УДК:658.114:330.14
JEL E22, L62

Сахарук Б. С., аспірант
КНУ імені Тараса Шевченка

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ФУНКЦІОНУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ЕФЕКТИВНОГО СТРУКТУРУВАННЯ АКЦІОНЕРНОГО КАПІТАЛУ АВТОМОБІЛЕБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Досліджено особливості функціонування механізму забезпечення структурування акціонерного капіталу підприємств у зарубіжних країнах; запропоновано метод поелементного економічного аналізу для дослідження механізму структурування акціонерного капіталу зарубіжних корпорацій; проаналізовано ефективність структури акціонерного капіталу найбільших автомобілебудівних підприємств світу.

Ключові слова: *капітал, акціонерний капітал, статутний капітал, структура акціонерного капіталу, механізм структурування акціонерного капіталу, емісійний дохід, позикові джерела фінансування капіталу, поелементний економічний аналіз.*

Постановка проблеми. За сучасних умов вітчизняні акціонерні товариства автомобілебудівної галузі, як однієї з провідних галузей промисловості України, потребують практичного обґрунтування та дієвих рекомендацій щодо удосконалення механізму забезпечення ефективності структурування акціонерного капіталу, підвищення результативності його дії. Це дасть можливість вітчизняним акціонерним компаніям більш вільно розпоряджатися грошовими коштами і, завдяки ефективному їх використанню, забезпечувати безперебійний процес виробництва та покриття витрат, пов'язаних з розширенням і оновленням автомобільної продукції, яка, за сучасних тенденцій інноваційного розвитку, потребує безперервних та значних капіталовкладень. Досягнення цього можливе лише за рахунок детального вивчення досвіду діяльності зарубіжних акціонерних товариств та впровадження його результатів у діяльність українських автомобілебудівних компаній.

Аналіз останніх публікацій. Дослідженню особливостей функціонування акціонерного капіталу та ефективності його структурування підприємств присвячена значна кількість вітчизняних наукових праць, зокрема таких вчених як: В.Д. Базилевича, Д.О. Баюри, З.С. Варналія, Л.І. Воротіної, .М. Гейця, С.М. Грудницької, О.А. Грішнової, Ю.І. Єханурова, В.Л. Осецького, О.М. Проволоцької, Н.П. Слободяник, А.О. Старостіної, Д.М. Черваньова, А.В. Шегди, В.М. Шелудько та ін.

Невирішені частини проблеми. Але слід відзначити, що необхідність перейняття досвіду ефективного структурування акціонерного капіталу провідних зарубіжних компаній за умов безперервного розвитку міжнародного ринку капіталу є актуальною та потребує подальшого детального дослідження і опрацювання з метою адаптації зарубіжних механізмів до вітчизняних акціонерних підприємств.

Мета статті полягає у дослідженні та узагальненні зарубіжного досвіду функціонування механізму забезпечення ефективності структурування акціонерного

капіталу для удосконалення управління структурою акціонерного капіталу вітчизняних підприємств автомобілебудівної галузі промисловості.

Результати дослідження. Аналіз досвіду функціонування механізму забезпечення структурування акціонерного капіталу підприємств у зарубіжних країнах показав існування в основі дії механізму різноманітних концепцій структурування капіталу, які відрізняються елементами та їх співвідношенням. Однак найбільш часто вживаною і розповсюдженою на практиці діяльності зарубіжних підприємств є концепція, яка розглядає співвідношення капіталу у вигляді акцій і позикового капіталу, представленого облігаційними позиками, різними видами банківського кредиту тощо. Виходячи з даної концепції, у світі склалися три основні системи розподілу акціонерного капіталу, на основі яких формуються механізми забезпечення структурування акціонерного капіталу підприємств: американська, європейська та японська.

Виходячи з цього, говорити про типовий механізм, який здатен забезпечити ефективне структурування акціонерного капіталу, бути адаптивним до економіко-правових умов та містити ряд сталих показників для кожного акціонерного товариства, з економічної точки зору не має сенсу.

Тому говорити про типовий механізм, який здатен забезпечити ефективне структурування акціонерного капіталу, бути адаптивним до економіко-правових умов та містити ряд сталих показників для кожного акціонерного товариства, з економічної точки зору не має сенсу.

Щоб зрозуміти механізм забезпечення структурування акціонерного капіталу зарубіжних компаній в дії та перенести їх досвід на вітчизняні підприємства, пропонуємо застосувати метод поелементного економічного аналізу механізму (рис.1).

Для дослідження особливостей структурування акціонерного капіталу та визначення елементів механізму забезпечення ефективності даного процесу, було проаналізовано діяльність семи найбільших компаній в галузі автомобільного машинобудування, які формують світовий автопромисловий комплекс: Volkswagen Group, Renault S.A., Toyota Group, Fiat Chrysler (FCA), BMW, Mazda.

Німецька група Volkswagen за підсумками 2017 року визнана найбільшим в світі виробником автомобілів, друге місце за обсягами продажів займає об'єднаний концерн Renault, Nissan і Mitsubishi Motors, японська компанія Toyota на третьому місці.

Для того, щоб утримувати передові позиції на світовому ринку автомобілебудування провідні компанії вдаються не лише до використання різних систем розподілу акціонерного капіталу. Характерним для даного ринку є висока частка об’єднань, поглинання, створення холдингів та альянсів, укладання угод про співробітництво між конкурентами.

Це пояснюється швидкими темпами розвитку автомобілебудівного сегменту, високим ступенем використання інновацій і нових технологій. Так, наприклад, Renault входить в список найбільш інноваційних компаній світу і зарекомендувала себе як

автовиробник, який має найбільш послідовні нововведення з початку автомобільної історії.

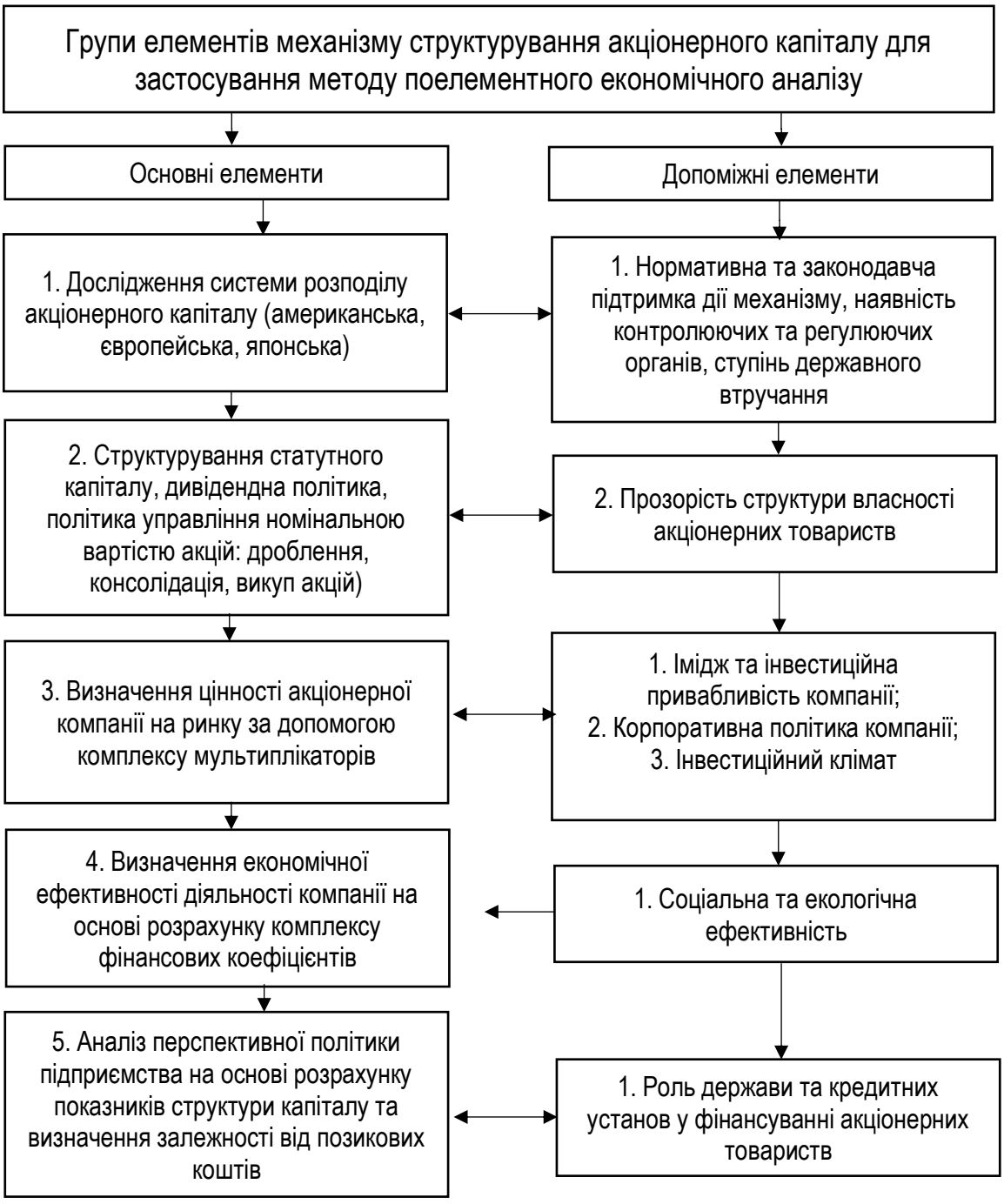


Рис. 1. Групування елементів механізму структурування акціонерного капіталу для застосування методу поелементного економічного аналізу

Джерело: побудовано автором на основі власних досліджень.

Розробка високотехнологічних проектів потребує дуже великих затрат, що в повній мірі фінансуватися лише за рахунок власного капіталу не можуть, крім того, об'єднання акціонерних товариств на даному ринку сприяє тому, що при одночасному покращенні та удосконаленні продукції, підприємства перерозподіляють свої витрати, оптимізують виробничі потужності, отримують

додаткові джерела залучення капіталу, перерозподіляють ризики та покращують свою інвестиційну привабливість, що впливає на ринкову вартість підприємства, а отже і на величину акціонерного капіталу. Таким чином, політика поєднання капіталів на автомобілебудівному ринку є одним із важливих елементів механізму забезпечення ефективності структурування акціонерного капіталу зарубіжних автомобілебудівних підприємств.

Так, до німецького автомобільного концерну Volkswagen Group входить більше 300 компаній, які так чи інакше стосуються автомобільної промисловості та послуг, пов'язаних з нею. При цьому Volkswagen AG і Ford Motor Company підписали меморандум про взаєморозуміння, який провіщає створення стратегічного альянсу.

Потужною є стратегія нарощення капіталу ще одного альянсу - Renault і Nissan. Альянс Renault-Nissan був створений в 1999 році, що робить його найтривалішим транснаціональним партнерством між двома великими виробниками в автомобільній промисловості. Альянс Renault Nissan укладає численні стратегічні партнерства з моменту його створення.

Угода, яка у 2017 році вплинула на перерозподіл капіталу найбільших автовиробників світу, - це зміна власників Opel. Американська компанія General Motors продала свій німецький актив французам - концерну PSA, який більш відомий як Peugeot-Citroen. Як наслідок, в Groupe PSA входить п'ять автомобільних брендів: Peugeot, Citroen, DS, Opel і Vauxhall (під цим брендом в деяких країнах продаються автомобілі Opel).

Тієї ж стратегії дотримується ще один світовий лідер автовиробництва Fiat Chrysler Automobiles, компанія була заснована в 2014 році, об'єднавши Fiat SpA в нову холдингову компанію в Нідерландах зі штаб-квартирою в Лондоні. Випускає автомобілі під брендами Fiat, Chrysler, Alfa Romeo, Maserati, Jeep, Dodge і ін. [4].

Ще одним елементом механізму забезпечення ефективного структурування акціонерного капіталу зарубіжних автомобілебудівних підприємств, є, як зазначалося, система перерозподілу капіталу.

Так, в аналізованій галузі найбільш поширеною є європейська система перерозподілу капіталу, за якої в структуру акціонерів входить держава (20% акцій компанії Volkswagen належить уряду Штату Нижня Саксонія в Німеччині, а 15,01% акцій компанії Renault Group уряду Франції), банки (частка Народного банку Китаю у структурі капіталу Fiat Chrysler -2%, а Norges Bank Investment Management має 1,34, 2,19, 1,01, 1,91 і 2,31% відповідно у структурі компаній Mazda, BMW, Toyota Group, Renault S.A. і Volkswagen Group), що забезпечує даним компаніям постійний доступ до залучення капіталу на вигідних умовах [3, 4, 5, 6, 7, 8].

Японській системі перерозподілу капіталу відповідає структура капіталу компанії Renault: Renault має 43,4% акцій Nissan, а Nissan -15% акцій Renault. У перехресному володінні акціями існує гарантія що партнери мають однакові інтереси, що спонукає їх приймати безпрограшні стратегії, які вигідні обом. Тобто система перехресного володіння акціями, забезпечує компанії можливість реалізації довгострокових проектів, відкритість джерел фінансування та утримання лідируючих позицій на світовому ринку автомобілебудування. Компанія вдало реалізує плани щодо виходу

на нові ринки завдяки тому, що основні акціонери допомагають через додаткову емісію, живими грошима і конвертуючи борг в акції [6].

Визначення ефективної структури капіталу акціонерних товариств тісно пов'язане з визначенням величини акціонерного капіталу, дивідендної політики та політики управління дохідністю акцій підприємства. Продемонструємо вплив виваженої дивідендної політики на структуру акціонерного капіталу на прикладі досліджуваних підприємств (табл. 1).

Таблиця 1

Порівняльний аналіз вартості та дохідності акцій найбільших автомобілебудівних компаній світу у 2011-2017 році, EUR

№ п/п	Назва акціонерної компанії	Роки						
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Volkswagen Group								
1.1	Ціна акції	121,45	115,50	147,00	187,05	225,10	130,60	148,70
1.2	Дивіденди	2,20	3,00	3,50	4,00	4,80	0,11	2,00
1.3	Дохідність акції	2,08	2,89	2,15	2,03	2,67	0,08	-
1.4	Чистий прибуток на акцію	33,12	46,45	18,66	21,87	-3,16	10,26	22,65
Renault S.A.								
2.1	Ціна акції	115,50	147,00	187,05	225,1	139,05	130,6	148,7
2.2	Дивіденди	3,00	3,50	4,00	4,80	-	0,11	2,00
2.3	Дохідність акції	2,89	2,15	2,03	2,67	-	0,08	-
2.4	Чистий прибуток на акцію	7,68	6,51	2,15	6,92	10,35	12,57	18,87
Toyota Group								
3.1	Ціна акції	24,45	23,07	43,04	44,83	64,64	42,07	45,11
3.2	Дивіденди	0,43	0,45	0,70	1,27	1,54	1,62	1,62
3.3	Дохідність акції	0,75	0,72	0,85	1,42	1,19	-	-
3.4	Чистий прибуток на акцію	-	0,69	2,34	4,43	5,30	5,71	4,67
Fiat Chrysler (FCA)								
4.1	Ціна акції	4,36	2,73	2,66	5,58	9,92	6,68	-
4.2	Дивіденди	0,09	0,11	-	-	0,01	-	-
4.3	Дохідність акції	0,58	3,10	-	-	-	-	-
4.4	Чистий прибуток на акцію	1,05	0,29	0,74	0,47	0,22	1,19	2,27
BMW								
5.1	Ціна акції	63,21	66,53	73,31	88,11	104,90	75,72	90,14
5.2	Дивіденди	1,30	2,30	2,50	2,60	2,90	3,20	3,50
5.3	Дохідність акції	2,21	4,44	3,43	3,05	3,23	4,13	-
5.4	Чистий прибуток на акцію	7,45	7,77	8,1	8,83	9,7	10,45	13,12
Mazda								
6.1	Ціна акції	7,93	3,89	14,17	18,87	19,65	10,55	11,93
6.2	Дивіденди				0,01	0,08	0,23	0,27
6.3	Дохідність акції	-	-	-	-	-	-	-
6.4	Чистий прибуток на акцію	-	-2,23	0,44	1,75	2,05	1,73	1,21

Джерело: складено та розраховано автором за даними [3, 4, 5, 6, 7, 8].

Німецька компанія BMW періодично виплачує дивіденди власникам своїх акцій. У період з 2003 по 2018 роки сума дивідендів становила від 0,3 євро до 4 євро на 1 акцію. При цьому прибутковість виплат перебувала в межах від 0,94% і навіть до 5,10% річних. Проведена аналітика дозволяє зробити висновок, що виплата

дивідендів позитивно позначається на популярності акцій німецького емітента у міжнародних інвесторів. Часто оприлюднення інформації щодо майбутніх виплат призводить до зростання вартості акцій. При цьому підвищення ціни акцій компанії часто буває не короткостроковим, а зберігається протягом тривалого періоду часу [3].

Протилежною є ситуація в компанії Toyota Group, згідно з розрахунками показників корпорації, скорочення кількості випущених акцій (-2%) і зменшення ціни на акції в середньому на 15% призвело до того, що капіталізація компанії за 2017 рік на ринку склала близько 154 млрд. євро, а знизившись у порівнянні з попереднім періодом на 17% [7].

Отже, можемо зробити висновок, що поряд із основними, включаються в дію допоміжні елементи механізму забезпечення: факт зміни очікування негативних фінансових результатів на позитивні впливає на динаміку акцій набагато сильніше, ніж реальна величина цих результатів.

При побудові дієвого механізму забезпечення ефективності структури акціонерного капіталу особливої уваги слід приділяти аналізу ринкових коефіцієнтів акціонерних компаній (мультиплікаторів), з метою виявлення впливу структури капіталу на ринкову позицію досліджуваних підприємств.

Так, аналіз мультиплікаторів лежить в основі вартісного підходу до інвестування, і дозволяє виявляти недооцінені акції компаній та купувати їх. Тому розрахуємо значення мультиплікаторів для досліджуваних підприємств (табл. 2).

Виручка на акцію є одним з основних показників, що використовуються для порівняння інвестиційної привабливості та ефективності діяльності акціонерних компаній. За даним показником найпривабливішими є компанії Volkswagen Group, Renault та BMW з показниками відповідно 460,17 та 214,69 та 150,17 євро.

Таблиця 2

Порівняльний аналіз ринкових коефіцієнтів найбільших автомобілебудівних компаній світу у 2011-2017 році, EUR

№ п/п	Назва показника	Роки						
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Volkswagen Group								
1	Виручка на акцію	342,50	412,08	405,28	408,12	425,48	433,41	460,17
2	Коефіцієнт P/E (ціна на кінець року)	3,13	3,50	10,55	8,24	-	13,33	7,45
3	Дивідендна дохідність на кінець року, %	2,89	2,15	2,03	2,67	0,08	1,46	2,35
4	Коефіцієнт забезпеченості власними коштами	22,69	25,03	27,05	22,87	19,83	19,57	21,87
5	Коефіцієнт боргового навантаження	77,31	74,97	72,95	77,13	80,17	80,43	78,13
Renault S.A.								
6	Виручка на акцію	156,50	151,51	149,33	149,78	165,24	186,79	214,69

7	Коефіцієнт P/E (ціна на кінець року)	3,49	6,25	27,19	8,75	8,95	6,72	4,45
8	Дивідендна дохідність на кінець року, %	4,33	4,23	2,94	3,14	2,59	3,73	4,23
9	Коефіцієнт забезпеченості власними коштами	33,02	32,21	30,45	30,01	30,89	30,11	30,15
10	Коефіцієнт боргового навантаження	66,98	67,79	69,55	69,99	69,11	69,89	69,85

Toyota Group								
11	Виручка на акцію	-	45,52	53,64	62,39	66,37	69,54	69,60
12	Коефіцієнт P/E (ціна на кінець року)	-	39,57	16,00	10,13	12,18	8,03	9,98
13	Дивідендна дохідність на кінець року, %	-	1,40	1,85	2,83	2,39	3,53	3,48
14	Коефіцієнт забезпеченості власними коштами	-	34,42	34,24	34,92	35,17	35,31	35,93
15	Коефіцієнт боргового навантаження	-	65,58	65,76	65,08	64,83	64,69	64,07
Fiat Chrysler (FCA)								
16	Виручка на акцію	47,77	68,49	70,64	77,86	73,27	72,73	71,28
17	Коефіцієнт P/E (ціна на кінець року)	3,29	13,25	7,99	20,65	58,46	7,27	6,57
18	Дивідендна дохідність на кінець року, %	0	0	0	0	0,08	0	0
19	Коефіцієнт забезпеченості власними коштами	10,90	11,03	9,60	13,36	15,32	18,37	21,62
20	Коефіцієнт боргового навантаження	89,10	88,97	90,40	86,64	84,68	81,63	78,38
BMW								
21	Виручка на акцію	105,04	117,22	115,94	122,51	140,40	143,37	150,17
22	Коефіцієнт P/E (ціна на кінець року)	6,95	9,39	10,52	10,17	10,06	8,49	6,62
23	Дивідендна дохідність на кінець року, %	4,44	3,43	3,05	3,23	3,28	3,94	4,61
24	Коефіцієнт забезпеченості власними коштами	21,91	22,98	25,62	24,04	23,35	23,62	26,59
25	Коефіцієнт боргового навантаження	78,09	77,02	74,38	75,96	76,65	76,38	73,41
Mazda								
26	Виручка на акцію	-	41,99	28,40	34,68	39,08	43,88	41,40
27	Коефіцієнт P/E (ціна на кінець року)	-	-	24,48	10,09	9,18	7,77	10,22
28	Дивідендна дохідність на кінець року, %	-	0	0	0,22	0,41	1,72	2,18

29	Коефіцієнт забезпеченості власними коштами	-	24,48	25,08	29,42	35,16	37,44	41,18
30	Коефіцієнт боргового навантаження	-	75,52	74,92	70,58	64,84	62,56	58,82

Джерело: складено та розраховано автором за даними [6, 7, 8, 9,10, 11].

Мультиплікатор P/E показує за скільки років прибуток компанії покриє витрати на купівлю її акцій. За шкалою даного показника у 2017 році можемо зробити висновок, що компанія Renault недооцінена на ринку (значення мультиплікатора менше 5), а компанії Mazda і Toyota переоцінені на ринку (значення мультиплікатора значно більше 5).

В той же час компанія BMW мало схильна до загальносвітової кон'юнктури тому дотримується сталої політики протягом багатьох років і віддає перевагу звичайним акціям, які обертаються з мультиплікаторами P/BV близько 1 і P/E 2017 близько 7,4 [3].

Не можна не відзначити дуже високе боргове навантаження компанії Fiat Chrysler (FCA), порівняно з іншими аналізованими компаніями протягом усього періоду дослідження на фоні більш стабільної, або навіть спадної тенденції щодо обсягу боргових зобов'язань у конкурентів. Для того щоб підвищити фінансову стійкість та незалежність компанії, необхідною є зміна структури акціонерного капіталу шляхом збільшення власного капіталу (за рахунок прибутку), або проведення докапіталізації, що значно знизить обсяг боргового навантаження.

Високе боргове навантаження BMW, як зазначають в компанії, пояснюється діяльністю сегмента «Фінансові послуги» [3].

Як вже зазначалося вище, для підприємств автомобілебудівної галузі з ряду причин характерною є залежність від позикових коштів (близько 2/3 обсягу капіталу усіх досліджуваних підприємств є залученим), що свідчить про наявність та реалізацію підприємствами масштабних та перспективних планів і проектів, втілення в життя яких потребує тривалої фінансової підтримки.

Аналіз динаміки коефіцієнту забезпеченості власними коштами та коефіцієнту боргового навантаження акціонерних підприємств автомобілебудівної галузі світу показав, що всі підприємства характеризуються високим ступенем залежності від позикових коштів, зовнішніх кредиторів, браком довгострокових коштів для формування власного оборотного капіталу.

Перейдемо до дослідження елементів механізму, що включають в себе аналіз фінансових показників, основним і найбільш інформативним з яких являється рівень прибутковості підприємства, без врахування впливу структури капіталу підприємств на рівень його прибутковості, ефективність дії жодного механізму структурування акціонерного капіталу не буде достовірною. Наочно динаміка чистого прибутку найбільших акціонерних підприємств автомобілебудівної галузі світу у 2011-2017 роках відображена на рисунку 2.

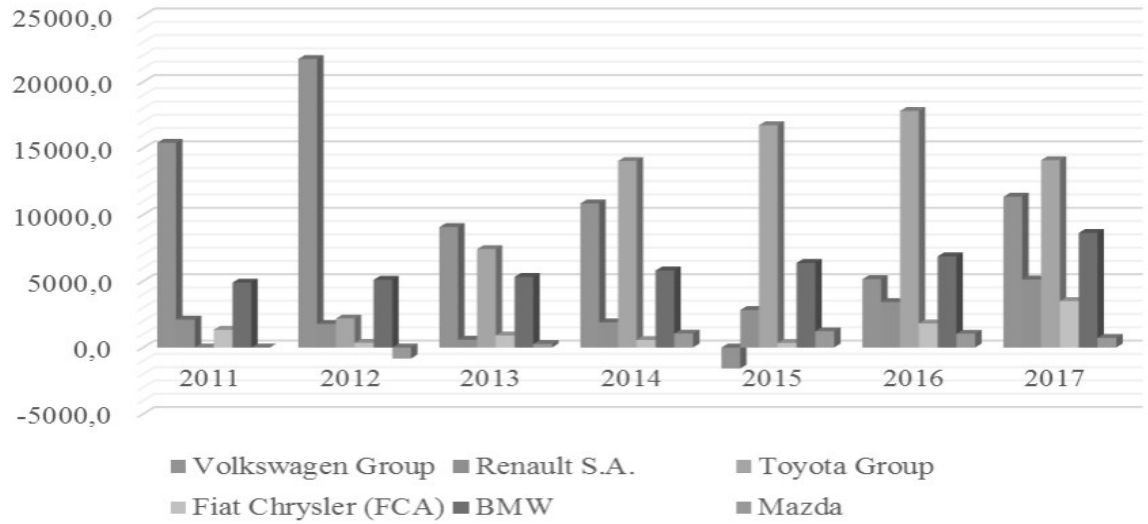


Рис. 2. Порівняльна динаміка чистого прибутку найбільших акціонерних підприємств автомобілебудівної галузі світу у 2011-2017 роках, млн. EUR

Джерело: побудовано автором за даними [6, 7, 8, 9,10, 11].

Як бачимо, прибутковість досліджуваних компаній з кожним роком зростає. Але слід знов таки зазначити, що не лише показники прибутковості впливають на інвестиційну привабливість компанії та вартість її активів на ринку, так, важливими додатковими елементами механізму забезпечення ефективного структурування акціонерного капіталу є соціальна та екологічна ефективність. Наприклад у компанії BMW невід'ємною складовою корпоративної стратегії розвитку є прагнення підвищити екологічність і соціальну відповідальність на всіх етапах свого виробництва, прийняття на себе повної відповідальності за свою продукцію і беззастережна спрямованість на збереження природних ресурсів [3].

Таким чином можемо підсумувати, що всі досліджувані підприємства утримують свою частку ринку, розробляють перспективні плани з розвитку, нарощують спектр продукції, впроваджують інноваційні рішення і покращують фінансові показники, займаючи лідируючі позиції по виробництву і реалізації автомобілів у світі.

При цьому у структурі акціонерного капіталу компаній превалює частка позикового капіталу, однак у 2017 році прослідковується не значна динаміка до її зменшення. Проведений аналіз співвідношення акціонерного капіталу та зобов'язань усіх досліджуваних акціонерних товариств за період з 2011 по 2017 роки, дозволяє підтвердити висновок про те, що велика частина акціонерного капіталу фінансується за рахунок позикових засобів і залежність від зовнішніх кредиторів висока, компанії потребують великих обсягів інвестиційного капіталу, одним з джерел якого може бути залучення його з ринку акцій шляхом ефективного структурування акціонерного капіталу. Але не зважаючи на значну частку позикових коштів, які використовують аналізовані акціонерні компанії, аналіз загальної ситуації та стратегічних планів свідчить про грамотну роботу менеджменту в сфері фінансового забезпечення діяльності підприємств за нинішніх складних умов для галузі в цілому.

Висновки. Таким чином, на основі результатів проведеного нами дослідження та з метою удосконалення процесу функціонування механізму забезпечення

ефективності структурування акціонерного капіталу вітчизняних підприємств з урахуванням досвіду зарубіжних компаній, застосування запропонованого у роботі алгоритму поелементного економічного аналізу механізму структурування акціонерного капіталу у комплексі з діагностикою факторів структурування капіталу, є найбільш раціональним, оскільки дає можливість врахувати вплив галузевих, правових, соціально-економічних, екологічних та інших внутрішніх і зовнішніх умов діяльності компанії на структуру акціонерного капіталу та одночасний вплив структури акціонерного капіталу на ринкову позицію, інвестиційну привабливість, фінансовий стан і фінансові результати підприємства.

Перспективи подальших досліджень. Аналіз досвіду функціонування механізму забезпечення структурування акціонерного капіталу підприємств у зарубіжних країнах показав, що за сучасних умов вітчизняні акціонерні товариства автомобілебудівної галузі потребуватимусь у майбутньому ще більш практичного обґрунтування та дієвих рекомендацій щодо удосконалення механізму забезпечення ефективності структурування акціонерного капіталу, підвищення результативності його дії.

Необхідність перейняття досвіду ефективного структурування акціонерного капіталу провідних зарубіжних компаній за умов безперервного розвитку міжнародного ринку капіталу в майбутньому є актуальним та потребує подальшого детального дослідження і опрацювання з метою адаптації зарубіжних механізмів до вітчизняних акціонерних підприємств.

Література:

1. Бренды и автопроизводители: кто есть кто в 2018-м? [Електронний ресурс] // ООО "Автомобильная статистика". – 2018. – Режим доступу до ресурсу: https://www.autostat.ru/articles/35024/
2. Чалий І. Обґрунтування змісту процесу формування капіталу акціонерних товариств: вартісно-орієнтований підхід / І. Чалий, Н. Чех, О. Тофанюк // Комунальне господарство міст: збірн. наук. праць. – 2012. – Вип. 102 С. 274-287.
3. Офіційний сайт компанії BMW [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу:https://www.bmw.de/de/index.html
4. Офіційний сайт компанії FCA [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://www.fcagroup.com/en-US/Pages/home.aspx
5. Офіційний сайт компанії Mazda [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://www.mazda.co.jp/.
6. Офіційний сайт компанії Renault S.A. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://group.renault.com/
7. Офіційний сайт компанії Toyota [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://www.toyota.co.jp/
8. Офіційний сайт компанії Volkswagen Group [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://www.volkswagen.de/de.html
9. Славюк Р.А. Управління структуруванням власного капіталу акціонерних товариств / Р.А.Славюк, Н М.Чиж. – К.: УБС НБУ, 2009. – 358 с.
10. Соотношение заемных и собственных средств производителей легковых автомобилей [Електронний ресурс] // Информационное агентство Credinform. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: https://credinform.ru/ru-RU/news/details/97658a5a8db7.

11.World's car manufacturers ranking 2018. Volkswagen gaining terrain [Електронний ресурс]. – 2018. – Режим доступу до ресурсу: https://focus2move.com/world-car-group-ranking/

References.

1. «Brendy i personalii: kto yest' kto v 2018-m?» (2018), available at: https://www.autostat.ru/articles/35024/.
2. Chaliy Í. Protsesu formavannya kapítalu aktsíonernikh tovaristv (2012) / Í. Chaliy, N. Chekh, O. Tofanyuk, Vol. 102, pp. 274-287.
3. Official site of the company BMW, available at: https://www.bmw.de/de/index.html
4. Official site of the company FCA, available at: https://www.fcagroup.com/en-US/Pages/home.aspx
5. Official site of the company Mazda, available at: http://www.mazda.co.jp/.
6. Official site of the company Renault S.A., available at: https://group.renault.com/
7. Official site of the company Toyota, available at: https://www.toyota.co.jp/
8. Official site of the company Volkswagen Group, available at: https://www.volkswagen.de/de.html
9. Slavyuk R. Upravlinnya strukturuvannyam vlasnoho kapitalu aktsionernykh tovarystv (2009) / R.Slavyuk, N. Chyzh, 358 p.
10. Sootnosheniye zayemnykh i sobstvennykh sredstv proizvoditeley legkovykh avtomobiley (2014), available at: https://credinform.ru/ru-RU/news/details/97658a5a8db7.
11. World's car manufacturers ranking 2018. Volkswagen gaining terrain (2018), available at: https://focus2move.com/world-car-group-ranking/

Сахарук Б.С., аспирант
КНУ имени Тараса Шевченко

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МЕХАНИЗМА ЭФФЕКТИВНОГО СТРУКТУРИРОВАНИЯ АКЦИОНЕРНОГО КАПИТАЛА АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Исследованы особенности функционирования механизма обеспечения структурирования акционерного капитала предприятий в зарубежных странах; предложен метод поэлементной экономического анализа для исследования механизма структурирования акционерного капитала зарубежных корпораций; проанализирована эффективность структуры акционерного капитала крупнейших мировых автомобилестроительных предприятий.

Ключевые слова: *капитал, акционерный капитал, уставный капитал, структура акционерного капитала, механизм структурирования акционерного капитала, эмиссионный доход, заемные источники финансирования капитала, поэлементный экономический анализ.*

Bogdan Sakharuk, Ph.D Student
Taras Shevchenko National University of Kyiv

FOREIGN EXPERIENCE FUNCTIONING OF EFFECTIVE STRUCTURING OF EQUITY CAPITAL AUTOMOBILE ENTERPRISES

The peculiarities of functioning of the mechanism of provision of structuring of share capital of enterprises in foreign countries are investigated; the method of elemental economic analysis for the study of the mechanism of structuring of share capital of foreign corporations is proposed; the efficiency of the equity structure of the world's largest automobile companies is analyzed.

Under current conditions, domestic joint-stock companies in the automotive industry, as one of the leading industries in Ukraine, need practical justification and effective recommendations for improving the mechanism for ensuring the efficiency of structuring equity capital, increasing its effectiveness. This will

enable domestic joint-stock companies to freely dispose of their funds and, due to their effective use, to ensure an uninterrupted process of production and to cover the costs associated with the expansion and updating of automotive products, which, according to current trends of innovation development, requires continuous and significant investment.

Achievement of this is only possible through a detailed study of the experience of foreign joint stock companies and the implementation of its results in the activities of Ukrainian automobile construction companies.

But it should be noted that the necessity of taking over the experience of effective structuring of the share capital of the leading foreign companies in the conditions of continuous development of the international capital market is relevant and requires further detailed research and elaboration in order to adapt foreign mechanisms to domestic joint-stock companies.

Thus, on the basis of the results of our research and in order to improve the functioning of the mechanism of ensuring the efficiency of structuring the share capital of domestic enterprises, taking into account the experience of foreign companies, the application of the algorithm proposed in the work of the elemental economic analysis of the mechanism of structuring the share capital in a complex with the diagnosis of capital structuring factors is the most rational, since it gives an opportunity to take into account the influence of sectoral, legal, co ecological and other internal and external conditions of the company's activities in the structure of equity capital and the simultaneous influence of the structure of equity capital on the market position, investment attractiveness, financial position and financial results of the enterprise.

Key words: *capital, share capital, authorized capital, structure of share capital, mechanism of structuring of share capital, emission income, loan sources of financing of capital, elemental economic analysis.*