територіальній диспозиції міжнародних фінансових потоків тощо [6, с. 69].

З огляду на системний вплив зазначених чинників глобальної фінансової нестабільності на результативність діяльності будь-якої транснаціональної корпорації, у число пріоритетних завдань її конкурентного розвитку висувається розроблення і реалізація ефективно фінансової стратегії, здатної найбільш повно враховувати кон'юнктуру динаміку глобального фінансового ринку та ключові тенденції розвитку його структурних підсистем. Інакше кажучи, комплексна діагностика факторів фінансової нестабільності світогосподарського розвитку лежить в основі формування фінансових стратегій автомобільних корпорацій у глобальних умовах їх функціонування, які в якості основних своїх пріоритетів мають включати глобалізацію діяльності ТНК насамперед шляхом прямого зарубіжного інвестування, модернізації і диверсифікації виробничої діяльності.

З другого боку, діагностика факторів глобальної фінансової нестабільності дає змогу ТНК ідентифікувати стадії національних бізнес-циклів країн базування материнських компаній і приймаючих країн та проходження окремих їх фаз. На цій основі стає можливим розроблення превентивних заходів антициклічного регулювання на рівні компанії, а також оцінка її міжнародної конкурентоспроможності і здатності реалізовувати великі інвестиційні проекти міжнародного значення. У результаті можливими стають також ідентифікація і чітке формулювання цілей фінансової стратегії ТНК, спрямованої на досягнення конкретних фінансових результатів у період стратегічного планування (досягнення певного рівня рентабельності продажів, нарощування сегменту глобального ринку, оптимізація структури капіталу, досягнення фінансової стійкості за рахунок зниження ризиків бізнес-діяльності, нарощування вартості акціонерного капіталу, збільшення дивідендів, диверсифікація виробництва, досягнення нормативних показників приросту власного капіталу, активів чи прибутків тощо), а також подальший вибір методів й інструментів їх досягнення на рівні політики у сфері управління капіталом, інвестиційної, кредитної, дивідендної, облікової політики, а також політики управління фінансовими і валютними ризиками.

Запропонована модель діагностичної оцінки фінансово-господарської діяльності автомобільних транснаціональних корпорацій передбачає імплементацію в аналітичну практику цілої низки методичних й організаційних засад із формуванням системної внутрішньо-корпоративної фінансово-аналітичної звітності. Найважливішим її компонентом має бути комплекс аналітичних даних, на основі яких можливо прогнозувати перспективні тренди зміни показників й індикаторів фінансової стійкості на рівні усіх структурних підрозділів транснаціональних корпорацій з подальшим їх об'єднанням у єдину систему симптоматичних критеріїв оцінювання реального стану їх фінансової стійкості та формуванням базових конструкцій щодо диференціації діагностичних процедур за різними видами фінансово-господарської діяльності ТНК (виробничої, комерційної, інвестиційної, кредитної, фінансової, маркетингово-логістичної, науково-технічної, інноваційної).

ВИСНОВКИ

Узагальнюючи вищевикладене, варто зазначити, що здатність транснаціональних корпорацій автомобільного сектору формувати розгалужену мережеву економічну модель виробничих і розподільчих відносин дає змогу ефективно інтегрувати національні економічні системи у сучасну систему виробництва і ринкового обігу товарів, науково-технічних й інноваційних розробок, фінансово-кредитних ресурсів і робочої сили. За таких умов сучасне сприйняття конкурентоспроможності національних економік базується на об'єктивній необхідності імплементації у господарській практиці стимулюючих механізмів підтримки фінансово-господарської діяльності ТНК як ключового драйвера диверсифікації економік країн на основі системних процесів їх транснаціоналізації.

Література:

1. Сініцин О.О. Фінансовий леверидж в управлінні структурою капіталу / О.О. Сініцин // Ефективна економіка. — 2014. — № 9 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3334>
2. Давиденко Н.М. Фінансовий леверидж в оптимізації структури капіталу акціонерних товариств / Н.М. Давиденко // Агросвіт. — 2015. — № 1. — С. 10—13.
3. Онищенко В.П. Сучасні організаційні форми та моделі міжнародного бізнесу / В.П. Онищенко // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. — Науковий журнал. — Серія: Економічні науки. — 2015. — № 3 (80). — С. 20—31.
4. Financial Soundness Indicators. — IMF. — Washington, 2007 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.imf.org/external/np/sta/fsi/eng/fsi.htm>
5. Сотнева Ю.Д. Ключевые аспекты финансовой устойчивости корпораций / Ю.Д. Сотнева // Вестник МГИМО. — 2015. — № 4 (43). — 278—284.
6. Столярчук Я.М. Глобальні асиметрії економічного розвитку: монографія. — К.: КНЕУ, 2009. — 302 с.

References:

1. Sinicyn, O.O. (2014), "Financial leverage in capital structure management", *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 9, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua> (Accessed 20 July 2018).
 2. Davydenko, N.M. (2015), "Financial leverage in optimizing the capital structure of joint stock companies", *Agrosvit*, Vol. 1, pp. 10-13.
 3. Onyshchenko, V.P. (2015), "Modern organizational forms and models of international business", *Zovnishnia torginlia: ekonomika, finansy, pravo*, Vol. 3 (80), pp. 20—31.
 4. IMF (2007), "Financial Soundness Indicators", available at: <https://www.imf.org/external/np/sta/fsi/eng/fsi.htm> (Accessed 20 July 2018).
 5. Sotneva, Yu.D. (2015), "Key aspects of corporations' financial stability", *Vestnik MGIMO*, Vol. 4 (43), pp. 278—284.
 6. Stoliarchuk, Ya. M. (2009), *Hlobalni asymetriyi ekonomichnoho rozvytku* [Global asymmetries in economic development], KNEU, Kyiv, Ukraine.
- Стаття надійшла до редакції 31.07.2018 р.*