

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВО- ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Монографія



За загальною редакцією
д.е.н., проф. В.В. Жихаревої

Одеса, 2024

Міністерство освіти і науки України
Одеський національний морський університет

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ
ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО
ТРАНСПОРТУ

Монографія

*За загальною редакцією
д.е.н., проф. В.В. Жихарєвої*

Одеса, 2024

Публікується за рішенням Вченої Ради
Одеського національного морського університету
(протокол № 7 від 28 лютого 2024 року)

Автори:

Монографія підготовлена колективом кафедри «Економіка і фінанси» Навчально-наукового інституту морського бізнесу Одеського національного морського університету у складі: д.е.н., професор **В.В. Жихарєва** (вступ, частково розділ 9, розділ 10, висновки), д.е.н., професор **І.В. Морозова** (розділ 8), д.е.н., професор **Л.В. Ширяєва** (розділ 7), к.е.н., доцент, професор ОНМУ **С.В. Онешко** (розділ 4), к.е.н., доцент, професор ОНМУ **Л.П. Чиж** (розділ 3), к.е.н., доцент **В.В. Баришнікова** (розділ 1), к.е.н., доцент **О.С. Власенко** (частково розділ 11), к.е.н., доцент **О.В. Воркунова** (розділ 5), к.е.н., доцент **О.В. Корецька** (розділ 6), к.е.н., доцент **Н.В. Хотєєва** (розділ 12), к.е.н., доцент **Н.В. Ярова** (розділ 13), доцент ОНМУ **Г.А. Версанова** (розділ 2), здобувачі магістерського РВО – **І.І. Андріуца** (частково розділ 9), **Р.Р. Швачка** (частково розділ 11).

Рецензенти:

доктор економічних наук, професор Н.Т. Примачов
доктор економічних наук, професор, Л.О. Стрій
доктор економічних наук, професор Г.В. Єфімова

Теоретичні засади забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту: колективна монографія (електронне видання) / за заг. ред. д.е.н., проф. В.В. Жихарєвої. Одеса: ОНМУ, 2024. 263 с.

У монографії досліджено теоретичні засади управління фінансовою безпекою підприємств водного транспорту: визначено необхідність системи обліково-аналітичного інформаційного забезпечення фінансової безпеки, запропоновано показники економічної стійкості ланцюгів постачань, удосконалено підходи до оцінки матеріальних та нематеріальних активів підприємств водного транспорту, розроблено підходи до комплексної оцінки використання людських ресурсів підприємств водного транспорту, визначено критерії та напрями забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств. Книга призначена для здобувачів транспортних вишів, науковців, фахівців підприємств водного транспорту і органів державного управління галуззю.

Ключові слова: фінансово-економічна безпека, сталий розвиток, стратегія, водний транспорт, портові підприємства, судноплавні компанії, логістичні компанії, ланцюги постачань, діджиталізація, нематеріальні активи, ціни будівництва суден, людські ресурси.

ЗМІСТ

	Стор.
ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. РІЗНОМАНІТНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ «ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА».....	9
Перелік використаних джерел до розділу 1.....	20
РОЗДІЛ 2. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОГО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ НА МАКРОРІВНІ ЯК БАЗИС ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА.....	21
Перелік використаних джерел до розділу 2.....	28
РОЗДІЛ 3. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА.....	30
Перелік використаних джерел до розділу 3.....	42
РОЗДІЛ 4. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАСТОСУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ДЛЯ УХВАЛЕННЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ У СФЕРІ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ.....	43
Перелік використаних джерел до розділу 4.....	54
РОЗДІЛ 5. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ.....	56
Перелік використаних джерел до розділу 5.....	83
РОЗДІЛ 6. ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ.....	86
Перелік використаних джерел до розділу 6.....	112

РОЗДІЛ 7. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ.....	115
Перелік використаних джерел до розділу 7.....	122
РОЗДІЛ 8. ЕКОНОМІЧНА СТІЙКІСТЬ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАНЬ ШВИДКОПСУВНИХ ПРОДУКТІВ.....	125
Перелік використаних джерел до розділу 8.....	133
РОЗДІЛ 9. РОЛЬ НЕМАТЕРІАЛЬНИХ АКТИВІВ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ.....	134
9.1 Класифікація активів судноплавних і логістичних компаній.....	134
9.2. Удосконалення підходів до визначення гудвілу підприємства.....	138
9.3 Удосконалення підходів до класифікації методів оцінки гудвілу.....	149
Перелік використаних джерел до розділу 9.....	153
РОЗДІЛ 10. УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕОРЕТИЧНИХ ЗАСАД ОЦІНКИ ЦІН БУДІВНИЦТВА ВАНТАЖНИХ СУДЕН.....	156
10.1 Формулювання проблеми та цілей дослідження.....	156
10.2 Дослідження факторів, що впливають на ціни будівництва вантажних суден.....	158
10.3 Удосконалення підходів до оцінки цін будівництва вантажних суден.....	161
Перелік використаних джерел до розділу 10.....	171
РОЗДІЛ 11. ОЦІНКА СТАНУ УПРАВЛІННЯ ЛЮДСЬКИМИ РЕСУРСАМИ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ.....	173
Перелік використаних джерел до розділу 11.....	191
РОЗДІЛ 12. КРИТЕРІЇ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.....	195
Перелік використаних джерел до розділу 12.....	219

РОЗДІЛ 13. МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ	
ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ	
ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.....	221
Перелік використаних джерел до розділу 13.....	252
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	254

ВСТУП

Підприємства водного транспорту України знаходяться у складному економічному стані внаслідок геополітичних та економічних факторів. Пошук шляхів виходу з цієї ситуації потребує дослідження питань фінансово-економічної безпеки, яке не можливо без врахування процесів глобалізації, взаємопроникнення господарських систем різних країн, викликаного загостренням конкуренції, розвитком технологій і прискоренням науково-технічного прогресу.

Ефективне управління фінансово-економічною безпекою підприємств водного транспорту є важливою складовою успішності реалізації стратегічних перспектив. Забезпечення необхідного рівня фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту потребує досліджень дуже широкого кола теоретичних і практичних питань. Однієї з головних складових забезпечення фінансової безпеки є економічна стійкість підприємств, тобто гнучкість та швидкість реакції на зміни кон'юнктури ринку, підвищення конкурентоспроможності послуг, висока інвестиційна активність та фінансова стабільність.

Найважливішими проблемами, які потребують вирішення, є:

- визначення теоретичних засад формування системи фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту;
- дослідження складових фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту, зокрема, підходів до оцінки матеріальних та нематеріальних активів, ціноутворення задля забезпечення прибутковості діяльності та розвитку;
- визначення теоретичних засад формування інформаційно-аналітичного забезпечення процесу управління фінансово-економічною безпекою підприємств;

- удосконалення підходів до управління людськими ресурсами підприємств водного транспорту;

- визначення засад системи внутрішнього контролю для своєчасного реагування на відхилення від визначених орієнтирів безпеки.

Все це обумовлює актуальність теми дослідження, яке присвячено розробці теоретичних засад і заходів щодо забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту.

Дослідження має безпосередній зв'язок зі Стратегією розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року; Морською доктриною України на період до 2035 року; Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року; тематичними планами наукових досліджень Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, Міністерства освіти і науки України й Одеського національного морського університету.

Стійкий безпекоорієнтований розвиток підприємства передбачає врахування таких ключових характеристик, як: ресурсозабезпеченість, фінансовий стан, конкурентоспроможність, динамічність і збалансованість.

Фінансово-економічна безпека підприємства досягається на основі оптимального співвідношення прибутковості та ризику, характеризується рівновагою та відповідним рівнем сталості оптимальних чи наближених до них значень індикаторів, і забезпечується відповідними інструментами в системі економічної безпеки підприємства.

У зв'язку з цим, актуальною та необхідною є розробка методологічних та методичних підходів щодо забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту.

Об'єктом дослідження є процес забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту. Предметом дослідження є методологічні та методичні засади забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту.

Метою дослідження є формування теоретичного підґрунтя для забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту. Для досягнення цієї мети у роботі поставлені та вирішені такі основні завдання:

- визначення теоретичних засад формування системи фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту;
- досліджено критерії фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту;
- визначено теоретичні засади забезпечення економічної стійкості як основи фінансово-економічної безпеки;
- визначено теоретичні засади формування інформаційно-аналітичного забезпечення процесу управління фінансово-економічною безпекою підприємств;
- досліджено підходи до оцінки матеріальних та нематеріальних активів, зокрема питання оцінки будівельної вартості суден, визначення гудвілу підприємства, оцінки нематеріальних активів підприємств водного транспорту;
- удосконалено підходи до управління людськими ресурсами підприємств водного транспорту;
- визначено засади системи внутрішнього контролю для своєчасного реагування на відхилення від визначених орієнтирів безпеки підприємств водного транспорту.

У дослідженні використані такі наукові методи як аналіз і синтез, логіко-аналітичний метод, методи дескриптивної статистики та економетрики, зокрема, кореляційно-регресійний аналіз тощо.

Практична цінність роботи дослідження полягає у можливості впровадження розроблених методологічних та методичних засад у процес управління забезпеченням фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту.

РОЗДІЛ 1

РІЗНОМАНІТНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ «ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА»

Поняття «фінансово-економічна безпека» нещодавно увійшло в науковий лексикон, однак, встигло пройти чимало переосмислень у працях багатьох вітчизняних та закордонних фахівців. Розглянемо історичний розвиток цього поняття.

Безпека у перекладі з грецької означає «володіти ситуацією». Поняття «безпека» почало використовуватись з 1190 року. У XVII–XVIII ст. країни Європи в умовах політики протекціонізму починають розглядати безпеку держави з точки зору досягнення загального благополуччя країни та безпеки її населення. В зв'язку з цим безпека передбачала два взаємопов'язаних аспекти: відсутність реальної небезпеки для держави – стабільність її матеріально-економічного та політичного становища та наявність відповідних державних інститутів, здатних забезпечити та зберегти це становище [1].

У 1930-х роках сформувалося поняття національної безпеки. На думку одного з перших його авторів (президента США Ф. Рузвельта), – «...це сукупність умов, що надійно забезпечують національний суверенітет, захист стратегічних інтересів і повноцінний розвиток суспільства, життя і здоров'я усіх його громадян...» [2].

Широко вживати термін «національна безпека» почали після Другої світової війни, яка розділила світ на два табори. Не дивно, що в цих умовах вона зводилася насамперед до забезпечення військової безпеки.

Енергетична криза 1973 року призвела до перегляду поняття «національна безпека»: було додано економічну складову. У 1985 році на 40-й сесії Генеральної Асамблеї ООН було прийнято та ухвалено резолюцію «Міжнародна економічна безпека», відтоді термін економічна безпека став

офіційним. У резолюції визначалось, що для забезпечення міжнародної економічної безпеки потрібні зусилля всіх країн, з іншого боку це сприятиме соціально-економічного розвитку кожної країни [2].

Впродовж останніх десятиліть застосування поняття «безпека» значно розширилось. Проблеми безпеки є предметом підвищеної уваги вчених, політиків і суспільних діячів. Це не випадково, і пояснюється особливостями сучасного стану розвитку суспільства.

У середині 1980-х років виникла нова соціологічна теорія, яку підтримало багато вітчизняних та закордонних науковців, і відповідно до якої в останню третину XX століття людство увійшло до нової фази свого розвитку – суспільство ризику, а наступним етапом суспільного розвитку стане суспільство управління ризиками [2].

У широкому розумінні, ризик поєднують з небезпекою, ймовірністю виникнення небажаної події. Тому очевидно, що значною мірою забезпечення безпеки – це управління ризиком [2].

За Великим тлумачним словником сучасної української мови «безпека» це стан, коли кому- або чому-небудь нічого не загрожує [3].

Безпека це відсутність небезпеки, збереженість, надійність. Забезпечувати (убезпечувати) означає уберегти, забезпечувати відсутність небезпеки [4].

Отже, в абсолютному розумінні значення слова «безпека» – це стан з повною відсутністю небезпек. Тому, наразі поняття «безпека» трактують не лише як відсутність небезпек та загроз (рис. 1).

Наведемо декілька визначень, які зустрічаються у науковій літературі.

Безпека – здатність об'єкта, явища, процесу зберігати свою сутність і основну характеристику в умовах цілеспрямованого, руйнівного впливу ззовні або в самому об'єкті, явищі, процесі [5, с. 15]. Безпека це захист від небезпек на системному рівні [5, с. 18]. Безпека об'єкта – захищеність життєво важливих інтересів об'єкта від загроз, як внутрішніх, так і зовнішніх [5, с. 22].

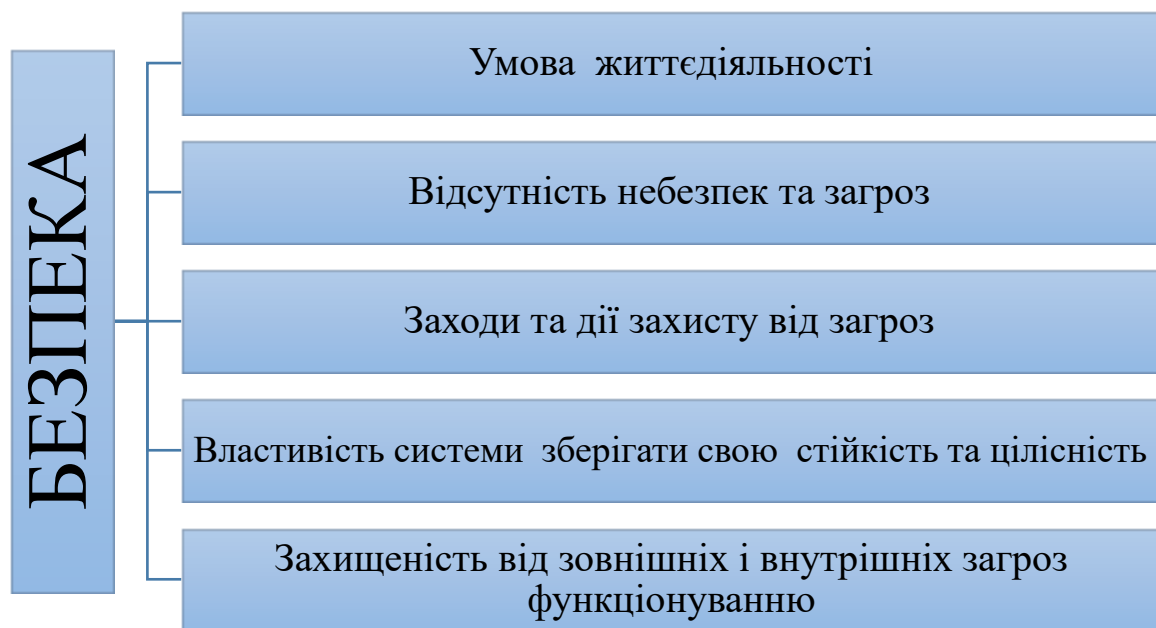


Рисунок 1 – Сучасне розуміння поняття «безпека підприємства»

Джерело: [5].

Безпека – це насамперед заходи або дії, що забезпечують недопущення і оперативне реагування на відповідні загрози заради безпечного функціонування [4].

Безпека – це стан захищеності особи, суспільства, держави від зовнішніх і внутрішніх небезпек та загроз, що базується на діяльності людей, суспільства, держави, світової спільноти народів з виявлення (вивчення), попередження, ослаблення, усунення (ліквідації) та віддзеркалення небезпек і загроз, здатних погубити їх, позбавити фундаментальних матеріальних і духовних цінностей, завдати неприйняттого (неприпустимого об’єктивно і суб’єктивно) збитку, закрити шлях для виживання і розвитку [4].

Економічна безпека – найважливіша якісна характеристика економічної системи, яка визначає її здатність підтримувати нормальні умови функціонування; стійке забезпечення ресурсами та розвиток, а також послідовну реалізацію економічних інтересів [4].

Науковці у своїх працях дуже часто поняття безпеки пов'язують з поняттям стійкості, стабільності, як необхідна умова існування будь-якої економічної системи.

Дуже часто поняття безпеки пов'язують з поняттям розвиток, тому що вона є базою для розвитку. У загальному розумінні, розвиток – незворотна, цілеспрямована, закономірна зміна матерії і свідомості. Зрозуміло, що розвиток економічної системи неможливий без її безпеки. Адже, якщо не ліквідовувати, мінімізувати загрози фінансово-економічній безпеці підприємства, вони можуть зумовити значні втрати його ресурсів, фінансову кризу, і в результаті – банкрутство [4].

З іншого боку, розвиток завжди пов'язаний з ризиками та загрозами, і для їх, нейтралізації необхідна відповідна реалізація заходів з безпеки, при цьому залучаються як кадрові, так і матеріальні, фінансові, технічні, інформаційні ресурси, а отже підприємству для цього необхідно нарощувати свій потенціал.

Отже, безпека є необхідною умовою для функціонування і розвитку будь-якої економічної системи, а подальший розвиток економічної системи створює нові передумови для його подальшої безпеки.

Вчені виділяють такі рівні безпеки [4]:

- міжнародний (глобальний та регіональний);
- національний (держави та її окремих адміністративних одиниць, суспільства, населення в цілому);
- приватний (підприємства та особи).

Вперше поняття «фінансово-економічної безпеки» почало застосовуватися на Заході у зв'язку зі зростанням проблеми обмеженості ресурсів, що призвело до порушення традиційних зв'язків між постачальниками ресурсів, життєво необхідних індустріальним суспільствам [5].

Сутність фінансово-економічної безпеки полягає у забезпеченні поступального економічного розвитку суспільства з метою виробництва необхідних благ та послуг, що задовольняють індивідуальні та суспільні

потреби. Раніше усі питання, пов'язані із забезпеченням безпеки покладалися на державні органи [4].

Нова ера інтелектуальної глобальної економіки характеризується комплексною механізацією, автоматизацією, інформатизацією та діджиталізацією майже всіх бізнес-процесів. Але поряд з такими позитивними характеристиками, які дозволяють значно підвищити інтенсивність виробництва, сучасне світове економічне співтовариство зіткнулось зі значними проблемами, які загрожують зниженням глобальної економічної безпеки. Серед них можна виділити ключові [6]:

- економічне відставання країн, що розвиваються;
- економічні проблеми країн, що перейшли від командно-адміністративної системи господарювання до ринкової;
- наближення продовольчої кризи;
- радіаційне зараження;
- значна залежність деяких країн від імпорту традиційних енергоносіїв;
- низький рівень використання альтернативних енергоносіїв;
- використання значних фінансових ресурсів на запобігання війні
- та багато інших.

Дестабілізуючими факторами зниження рівня міжнародної економічної безпеки можуть бути [6]:

- порушення стабільності міжнародної торгівлі;
- обмеження доступу деяких країн до стратегічних ресурсів шляхом їх дорожчання, або під впливом політичних факторів;
- навмисне створення перешкод при обміні новими актуальними технологіями;
- створення сприятливих умов деякими країнами для «відпливу» висококваліфікованих кадрів з інших країн та інші.

Відповідно до Концепції економічної безпеки України, суть економічної безпеки країни визначається як спроможність національної економіки

забезпечити свій вільний незалежний розвиток і утримати стабільність громадянського суспільства та його інститутів, а також достатній оборонний потенціал країни за всіляких несприятливих умов і варіантів розвитку подій та здатність Української держави до захисту національних економічних інтересів від зовнішніх та внутрішніх загроз [6]. Інтенсифікація інтелектуально-інноваційного розвитку України є основною передумовою досягнення нею високого рівня економічної безпеки.

На основі аналізу наведених наукових праць [1, 2, 4, 5, 6], можна виділити наступні підходи до розуміння суті фінансово-економічної безпеки підприємства.

1. *Фінансово-економічна безпека як захист від несанкціонованого доступу до інформації.* Спочатку поняття фінансово-економічної безпеки розглядалося як забезпечення умов збереження комерційної таємниці та інших секретів підприємства. Саме так її трактували публікації початку 90-х років минулого століття. Проблему фінансово-економічної безпеки пропонувалося вирішувати виходячи з припущення, що ступінь надійності всієї системи збереження інформації визначається рівнем безпеки найслабшої її ланки, якою вважається персонал організації. Хоча інформація в сучасних умовах «інформаційного» суспільства відіграє справді надзвичайно важливу роль у всіх сферах економіки, все ж такий підхід до визначення фінансово-економічної безпеки підприємства є надто вузьким. Адже володіння так званим «ноу-хау» ніяк не гарантує його ефективне застосування та досягнення мети функціонування підприємства [4].

2. *Фінансово-економічна безпека як захист від методів кримінальної конкуренції.* Забезпечення фінансово-економічної та інформаційної безпеки підприємництва – процес, спрямований на відгородження підприємницьких структур та окремих фізичних осіб, у діяльності яких присутній елемент підприємництва, від застосування по відношенню до них методів кримінальної

конкуренції і від іншої діяльності, що завдає їм шкоду внаслідок порушення законодавства чи ділової етики.

Безпека підприємництва – це такий стан цивілізованого бізнесу, при якому відсутня економічна чи інша шкода, яка б наносилася бізнесу навмисно чи не навмисно фізичними особами чи соціальними організаціями (у тому числі і юридичними) з порушенням закону чи етики підприємництва [4, с. 19].

3. Фінансово-економічна безпека підприємства як захист від негативних впливів (загроз). За цим підходом науковці розуміють під таким поняттям стан захищеності життєво важливих інтересів підприємства від реальних і потенційних джерел небезпеки чи економічних загроз. У рамках цього підходу деякі дослідники враховують негативний вплив на діяльність підприємства лише впливів зовнішнього характеру.

Так, один з перших вітчизняних дослідників цієї проблеми, Д. Ковальов, розглядає фінансово-економічну безпеку підприємства як «...захищеність його діяльності від негативних впливів зовнішнього середовища, а також здатність швидко усунути різноваріантні загрози або пристосуватися до існуючих умов, що не позначаються негативно на його діяльності» [7, с. 38]. Це визначення не враховує фактори, що негативно впливають на функціонування підприємства, а отже, і на його економічну безпеку, зокрема, зміни, що відбуваються у його внутрішньому середовищі.

Також у межах цього розуміння фінансово-економічної безпеки підприємства можна виділити підхід, згідно з яким, вважається, що повністю захиститися від можливих ризиків і збитків неможливо, а тому захист має бути спрямований на їхню мінімізацію. Так, Н. Реверчук визначає фінансово-економічну безпеку підприємства «...як систему активного захисту від можливих матеріальних, людських і фінансових втрат, у якій наявні чи можливі збитки, менші від встановлених норм. Активний захист ґрунтується на випередженні дій, що містять у собі загрозу для фінансово-економічної безпеки підприємства. Якщо заходи із захисту ухвалюються після настання

небезпечної події – це пасивне гарантування безпеки. Такий захист спрямований на виживання, а не на успішний розвиток підприємства» [8, с. 21].

4. *Фінансово-економічна безпека підприємства як стан стійкості чи рівноваги або ефективного використання його ресурсів.* Прихильники такого підходу розуміють фінансово-економічну безпеку підприємства як такий стан його корпоративних ресурсів (капіталу, персоналу, інформації, технологій, техніки та устаткування) і підприємницьких можливостей, за якого гарантується найбільш ефективне їхнє використання, запобігання внутрішнім і зовнішнім негативним впливам (загрозам), стабільне функціонування та стійкий розвиток.

У межах цього підходу також слід виділити розуміння фінансово-економічної безпеки підприємства як такого стану використання його ресурсів, за якого мінімізуються негативні впливи на нього: тобто ймовірність небажаної зміни суб'єкта, майна, яке належить йому і зачіпає його зовнішнє середовище, невелика (менша від певної межі) або існуючі та (або) можливі збитки нижче встановлених підприємством меж. З цієї точки зору повністю захиститися від небажаних змін неможливо, можна лише знизити ймовірність їхнього настання або можливі збитки до певної межі. Зокрема, Н. Підлужна вважає, що «...економічна безпека підприємства є характеристикою системи, яка самоорганізується та саморозвивається, тобто це стан, при якому економічні параметри дозволяють зберегти головні її властивості: рівновагу і стійкість при мінімізації загроз» [4, с. 20]. За такого підходу забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства певною мірою ототожнюється з діяльністю, спрямованою на мінімізацію економічного ризику, адже ймовірність виникнення небажаної події часто трактують як ризик. З погляду окремих дослідників, фінансово-економічна безпека підприємства та управління ризиками, як напрями запобігання або зниження негативної дії загроз функціонуванню підприємства, практично дублюють один одного.

5. *Фінансово-економічна безпека як залежність від гармонізації інтересів підприємства з інтересами суб'єктів його зовнішнього середовища.* Група українських вчених пропонує розуміти фінансово-економічну безпеку «... як міру гармонізації у часі та просторі економічних інтересів підприємства з інтересами, пов'язаних з ним суб'єктів зовнішнього середовища, що діють за межами підприємства.» [4, с. 20]. Інтерес у цьому випадку розуміється як взаємодія підприємства з суб'єктами зовнішнього середовища, в результаті якого підприємство отримує прибуток. Тобто, підприємство визнається у стані економічної безпеки, якщо його виробничо-господарська діяльність є прибутковою [4, с. 20].

Можна зробити декілька зауважень щодо цього розуміння фінансово-економічної безпеки. По-перше, з цього визначення не зрозуміло, яка саме міра гармонізації інтересів підприємства із суб'єктами зовнішнього середовища має бути. По-друге, не береться до уваги вплив внутрішнього середовища на фінансово-економічну безпеку.

Якщо узагальнити описані підходи, то можна стверджувати, що фінансово-економічна безпека підприємства є багатоаспектним поняттям, яке [4]:

- пов'язане з його спроможністю існувати у довгостроковому періоді (а, отже, є стратегічною проблемою);
- залежить від стану як складових внутрішнього середовища підприємства (що визначається ефективністю управління підприємством), так і впливу його зовнішнього середовища.

Фінансово-економічна безпека підприємства є досить складною системою, що включає певний набір внутрішніх характеристик, спрямованих на забезпечення ефективності використання матеріальних, трудових, інформаційних і фінансових ресурсів.

Фінансово-економічна безпека підприємства — це такий фінансово-економічний стан, який сприяє забезпеченню захищеності його фінансово-економічних інтересів від негативних чинників внутрішнього та зовнішнього

середовища і створення необхідних фінансово-економічних умов для безперервної успішної діяльності та стійкого розвитку підприємства [9].

Метою забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства є досягнення найвищої ефективності та стабільності його функціонування і створення передумов для подальшого розвитку шляхом своєчасного виявлення та запобігання зовнішнім і внутрішнім небезпекам і загрозам.

Складові фінансово-економічної безпеки підприємства наведені на рис. 2.

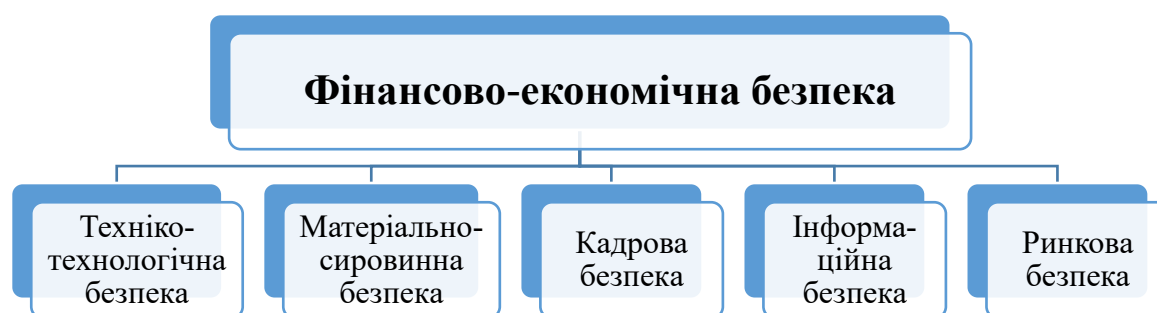


Рисунок 2 – Складові фінансово-економічної безпеки підприємства

Фінансово-економічна безпека підприємства спрямована на створення відповідних умов для виявлення та подолання кризових явищ у діяльності підприємства з метою реалізації поставлених ним цілей і завдань. Це динамічна ознака, стійкості підприємства та його розвитку, що змінюється під впливом чинників і загроз як внутрішнього, так і зовнішнього середовища.

Аналіз трактування поняття «фінансово-економічна безпека підприємства» різними авторами розкриває його природу, дозволяє виділити наступні найбільш істотні міркування [4].

1. Велика частина авторів під фінансово-економічною безпекою розуміють стан потенційної жертви, об'єкта небезпеки.
2. Фінансово-економічна безпека часто розглядається як здатність підприємства ефективно використовувати ресурси та наявні ринкові

можливості в умовах цілеспрямованої руйнуючої дії ззовні або із самого підприємства.

3. Фінансово-економічна безпека – поняття системне, це властивість підприємства, побудованого на принципах стійкості, саморегуляції, цілісності. Фінансово-економічна безпека покликана захистити кожну з цих властивостей, оскільки руйнівна дія на будь-яку з цих властивостей призведе до загибелі підприємства у цілому.

4. Фінансово-економічна безпека розглядається як вирішальна умова діяльності підприємства.

5. Фінансово-економічна безпека в абсолютному своєму виразі – відсутність небезпек і загроз.

6. Існує припущення, що вплив загроз можна нейтралізувати повною мірою, але у більшості випадків це можливо лише частково.

7. Елементом майже всіх понять виступає загроза як реальна ознака небезпеки. Причому загроза у цьому контексті набуває якості сутнісної характеристики. На основі аналізу всіх підходів і розкриття змісту фінансово-економічної безпеки виявляється, що загрози і боротьба з ними є суттю безпеки.

Фінансово-економічна безпека поняття досить різноманітне, у зв'язку з чим, існує кількість різних визначень. Крім того кожний автор розглядає це поняття з тієї чи іншої точки зору, що приводить до різних трактувань та визначень.

Враховуючи, що «фінансово-економічна безпека підприємства» є багатоаспектним поняттям, пропонується визначати її як складну систему, на яку впливають різноманітні фактори як внутрішнього, так і зовнішнього середовища, що прагне до стійкого розвитку в умовах невизначеності та нестійкості, за рахунок ефективного використання матеріальних, трудових, інформаційних і фінансових ресурсів.

Перелік використаних джерел до розділу 1

1. Біляк Ю.В. Систематизація наукових поглядів на сутність фінансової безпеки. *Економіка та держава*. 2020. № 8 С. 78-82. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/8_2020/16.pdf
2. Економіка та економічна безпека держави. Теорія та практика: Монографічний навчальний посібник / С. Давиденко, О. Єгорова, В. Приходько, П. Матішак, Я. Голоніч, П. Копінець, М. Мачкінова, М. Добровольська та ін. Ужгород: РІК-У, 2017. 388 с.
3. Безпека. Словари. Великий тлумачний словник (ВТС) сучасної української мови. URL: <https://1531.slovaronline.com>
4. Організація та управління системою економічної безпеки підприємства: навчально-методичний посібник / З.Б. Живко, О.В. Черевко, Н.В. Зачосова, М.О. Живко, О.Б. Баворовська, В.О. Занора; за ред. З.Б. Живко. Черкаси: Видавець Чабаненко Ю.А., 2019. 120 с.
5. Мойсеєнко І.П., Марченко О.М. Управління фінансово-економічною безпекою підприємства: навч. посібник. Львів, 2011. 380 с.
6. Небава М.І., Міронова Ю.В. Економічна безпека підприємства: навчальний посібник. Вінниця: ВНТУ, 2017. 73 с.
7. Ковальов Д., Плетнікова І. Кількісна оцінка рівня економічної безпеки підприємства. *Економіка України*. 2005. № 4. С. 35–40.
8. Реверчук Н.Й. Управління економічною безпекою підприємницьких структур: монографія. Львів: ЛБІ НБУ, 2004. 195 с.
9. Управління фінансовою безпекою економічних суб'єктів: навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів економічних і юридичних спеціальностей усіх форм навчання / Державний ВНЗ “Українська академія банківської справи Національного банку України”; за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. С.М. Фролова. Суми: ДВНЗ “УАБС НБУ”, 2015. 332 с.

РОЗДІЛ 2

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОГО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ НА МАКРОРІВНІ ЯК БАЗИС ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

Під час розвитку економіки і суспільства змінювалось уявлення про першорядні цілі та завдання, які стоять перед економікою підприємства, регіону, країни та перед світовою економікою. Впродовж розширення капіталістичної системи господарювання, активізації підприємницької діяльності, розвитку ринкових відносин економіка набула направленість на отримання прибутку та нарощування багатства як підприємств так і держав. Відповідно ставились та вирішувались питання досягнення та утримання економічного росту, які зазнали прогресу на рівні як окремих компаній, так і регіонів та країн. Підприємства водного транспорту, як й інші, орієнтують свою діяльність на підвищення вартості компанії та її власного капіталу.

Досі високі темпи економічного зростання разом з рівнем валового внутрішнього продукту, в цілому, та в розрахунку на душу населення, вважаються головними ознаками економічного розвитку нації, країни та держави [3]. У той же час продовжує розвиватися концепція побудови соціально-орієнтованої економіки, яка змінює цілі економічного зростання вбік підвищення соціального добробуту населення країни, яке визначається доходами, накопиченнями, рівнем та якістю життя.

На підставі цього дуже чітко визначаються зовсім інші цільові установки, що здатні відсторонити традиційні цільові устремління. Маються на увазі цілі, які забезпечують стійкі безпечні етапи економіки підприємства, регіону, країни, господарської діяльності у зв'язку з природою економічних процесів, які мають прояв у невизначеності умов і наявності ризику. В цих умовах необхідно постійно турбуватись про те, щоб підприємство залишалось на ринку [4].

Загроза банкрутства окремих компаній, економічних і фінансових криз у масштабі держави, групи країн, і всієї світової економіки існували та продовжують існувати. Наприкінці XX століття вважалося, що знайдені та існують надійні прийоми для придушення кризових явищ як на рівні компаній за допомогою санації неспроможних фірм, антикризового управління збитковими підприємствами, так і на рівні країн через антикризове державне регулювання грошового обігу, процентних ставок і цін.

У сучасному світі почали працювати нові деструктивні фактори, які підривають економічну стабільність. Реальна дійсність початку XXI століття дає можливість припустити, що загрози економічній та фінансовій безпеці, підриву стійкості економічних і фінансових систем країн і всього світу набувають нові якості й велику руйнівну силу.

Такий розвиток подій обумовлений наступними явищами які сьогодні існують у світі. Економічна інтеграція країн, глобалізація (інтернаціоналізація) економічних відносин, під впливом яких втрачається стійкість у одній країні чи у групі країн, і це може призвести до поширення деструктивних впливів на світову економіку в цілому. Це зворотна сторона економічного єднання країн. Транспортна галузь, зокрема, відчуває значний тиск макроекономічних процесів. Підприємства транспорту унікальні, зміна рівня економічної стійкості окремої держави може суттєво вплинути на економічну стійкість транспортних підприємств, але світові тенденції та кризи значною мірою можуть змінити рівень економічної безпеки транспортних підприємств.

Наразі різко збільшується можливість терористичного підриву економічної, а особливо, фінансової стійкості в масштабі цілих країн, регіонів. Підприємства водного транспорту знаходяться у зоні ризику, і в першу чергу, це стосується портових підприємств.

Збільшення боргової кабали, перш за все зовнішньої боргової заборгованості низки країн, до рівня, який виключає можливість повернення

боргу та його обслуговування. Це може бути причиною фінансових протиріч і криз.

Ці явища здатні надавати економіці країн і світовій економіці найбільш потужні впливи, ніж класичні кризи, які обумовлені циклічним розвитком економіки, з якими економісти, менеджери навчилися справлятися більш менш ефективно. Глобальний характер та масштаб погроз підризу економічної безпеки є дуже значним, він здатен призвести до втрати економічної та фінансової стійкості, наслідком якої може бути деструкція економічної, соціальної, а то і всієї державної системи, яка супроводжується багатьма бідами для народу. На підставі цього можна зробити висновок, що забезпечення економічної та фінансової стійкості підприємств водного транспорту потребує значних зусиль і витрат, і у поточній ситуації є більш важливим для них, ніж зростання доходів. Зрештою просте виживання краще «процвітання», яке закінчується загибеллю і руйнуванням всієї системи. Необхідно віддати перевагу стійкому існуванню а не нестійкому «блаженству».

На підставі цих подій і явищ, які мають дуже гострий прояв у економіці України, проблеми забезпечення економічної безпеки країни, регіонів і підприємств мають першорядний характер.

Економічна безпека дає стан захищеності життєво важливих інтересів людей, організацій, суспільства, і держави від внутрішніх погроз, небезпек. Загрозою безпеці вважають сукупність умов і факторів, які створюють небезпеку тим, що завдають шкоди життєво важливим інтересам або і самому існуванню особистості, організації, суспільства, держави. Загроза – це вірогідність виникнення лих та великих втрат.

Економічна безпека це здатність економіки зберігати стійкий стан, протистояти загрозам порушення цього стану, запобігати незворотнім кризовим ситуаціям і відновлювати стабільне становище [6]. Поняття «економічна безпека» відноситься до організацій, груп організацій, галузі, регіону, економіки країни і світу.

Гранично допустимий нижній (мінімальний) рівень економічної безпеки для транспортного підприємства це збереження здатності виживання, існування після певної загрози і порушення стійкого стану економічної системи.

Виживання системи, з одного боку, це збереження життєздатності безпосередньо після негативного впливу на систему, з іншого боку – як збереження достатнього для існування ресурсного потенціалу на перспективу, яке зберігає життєво важливі зв'язки між частками економічної системи, а також внутрішні стимули для відновлення виробничої діяльності. При значній інерційності та великих масштабах економічної системи цілої країни, зруйнувати повністю її ресурсний потенціал, який включає трудові ресурси, основні засоби виробництва, природні, науково-технічні, інформаційні ресурси тощо достатньо важко. Але цілком імовірний підрив економічного потенціалу на довгий час, багато років. До числа найнебезпечніших для економіки, можливо віднести загрози порушення зв'язків між елементами системи, вони здатні розвалити її на частини, не пов'язані між собою, і які представляють «купу ресурсів», що не можуть забезпечити виробниче функціонування у повній мірі.

Виживання, підтримка існування системи потребує збереження її найважливіших структурних елементів і забезпечення взаємодії між ними.

Економічно безпечним є стан економіки, при якому забезпечується досить високе та стійке економічне зростання; ефективне задоволення економічних потреб; контроль держави за рухом і використанням національних ресурсів; захист економічних інтересів країни на національному і міжнародному рівнях.

Критерії економічної безпеки можуть бути різними. До оцінювання рівня безпеки підприємства водного транспорту необхідно проаналізувати макроекономічну стабільність. Макроекономічна стабільність включає:

- низький рівень інфляції, стабільність цін;
- низький рівень безробіття, стабільність ринку праці;

- зростання ВВП, постійне економічне зростання є ключовим показником зростання.

Фінансова стійкість потребує:

- забезпечення надійності та стійкості банків;
- управління рівнем державного боргу для уникнення фінансових криз.

Зовнішньоекономічна безпека передбачає:

- досягнення рівноваги між експортом та імпортом;
- наявність достатнього обсягу валютних резервів для забезпечення стабільності національної валюти.

Соціальна справедливість та економічна рівноправність передбачає:

- зменшення кількості людей, які живуть за межею бідності;
- забезпечення справедливого розподілу доходів та можливостей.

У сучасних умовах економічна безпека є важливою складовою національної безпеки кожної країни. З урахуванням глобалізації, швидкого розвитку технологій та змін у геополітичному середовищі, забезпечення стійкості економічних процесів та захист економічних інтересів держави стають важливими завданнями.

Існують декілька ключових аспектів економічної безпеки в сучасних умовах:

Кібербезпека. З огляду на значущість цифрових технологій у сучасному світі, важливо захищати економічні системи від кібератак, які можуть спричинити серйозні збитки для державної та приватної інфраструктури.

Торговельна безпека. Глобалізація зробила міжнародну торгівлю більш важливою для економік країн. Збереження доступу до ринків, укладання вигідних торговельних угод і забезпечення відповідності міжнародним торговельним нормам є ключовими аспектами економічної безпеки.

Фінансова стійкість. Заходи, спрямовані на підтримку фінансової стабільності, включають контроль і запобігання фінансовим кризам, ефективне

управління державним боргом, збереження стійкості валютного ринку та банківської системи.

Соціально-економічна стабільність. Забезпечення соціальної стабільності боротьба з бідністю та безробіттям, розвиток інфраструктури та гарантування соціальних гарантій для громадян відіграють важливу роль у зміцненні економічної безпеки.

Забезпечення цих аспектів допомагає країні стати більш стійкою до зовнішніх та внутрішніх економічних викликів, зміцнює її позицію на міжнародній арені та сприяє сталому економічному розвитку підприємств.

Зовнішньоекономічна безпека це відповідність зовнішньоекономічної діяльності національним економічним інтересам, що забезпечує мінімізацію збитків держави від дії негативних зовнішніх економічних чинників та створення сприятливих умов для сталого економічного зростання. Зовнішньоекономічну діяльність багато науковців розглядають з погляду зовнішньої торгівлі, однак зовнішньоекономічна безпека включає не лише експортну та імпорتنу, але й валютну, інвестиційну та боргову безпеку. Однією з найбільших загроз економічній безпеці держави є висока боргова залежність національної економіки та її постійне зростання. У період активного економічного зростання України збільшення боргу компенсувалось ростом економіки. Відношення валового внутрішнього боргу до ВВП країни коливалось в межах 46-56 % [6].

Соціальна справедливість та економічна рівноправність має два виміри – позитивний і негативний. Позитивний орієнтований на рівний доступ членів суспільства до результатів функціонування господарської системи. Негативний відображає вимогу рівномірного розподілу тягара витрат і втрат для всіх членів суспільства за кризових або катастрофічних умов. В Україні, враховуючи специфіку її стану й динаміки, рух до забезпечення більшої справедливості має передбачати вирішення завдань створення такого механізму розвитку, який би не продукував збільшення нерівності та зменшував наявну нерівність. Це

обумовлює необхідність вирішення базових проблем життєдіяльності людей (житло, харчування, охорона здоров'я), які залишились невирішеними внаслідок інверсійного типу ринкової трансформації. При цьому має бути врахована логіка розвитку і сучасні співвідношення ринкових та неринкових засад розвитку.

Способами забезпечення економічної безпеки є ефективне управління економікою; здійснення ефективної соціальної політики; підтримка інновацій та розвиток освіти. Здатність економічної системи (підприємства) опиратися на зовнішні та внутрішні загрози, такі як економічні кризи, шоки на ринках, зміни в політичному середовищі тощо можливо віднести до критеріїв забезпечення економічної безпеки.

Також до цих критеріїв для підприємств водного транспорту відносяться забезпечення фінансової стійкості, контроль і запобігання впливу фінансових криз, нівелювання впливу валютного ринку.

Виявлення, оцінка та управління ризиками, пов'язаними з економічною діяльністю, тобто ефективне управління ризиками, є ключовим аспектом забезпечення економічної безпеки. Аналіз стану і ступеня забезпечення економічної безпеки підприємства водного транспорту потребує визначення її показників у динаміці та часі як результату впливу різних факторів внутрішнього та зовнішнього характеру. При цьому частина факторів може трактуватися в якості погроз економічної безпеці. Безпосередньо погрози, це як правило лише потенційна небезпека для системи. Реалізовані погрози впливають на систему та призводять до негативних змін параметрів системи, показників стану її розвитку.

Будь який вплив на систему, який порушує її нормальне сплановане функціонування є погрозою. Але погроза стає небезпекою, коли система не здатна їй відповісти, погасити коливання і зберегти стійкість. До найбільш важливих макроекономічних погроз відносяться зростання зовнішнього та внутрішнього боргу до критичних розмірів, перехід інфляції в гіперінфляцію і

падіння курсу національної валюти. Завдання підтримки забезпечення економічної безпеки це з одного боку проведення аналізу, моніторингу параметрів (показників) економічної стійкості та виявлення погроз, а з другого боку, ухвалення заходів, які допоможуть запобігти небезпечному зниженню рівня економічної стійкості системи.

Перелік використаних джерел до розділу 2

1. Білецька Л., Савич В., Білецький О. Економічна теорія. Політекономія, мікроекономіка, макроекономіка: навч. посіб. К.: Центр навчальної літератури, 2019. 688 с.
2. Мацелюх Н.П., Максименко І.А. Історія економіки і економічної думки. Політична економія. Мікроекономіка. Макроекономіка : навч. посіб. К.: Центр учбової літератури, 2021. 382 с.
3. Макроекономіка: навчальний посібник: за заг. ред. проф. М.І. Макаренка. К.: Центр навчальної літератури, 2019. 216 с.
4. Національна економіка: навч. посіб.: за заг. ред. О.В. Носової. К.: Центр учбової літератури, 2021. 512 с.
5. Базилевич В.Д., Базилевич К.С. Ринкова економіка: основні поняття і категорії: навч. посіб. К.: Знання, 2007. 263 с.
6. Базилевич В. Економічна теорія. Політекономія: підручник. 7-е вид. Київ: Знання-Прес, 2008. 719 с.
7. Бутук О.І., Волкова Н.І. Економічна теорія: тренінг-курс: навч. посіб. К.: Знання, 2007. 291 с.
8. Вступ до економічної теорії: підручник / за ред. З. Ватаманюка. 3-тє вид. допов. Львів: Новий Світ, 2006. 368 с.
9. Єщенко П.С., Палкін Ю.І. Сучасна економіка: навч. посіб. К.: Вища шк., 2005. 327 с.

- 10.Кулішов В.В. Основи економічної теорії: підручник. Львів: Магнолія плюс, 2005. 516 с.
- 11.Уразов А.У., Маслак П.В., Саух І.В. Основи економічної теорії: навч. посіб. К.: МАУП, 2007. 314 с.
- 12.Господарський Кодекс України: Кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV зі змінами. ВРУ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/436-15>
- 13.Цивільний Кодекс України: Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV зі змінами. ВРУ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>

РОЗДІЛ 3

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СИСТЕМИ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

У сучасній економіці перебіг глобальних процесів розвитку залежить насамперед від якості стратегічних компетенцій підприємств. Функціонування систем управління підприємствами засноване переважно на інформації, яку має у своєму розпорядженні менеджмент і яка формується всередині підприємства. Комплексність формування такої інформації передбачає розумне поєднання показників та їх аналітичної інтерпретації в галузі планування, бухгалтерського та управлінського обліку, звітності, аналізу, контролю з метою забезпечення необхідними даними, що реалізуються у системі управління поточних та стратегічних функцій та завдань. Проблеми формування інформаційно-аналітичного забезпечення управління підприємством загалом вирішуються шляхом його розвитку кожної конкретної функції управління. Особливою сферою управлінських завдань є таке поєднання розвитку всіх напрямів діяльності підприємства, що забезпечує сталий розвиток його як цілісної бізнес-одиниці.

Інтенсивний розвиток інноваційної економіки, що спостерігається останніми роками, впливає на співвідношення стратегії та тактики розвитку підприємств. Це потребує технічного переоснащення, залучення додаткових фінансових ресурсів, що є гарантією забезпечення конкурентоспроможності підприємства, що дозволяє встановити лояльні ціни на продукцію (послуги). Безумовно, інноваційна складова економіки підприємства вимагає залучення додаткових фінансових ресурсів, що передбачає різні форми запозичення фінансових ресурсів. При цьому вимагають вирішення таких питань, як: нарощування вартості бізнесу та власного капіталу підприємств за рахунок

ефективного розвитку основної діяльності; підвищення ефективності управління цією діяльністю, яка орієнтована на стійке зростання ключових показників. Для правильного формування ключових показників, їх контролю та моніторингу потрібна науково-організована система обліково-аналітичної інформації, яка передбачає реформування: фінансового обліку відповідно до міжнародних стандартів фінансової звітності та управлінського обліку з метою його відповідності процесному підходу; внутрішньої звітності, що забезпечує зв'язок показників бухгалтерського та управлінського обліку; розвитку бюджетування у системі виробничого та оперативного обліку; організації обліку на основі стандартів якості управління та вимог стандарту ризик-менеджменту.

Для задоволення інформаційних потреб підприємств необхідно йти шляхом інтеграції бізнес-процесів та інформаційно-комунікаційних технологій. Це спричинило виникнення та поширення поняття «діджиталізації», як процесу перенесення інформації у цифрову форму, який поступово формується в межах постіндустріального періоду економічного розвитку шляхом впровадження досягнень науково-технічного прогресу та інноваційних методів господарювання, інтелектуалізації людського капіталу, використання передових новітніх технологій, прискореного розвитку наукомістких галузей економіки, надання пріоритету виробництву знань та послуг, становленню менталітету творчого, ефективного, раціонального бізнесу [1].

Старі бізнес-процеси і методи комунікації перестають бути ефективними, тому потребують зміни моделей та поведінки споживачів. Контрагентам все більш важливим стає сервіс, оперативний зв'язок, індивідуалізація пропозицій від компаній. Підприємства, у свою чергу, зацікавлені у пошуку нових шляхів підвищення ефективності власних бізнес-процесів, конкурентоспроможності. За таких умов розвитку бізнес-середовища в Україні компанії мають можливість швидко адаптуватися до змін на ринку цифрових трансформацій.

Дослідження та впровадження сучасних цифрових технологій необхідні кожному бізнесу. Але наявність сайту, профілю у соцмережах чи мобільного додатку не роблять компанію підприємством, що пройшли цифрову трансформацію. Цей підхід передбачає не тільки установку сучасного обладнання або програмного забезпечення, але й фундаментальні зміни у підходах до управління, структури, зовнішніх комунікаціях.

Ключовими особливостями управління підприємством в умовах діджиталізації є:

- управління процесами на основі застосування автоматизованих технологій обробки, аналізу та прогнозування великих масивів даних;
- отримання та обробка даних у режимі реального часу;
- висока швидкість ухвалення рішень;
- інтерактивність середовища та висока швидкість реакції на зміни;
- орієнтація на конкретного користувача;
- формування цифрової «екосистеми» [2].

Істотні зміни, що відбуваються в інформаційному середовищі, охоплюють найрізноманітніші аспекти функціонування підприємства: технологічне, соціальне, економічне середовище, ринок праці та ін.

Одним з напрямів, на які орієнтовано впровадження діджиталізації на підприємствах, це впровадження великих даних, що підвищить оперативність проведення аналізу структурованих і неструктурованих даних великого обсягу, які надходять із внутрішнього та зовнішнього середовища [3].

Серед практиків виникає дискусія про те, що «великий» більше не є визначальним параметром, а скоріше означає, наскільки він «розумний», наскільки він може забезпечити вирішення проблеми [4].

За даними науковців, 99,5 % зібраних даних будь-коли аналізується. Це великий невикористаний потенціал, який можна використати, щоб вивести бізнес на нові висоти. У цьому і може допомогти аналіз великих даних [4].

Ефективність впровадження сучасних інформаційних технологій проявляється лише при комплексному підході до інформаційних і організаційних аспектів бізнесу. Як правило, в інформаційній системі більшості підприємств можна виділити такі основні недоліки:

- недостовірність і спотворення усної та візуальної інформації, переданої спеціалістами з об'єкта управління вищому керівництву;
- надмірне перебільшення комерційної таємниці й закритість економічної інформації від зовнішніх користувачів і значної кількості керівників середньої та нижньої ланок;
- ухвалення поспішних управлінських рішень на основі неповної та спотвореної інформації;
- накопичення та зберігання зайвої або застарілої інформації на робочому столі в комп'ютері, що призводить до втрат робочого часу на пошук потрібної інформації.
- невдале прагнення до загальної комп'ютеризації управління на підприємстві.

Звідси, логічно витікає єдиний простий, і одночасно складний, вихід – визначення раціонального мінімуму інформації, яким повинен володіти персонал певних рівнів управління. Для вирішення цієї проблеми потрібні глибокі знання предмету дослідження.

Для визначення змісту інформаційної складової стійкого розвитку підприємства, необхідно зупинитися, перед усім, на розкритті понять «стійкість» і «стійкий розвиток».

Математична теорія стійкості розроблялася у працях О.М. Ляпунова, Ж. Лагранжа, А. Пуанкаре [5]. У рамках загальної теорії організації систем з поняттям «стійкість» тісно пов'язане поняття «рівновага». Стійкість визначається як здатність системи функціонувати у станах, щонайменше близьких до рівноваги, в умовах постійних зовнішніх і внутрішніх впливів.

Отже, у широкому розумінні «стійкість» визначається як «...здатність витримувати зовнішній вплив, протидіяти чомусь; довго зберігати й виявляти свої властивості, не піддаватися руйнуванню, псуванню тощо» [5].

Дослідження відносно стійкості підприємства стосуються, у першу чергу, його економічної складової. Вперше термін «економічна стійкість» виник у зв'язку з розглядом проблеми обмеженості ресурсів, яка стала наслідком глобальних енергетичних криз у 1973 і 1979 роках. За час свого існування цей напрям економічної думки перетворився в окрему дисципліну, яку називають «ecosestate» («economic security of state»). Це означає економічну стійкість держави, яку можна досягти через економічну стійкість регіонів і підприємств.

Відносно економічних процесів застосування терміну «Steady state» (стійкий стан, стан стаціонарної стійкості), введений Р. Солоу, відображає умови динамічної рівноваги економічної системи. Цього підходу дотримуються такі відомі економісти, як Дж. С. Міль, Й. Шумпетер, Р. Харррод, Ф. Котлер, Д. Морріс та ін.

Економічні системи мають розглядаються у статиці та динаміці, що вперше було досліджено американським економістом Дж. Б. Кларком. З погляду статистики, підприємство зберігає певний стан рівноваги своїх елементів, тобто розвиток відсутній.

Динамічний підхід передбачає дослідження підприємства у процесі зміни елементів його системи та їх співвідношення. Тому в динаміці економічна стійкість підприємства фактично означає його стійкий економічний розвиток [6].

Із поняттям стійкий розвиток пов'язано поняття живучості, яке визначається як здатність системи пристосовуватися до заданої області значень параметрів і адаптації, які зумовлюють пристосованість до змін у зовнішньому середовищі на основі зміни структури або функції системи. Критерії адаптації системи характеризують не тільки пристосованість до зміни своєї структури або до

постійно змінних умов, але й наявність резервних ресурсів для таких перебудов.

Різнобічний характер фінансово-господарської діяльності підприємства зумовлює багатогранність поняття «економічна стійкість». Сутність економічної стійкості може проявлятися по-різному в залежності від суб'єкта економіки, рівня розвитку економіки, параметрів економічної системи. За рівнями господарських процесів можна визначити економічну стійкість підприємства, галузі, національного господарства у цілому.

З позицій теорії максимізації прибутку, прихильниками якої були А. Сміт, А. Маршалл, Д. Кейнс та інші відомі економісти, стійкий стан підприємства – це стан, при якому воно здатне підтримувати прибуток на заданому рівні.

Вивчення і узагальнення різних поглядів щодо досліджуваного терміну дозволило зробити висновок, що у більшості випадків застосовуються такі підходи до формулюванні поняття економічна стійкість:

- визначення, засновані на ототожненні понять стійкого стану і рівноваги;
- визначення, засновані на положеннях концепції стійкого розвитку («sustainable development»), точкою відліку для розвитку якої є звіт Міжнародної комісії ООН з навколишнього середовища і розвитку 1987 року;
- визначення, які розглядають економічну стійкість як стан ресурсів підприємства;
- визначення, засновані на здатності підприємства до адаптації до умов реального середовища функціонування;
- визначення, які ототожнюють стійкість підприємства з його фінансовим станом.

Отже, незважаючи на тривале використання термінологічного апарату, до сих пір не існує єдиного узгодженого поняття економічної стійкості щодо мікроекономічного рівня, але їх об'єднує одне – це комплексний підхід до концепції економічної стійкості підприємства.

До функціональних складових економічної стійкості підприємства відносяться фінансова, виробнича, кадрова, інформаційна, організаційна, маркетингова.

Беручи до уваги багатогранність економічна стійкість, вважаємо за необхідне, для ухвалення обґрунтованих рішень щодо забезпечення сталого розвитку підприємства, вибрати головну ланку, яка акумулює результати різноманітної діяльності підприємства. Поділяємо погляди вчених, які розглядають фінансову сторону економічної стійкості, як її найважливіший елемент [7].

Не зупиняючись детально на доказовій базі головної ролі фінансової стійкості, нагадаємо про впровадження в Україні Міжнародних стандартів фінансової звітності (МСФЗ), які дозволяють підвищити прозорість та відкритість діяльності підприємств.

Отже, можемо стверджувати, що стійкий економічний розвиток підприємства передбачає здатність підприємства рухатися від максимізації ймовірності успіху до мінімізації ймовірності невдач, залежно від стадії життєвого циклу і агресивних, деструктивних зовнішніх і внутрішніх чинників, за рахунок накопичення і ефективного використання ресурсного потенціалу, перед усім, зберігаючи динамічну фінансову рівновагу.

Динаміка розвитку зовнішнього та внутрішнього середовища бізнесу обумовлює трансформацію факторів фінансової стійкості підприємства та характеризує їх показники (рис. 3).

Виходячи з цього, система управління фінансовою стійкістю підприємства має передбачати:

- побудову системи управління фінансовою стійкістю підприємства, яка є підсистемою фінансового управління підприємства;



Рисунок 3 – Фактори впливу на фінансову стійкість підприємства

- елементи, що відповідають управлінню змінами зовнішніх та внутрішніх факторів, їх впливу на отримані результати;
- варіантність ключових факторів, які впливають на фінансову стійкість підприємства;
- збалансованість результатів за термінами розміщення і залучення фінансових ресурсів;
- різноманіття джерел фінансування підприємства;
- інформаційну невизначеність.

Ефективне підприємство формує адекватний механізм «зростання» системи, що, у свою чергу, підвищує потенціал її самоорганізації, розширює сферу економічної стійкості господарської системи.

У зв'язку з тим, що нас цікавлять процеси забезпечення стійкого розвитку підприємства за рахунок фінансової складової, розглянемо особливості її інформаційної підтримки.

Управління фінансовою стійкістю підприємства передбачає реалізацію наступних завдань:

- захист фінансових інтересів суб'єкта господарювання; управління його фінансовою діяльністю; попередження виникнення і розвитку загроз фінансової безпеки, зниження ступеня їх негативного впливу;
- управління фінансовими ризиками;
- облік альтернативних шляхів забезпечення стійкості підприємства шляхом застосування фінансових інструментів і методів фінансового аналізу;
- оцінка фінансового стану підприємства з використанням порогових значень показників; аналіз негативних фінансових наслідків для підприємства з точки зору зміни його платоспроможності, рентабельності і прибутковості;
- аналіз ринку цінних паперів з погляду стану привабливості цінних паперів підприємства, залучення їм коштів для інвестування та розвитку;

- захист від агресивного придбання акцій підприємства конкурентами і можливого встановлення контролю над ним;
- аналіз інвестиційних проєктів / грошових потоків;
- аналіз ділових пропозицій підприємству з погляду ділової етики [2].

Наведений перелік відрізняється різноманітністю, що накладає особливі вимоги до їх інформаційного супроводу. Це пов'язано, перед усім, з тим, що реалізація декількох завдань засновано на внутрішній облікової інформації, але є і такі завдання, які потребують зовнішньої інформації.

Рівні формування інформаційно-аналітичного забезпечення стійкого розвитку підприємства, як складової частини економічної стійкості, наведено на рис. 4.

Традиційною думкою є те, що ядром економічної інформації є облікова інформація, на яку припадає майже 90 % її обсягу [8]. Облікові дані відображають фактичний стан виробничо-господарської діяльності підприємства, і є інформаційною моделлю виробництва. Крім відображення реального стану об'єкта, на облікову інформацію покладається й ретроспективна функція, що потребує тривалого зберігання цієї інформації (у вигляді форм бухгалтерської звітності).

На основі формальних методів, використовуючи, наприклад, поза організацією аналіз ринку, а всередині неї – комп'ютерний аналіз фінансових звітів, можна отримати дані, які будуть основою управлінських рішень. Тому до розробки інформаційного супроводу розвитку підприємства, зберігаючи його фінансову стійкість, необхідно підходити системно. Це передбачає поєднання процедур бухгалтерського обліку, економічного аналізу, моніторингу та формування інформації такого характеру, що сприяє ухваленню обґрунтованих управлінських рішень. Нажаль, не завжди облікові джерела інформації можуть відповідати й задовольняти потреби керівників при обґрунтуванні рішень і забезпечувати фінансову стійкість та конкурентну перевагу підприємства.

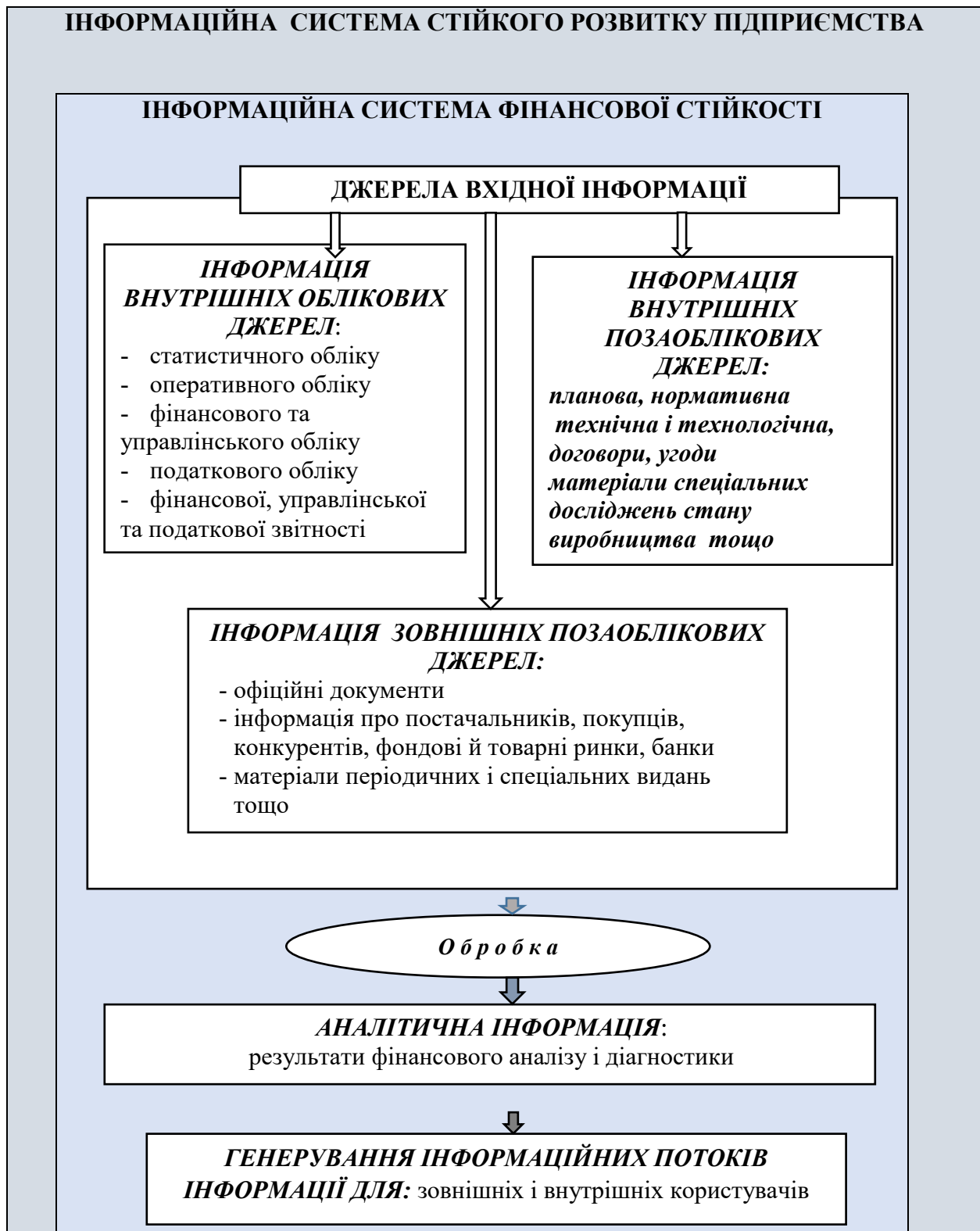


Рисунок 4 – Рівні формування інформаційно-аналітичного забезпечення стійкого розвитку підприємства

Не зменшуючи значення облікової інформації, необхідно врахувати поточні реалії, які вносять корективи в ранжування пріоритетів видів інформації для ухвалення рішень.

Необхідне розуміння підвищення ролі зовнішньої компоненти інформаційної системи з метою забезпечення менеджерів поточною, спеціально орієнтованою інформацією для ухвалення рішень (про конкурентів, партнерів, покупців, їх матеріальні та фінансові ресурси, товарні та фондові ринки, інвестиційні можливості тощо).

В умовах ринкових відносин до угруповання інформації на внутрішню і зовнішню слід звернути увагу на наявність аутсайдерської та інсайдерської інформації. Аутсайдерська інформація є публічною, доступною широкому загалу стейкхолдерів, відкритою, тому що вона друкується в засобах масової інформації або в мережі Інтернет. Джерела аутсайдерської інформації розташовані поза підприємства.

Традиційно під інсайдерською інформацією розуміють істотну, публічно не розкриту службову і комерційну інформацію компанії, яка у разі її розкриття здатна вплинути на ринкову вартість цінних паперів компанії. Власник такої інформації без сумніву отримує переваги при ухваленні управлінських рішень відносно інших учасників ринку [8]. Поняття інсайдерської інформації в Україні регулюється Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо інсайдерської інформації». Інсайдерська інформація може міститись як у бухгалтерських, фінансових, установчих документах, договорах, звітах, так і бути в усній формі. Порядок розкриття інсайдерської інформації встановлюється нормативно-правовими актами Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку.

Все перераховане вище ще раз підтверджує невизначеність середовища функціонування підприємства, що ускладнює організацію інформаційного

забезпечення і потребує пошуку законних способів отримання закритої (неоприлюдненої, неформальної) інформації про ринок і роботу конкурентів.

Перелік використаних джерел до розділу 3

1. Лігоненко Л.О., Хріпко А.В., Доманський А.О. Зміст та механізм формування стратегії діджиталізації в бізнес-організаціях. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. 2018. №22. URL: <https://doi.org/10.25313/2520-2057-2018-22-4555>
2. George, G., Haas, M., & Pentland, A. From the editors – Big data and management. *Academy of Management Journal*. 2016. V. 57. pp. 321–326. URL : [BigDataFTEApril2014.pdf](#)
3. Гуренко А.В Гашутіна О.Е. Напрями розвитку систем управління в умовах діджиталізації бізнесу в Україні. *Економіка і суспільство*. 2018. № 19. С. 739-735.
4. Мехул Раджпут. Роль великих даних у розвитку бізнесу. URL: <https://www.dataversity.net/contributors/mehul-rajput/>
5. Кілочицька Т.В. Формування та розвиток загальної теорії стійкості (середина XVIII ст. – 30-і pp. XX ст.). *Наука та наукознавство*. 2013. № 1. С. 123-128. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/NNZ_2013_1_14
6. Швиданенко Г.О., Олексюк О.І. Сучасна технологія діагностики фінансово-економічної діяльності підприємства. К.: КНЕУ, 2002. 192 с.
7. Тульчинська С.О., Кириченко С.О., Аларіки С.Н. Фінансова стійкість як складова економічної ефективності підприємства. *Ефективна економіка*. 2018. № 4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6215>
8. Фаріон В., Фаріон Т. Роль облікової інформації в системі управління банком. *Журнал Європейської економіки*. 2013. Т. 12. № 1. С.96-108.

РОЗДІЛ 4

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЗАСТОСУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ДЛЯ УХВАЛЕННЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ У СФЕРІ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ

Ефективність управлінських рішень у сфері фінансової безпеки підприємства на сьогоднішній час у значній мірі забезпечуються застосуванням інформаційних технологій. Формування та впровадження ефективної моделі оцінки та управління фінансовою безпекою задля досягнення достатнього рівня прибутковості в процесі фінансово-господарської діяльності підприємства є актуальним і затребуваним. Це одне з пріоритетних завдань будь-якого підприємства в усіх сферах його операційної, фінансової та інвестиційної діяльності, оскільки прибутковість є комплексним показником ефективності та результативності, який відображає всі сторони та особливості господарської діяльності підприємства – рівень розвитку технологій, управління фінансами, стратегія тощо. У зв'язку з цим все більше зростає важливість своєчасної оцінки прибутковості підприємства та визначення перспектив зростання фінансових показників діяльності. Реалізація цього завдання можлива через впровадження інформаційних технологій у фінансовому менеджменті підприємства. Одночасно необхідно враховувати виникнення додаткових загроз фінансовій безпеці підприємства, наприклад, через впровадження автоматизації процесу складання фінансової звітності, цифровізації документообігу, зміни процедури подання та обробки документації, формування другого рівня звітності тощо, що потребує ретельного вибору цифрового інструментарію. Додатково необхідно враховувати виникнення ризиків витоку

конфіденційної комерційної інформації внаслідок збільшення відкритості інформації про діяльність підприємства у публічному просторі.

У цьому дослідженні інформаційні технології будемо розглядати на прикладі цифрових інновацій та штучного інтелекту, як найбільш, на наш погляд, доцільних для впровадження.

Мета дослідження полягає у дослідженні ролі, переваг та недоліків цифрових інновацій у фінансовому управлінні підприємства, визначення сучасних тенденцій цифрових інновацій та ступеня їх інтеграції в діяльність підприємства задля забезпечення фінансової безпеки.

Для досягнення поставлених цілей необхідно вирішити такі завдання:

- обґрунтувати важливість цифрових інновацій у фінансовому управлінні підприємства та переваги їх застосування;
- розкрити характеристики та заходи реалізації успішного впровадження цифрових інновацій в управлінні фінансами, а також існуючі бар'єри для нього;
- дослідити, які на даний момент існують цифрові технології у фінансовому менеджменті, що допоможе бізнесу підвищити ефективність своєї діяльності;
- визначити відсоток інноваційно-активних компаній в Україні та їх витрати на інновації;
- розглянути інтеграцію штучного інтелекту в інформаційно-технологічний ландшафт України з метою підвищення фінансової безпеки.

У дослідженні використано такі наукові методи: аналіз та синтез для вивчення впливу цифрових інновацій у фінансовому менеджменті на діяльність підприємства; метод економіко-статистичного аналізу – встановити відсоток підприємств, які використовують відповідний вид цифрових технологій, а також тенденції щодо відсотка інноваційно-активних підприємств в Україні та їх витрат на інновації; графічні методи – для зручного і наочного представлення результатів.

Огляд наукових досліджень у напрямку використання цифрових інновацій у фінансовому менеджменті підприємства дозволив визначити значущі питання, які є підґрунтям цього дослідження. Так, Х. Ельсінгер та ін. [1] проводять паралель між використанням цифрових інновацій у фінансовому менеджменті та фінансовою стабільністю. Дослідники розкривають можливості, які пропонують новітні технології щодо економії та економії. К. Мьоллер та ін. [2] у своєму дослідженні прагне подолати розрив між теорією та практикою в дослідженні впливу цифрових інновацій на корпоративне фінансове управління та фінансовий сектор в цілому. Дослідники зазначають, що цифровізація дозволяє створювати різноманітні нові форми співпраці між компаніями, постачальниками, клієнтами та співробітниками, що призводить до нових пропозицій продуктів та послуг. Водночас діджиталізація є викликом для діючих компаній, оскільки вимагає від них обмірковування поточної стратегії та вивчення нових можливостей для бізнесу. У фінансах цифровізація призвела до автоматизації та роботизації рутинних процесів, впровадження бізнес-аналітики та застосування аналітики даних. Л. Докієнко [3] проводить ретельне та послідовне дослідження впливу цифрових інновацій на фінанси компаній. Дослідник детально розкриває переваги, шляхи впровадження інновацій, новітні технології, встановлює зв'язок між теорією і практикою інноваційної діяльності на підприємствах.

Більшість дослідників цифрових інновацій мають загальний консенсус щодо необхідності таких інновацій для успішного функціонування бізнесу в сучасних умовах. Наприклад, М. Ількаус [4] відзначає ряд переваг впровадження цифрових інновацій, включаючи підвищення ефективності, якості та узгодженості бізнес-процесів, інтеграцію записів з цифровими системами, покращений доступ та полегшення кращого обміну знаннями, швидкий час відгуку та обслуговування клієнтів, зниження витрат, сприяння більшій гнучкості персоналу, кращий план безперервності бізнесу та задоволеність клієнтів. К. Мьоллер та ін. [2]

відзначають, що існує значний розрив між теорією і практикою в дослідженнях впливу цифровізації на фінансові процеси.

Академічні дослідження також присвячені стрімкому зростанню штучного інтелекту у сфері бухгалтерського обліку та фінансової звітності. «Запровадження технологій штучного інтелекту швидко змінило традиційні парадигми бухгалтерського обліку та фінансової звітності в різних галузях. Від автоматизованого введення та обробки даних до розширеного виявлення аномалій і прогнозової аналітики, штучний інтелект має потенціал для революції в точності та своєчасності фінансової звітності» [5]. Отже, штучний інтелект здатен автоматизувати рутинну бухгалтерську діяльність, підвищувати точність і сприяти швидкому прийняттю рішень.

Цифрові інновації є невід'ємною частиною сучасних бізнес-операцій. На сьогодні недостатньо висвітленим питанням залишається порівняння існуючих технологій та їх фактичне використання підприємствами. Тому актуальним є дослідження, який відсоток підприємств впроваджує сучасні цифрові інновації та їх витрати на інновації, скільки підприємств тільки планують впроваджувати, а також встановлення, які бар'єри існують для тих підприємств, які не впроваджують цифрові інновації та вплив такої обачливості на фінансову безпеку.

До основних фінансових технологій, які забезпечують альтернативні джерела фінансування для підприємства, а також нові інвестиційні можливості, відносяться краудфандинг, фінтех-кредитування (включаючи P2P-кредитування) і ICO (Первинна пропозиція монет або криптовалюта) [6]. У роботі [7] розглянуті основні варіанти використання цифровізації криптовалют для підвищення фінансово-економічної безпеки компанії та зроблено висновок щодо можливого збільшення прибутку підприємства за рахунок інвестування у криптовалюту, але це має підвищений ризик через високу волатильність активів. У свою чергу,

волатильність дозволяє отримати підвищений прибуток від інвестування, що позитивно відобразиться на фінансовому результаті компанії.

Успіх впровадження цифрових інновацій у фінансовому менеджменті залежить від збалансованої підготовки до цього процесу, яка включає в себе:

- постановка цілей і завдань стратегії впровадження цифрових технологій у фінансовий менеджмент;
- визначення переліку та обізнаності щодо існуючих процесів, до яких буде застосована цифрова трансформація, та кількості нових процесів, які з'являться під час трансформації;
- обізнаність про спектр даних, які будуть використовуватися в ході цифровізації;
- організація та залучення команди фахівців, які братимуть участь у процесі цифровізації;
- визначення обсягів і плану трансформації фінансового менеджменту, визначення досяжних і вимірюваних критеріїв, побудова командної взаємодії;
- розробка вимог, яким повинен відповідати майбутній результат [3].

Згідно з результатами опитування, проведеного присяжним глобальним бухгалтером з менеджменту та Асоціацією міжнародних сертифікованих професійних бухгалтерів (CGMA & AICPA), критично важливими пріоритетами для побудови «розумної» моделі управління фінансами на думку респондентів є пріоритети, наведені на рис. 5. Як видно з рисунку, понад 70 % респондентів визначили централізацію фінансової експертизи (наприклад, аналітику даних, зовнішню звітність та податкові декларації тощо) у глобальних центрах передового досвіду як головний пріоритет. Також багато респондентів (понад 60 %) наголосили на реінжинірингу застарілих фінансових процесів для підвищення ефективності фінансового процесу.



Рисунок 5 – Критичні пріоритети для побудови операційної моделі розумних фінансів майбутнього: великі організації

Джерело: складено автором з використанням [8].

Перелік основних бар'єрів на шляху впровадження цифрових інновацій у фінансовий менеджмент підприємства наведено на рис. 6.

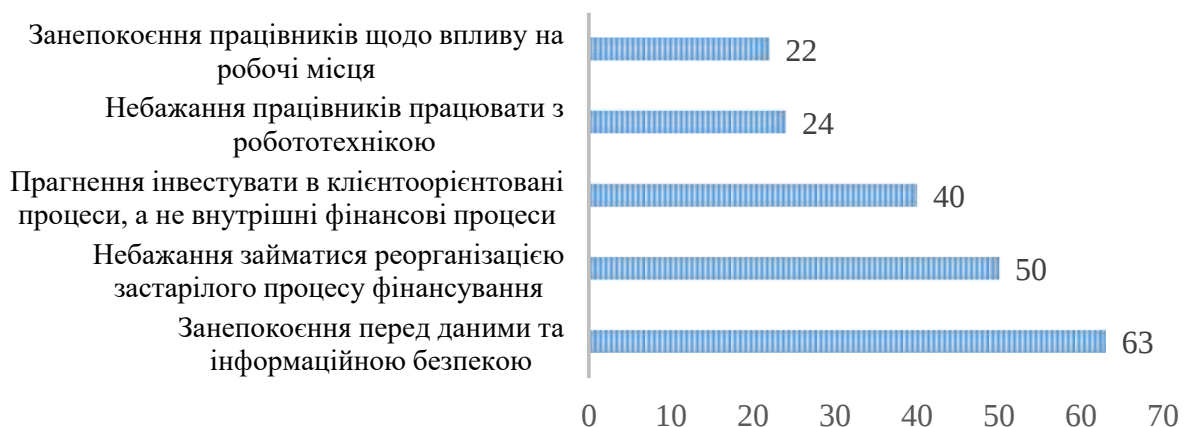


Рисунок 6 – Найбільш значущі бар'єри для автоматизації процесів у фінансовому менеджменті

Джерело: складено автором з використанням [8].

Проведений аналіз дозволив визначити, що найбільш суттєвим бар'єром для інновацій у сфері фінансів є занепокоєність перед даними та інформаційною безпекою, а саме дотримання захищеності систем формування, обробки, передачі та зберігання даних при забезпеченні їх цілісності, конфіденційності та доступності на різних рівнях звітності.

Небажання мати справу з реінжинірингом налагоджених фінансових процесів також грає важливу роль та посідає друге місце. Третє місце серед бар'єрів для впровадження цифрових інновацій займає прагнення підприємств інвестувати у клієнтоорієнтовані процеси, а не у внутрішні фінансові процеси. Четверте та п'яте місця займають небажання працівників працювати з робототехнікою та їх побоювання з приводу впливу інновацій на їх роботу. Незаперечним фактором успіху є наявність необхідних навичок персоналу для роботи з відповідними цифровими інноваціями, їх достатня кваліфікація для проведення пілотного процесу впровадження інновацій.

Отже, для успішного впровадження нововведень у фінансове управління компанією цей процес повинен бути чітко спланований і продуманий на кожному етапі. При цьому постає питання щодо вибору найбільш відповідного інструментарію з різноманітного переліку існуючих цифрових технологій, основні з яких наведені на рис. 7.

Для цього необхідно володіти інформацією щодо наявних інструментів цифрових інновацій, знати їх переваги та недоліки, а також здійснювати вибір інструменту, який у найбільшому ступені підходить для того чи іншого підприємства.

З наведених класифікацій можна підсумувати, що на сьогоднішній день існує широкий спектр інноваційних фінансових послуг і послуг, розроблених як для приватних осіб, так і для підприємств.

Створення та автоматизація інформації:

- інтеграція даних;
- зберігання даних;
- озера даних і зберігання в пам'яті;
- посередництво та обмін даними;
- виявлення та обробка сигналів;
- застосування бізнес-аналітики;
- візуалізація та дослідження даних;
- підготовка та забезпечення технологій протягом життєвого циклу;
- віртуалізація;
- цифрові робочі місця;
- блокчейн;
- роботизована автоматизація процесів (RPA).

Глибока аналітика - використання статистики, математичних розрахунків тощо:

- розширена візуалізація та швидке прототипування;
- обробка природної мови та аналіз тексту;
- контент-аналіз;
- прийняття рішень у реальному часі та передача даних;
- прогнозна та приписна аналітика машинного навчання;
- керовані дії.

Когнітивні обчислення охоплюють обробку природної мови, імовірнісні міркування, машинне навчання та інші технології для ефективного аналізу контексту тощо:

- когнітивне залучення;
- когнітивна автоматизація;
- когнітивне сприйняття та формування;
- когнітивний аналіз даних.

Функція керованої аналітики - можливість розробки відповідних операційних моделей для функції аналітики, що охоплює відповідні процеси, інструкції, методологію та інструменти.

- розробка цільової операційної моделі служби інформації, прийняття рішень та управління діяльністю (ІДО);
- управління змінами;
- спільні експертно-консультаційні центри та спільні служби;
- розвиток здібностей;
- управління вимогами в проєктах Agile та управління портфелем і програмами;
- краудсорсинг.

Управління даними та контентом

Кібербезпека – належний захист даних:

- тестування на проникнення;
- оцінка вразливості;
- інформаційно-консультаційні послуги з питань кібербезпеки;
- управління інцидентами;
- аудити кібербезпеки.

Автоматизація за допомогою роботів:

- Перший напрям – набір інструментів для роботизації бізнес-процесів, який часто називають роботизованою автоматизацією процесів (RPA).
- Другий напрям – інструменти для «інтелектуальної автоматизації», або Cognitive Automation.

Рисунок 7 – Основні цифрові технології у фінансовому менеджменті підприємства

Джерело: складено автором з використанням [9].

Це призводить до високої конкуренції між фінтех-компаніями, появи великої кількості компаній, що надають консультаційні послуги у фінансовій сфері, а також сприяє розширенню можливостей і широкому вибору сервісів для користувачів, але щоб вижити в конкурентній боротьбі, підприємствам доводиться посилено працювати, щоб реагувати і адаптуватися до мінливих умов практично щодня.

Так, до недавнього часу Інтернет, персональний комп'ютер і смартфон були одними з основних технологій, які використовувалися бізнесом як інноваційні. Натепер з'явився ряд інших нововведень, без яких сьгоднішні компанії можуть стати аутсайдерами ринку.

Частка інноваційно-активних підприємств серед українських промислових підприємств невисока (близько 17 % у 2020 році). Водночас чіткої тенденції до зростання за останні 20 років немає (рис. 8).

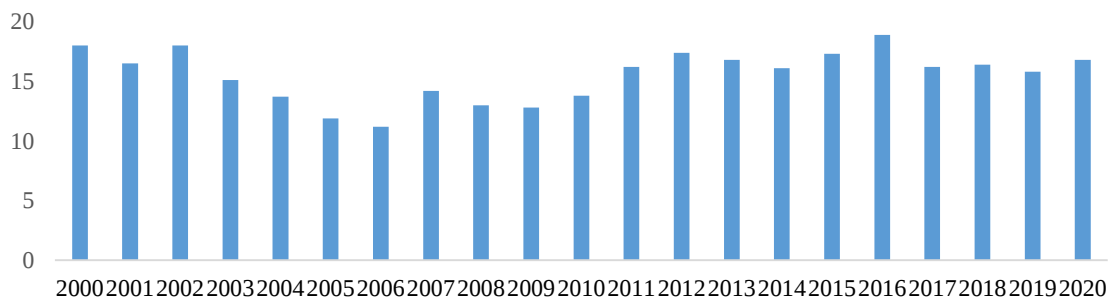


Рисунок 8 – Частка інноваційно-активних підприємств у загальній кількості промислових підприємств України, %

Джерело: складено автором з використанням [10].

На рис. 9 показані витрати українських підприємств на інновації, які також не характеризуються стійкою тенденцією до зростання. Втім слід зазначити, що значне зростання витрат відбулося в період з 2014 по 2016 рік.

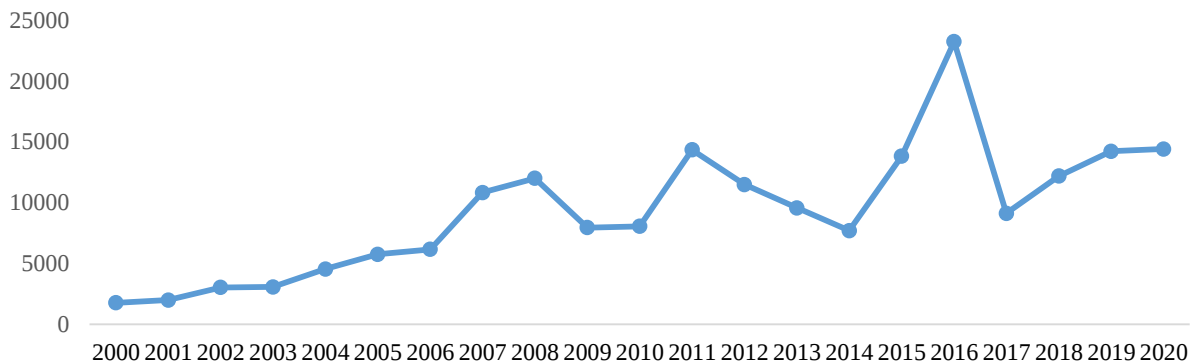


Рисунок 9 – Витрати українських промислових підприємств
на інновації, млн. грн.

Джерело: складено автором з використанням [10].

Ймовірно, поштовхом до цього стали бойові дії на Сході України, які призвели до неприйняття російського ринку збуту. Українські підприємства почали шукати інші ринки збуту, зокрема європейські, які вимагають високої якості та стандартів виробництва. Тому багато підприємств почали активно впроваджувати цифрові інновації в свою діяльність саме в цей період.

З вищесказаного можна підсумувати, що впровадження цифрових інновацій в сучасних підприємствах, зокрема в управлінні фінансами, є не тільки питанням престижу, а й необхідністю для підвищення конкурентоспроможності. Крім того, впровадження цих інформаційних технологій сприятиме поповненню державного бюджету України у вигляді податкових надходжень, які а останні два роки зменшується швидкими темпами [11] на впливають на показники ефективності податкової політики [12].

Крім розглянутих цифрових технологій у фінансовому менеджменті підприємства важливим питанням є інтеграція штучного інтелекту в інформаційно-технологічний ландшафт України. Така інтеграція має трансформаційний потенціал, зокрема в сферах бухгалтерського обліку та фінансової звітності. Технології штучного інтелекту, що розвиваються,

пропонують унікальні можливості для підвищення точності, ефективності та процесів ухвалення рішень, особливо у сфері фінансової безпеки. Штучний інтелект має спектр можливостей, від автоматизації рутинних завдань до розширення складних процесів ухвалення рішень.

Геополітична ситуація в Україні має серйозні наслідки для здатності країни до економічного відновлення. У світлі цих труднощів надійна фінансова звітність є більш важливою, ніж будь-коли. Точність фінансових даних стає все більш важливою, оскільки економічні екосистеми відновлюють баланс у зв'язку з кризою, відіграючи важливу роль у всьому: від ухвалення обґрунтованих рішень і довіри інвесторів до довгострокового стратегічного планування. Вважаємо, що доцільно запровадження податкових пільг або субсидій для підприємств, які інтегрують технології штучного інтелекту в практику фінансової звітності, може стимулювати впровадження штучного інтелекту в усіх секторах і підвищити конкурентоспроможність України. Застосувавши штучний інтелект, Україна може прокласти курс до майбутнього, де штучний інтелект буде першочерговим з надійних практик фінансової звітності [13].

Для підприємств, особливо стартапів, інтеграція штучного інтелекту у фінансові процеси може стати стратегічним кроком для забезпечення фінансової стабільності та довіри. Інвестори можуть розглядати впровадження штучного інтелекту як ключовий фактор при оцінці фінансового стану, що особливо актуально при нестабільному економічному середовищі. Політикам в Україні може знадобитися розробити сприятливу нормативну базу для заохочення відповідального впровадження штучного інтелекту у фінансову звітність. Це включає забезпечення конфіденційності даних, безпеки та етичні практики штучного інтелекту. Здатність штучного інтелекту підвищувати точність фінансової звітності та ухвалення рішень під час криз сприяють подоланню економічних спадів, нормативних змін або непередбачених криз.

Перелік використаних джерел до розділу 4

1. Elsinger H., Fessler P., Feyrer J., Richte, K., Silgoner M.A., Timel A. Digitalization in financial services and household finance: fintech, financial literacy and financial stability. *Financial Stability Report*. 2018. C.50-58. DOI: <https://ideas.repec.org/a/onb/oenbfs/y2018i35b1.html>
2. Möller K., Schäffer U., Verbeeten F. Digitalization in management accounting and control: an editorial. *Journal of Management Control*. 2020. № 31(1). C. 1-8. DOI: <https://doi.org/10.1007/s00187-020-00300-5>
3. Dokiienko L.M. Digital transformation of enterprise finance. *Entrepreneurship and innovation*. 2022. № 22. C. 18-25. URL: <https://doi.org/10.37320/2415-3583/22.3>
4. Ilcus M.A. Impact of digitalization in the business world. *Revista de Management Comparat International*. 2018. № 19(4). C. 350-358. DOI: <https://doi.org/10.24818/RMCI.2018.4.350>
5. Fedyk A., Hodson J., Khimich N., Fedyk T. Is artificial intelligence improving the audit process? *Review of Accounting Studies*. 2022. № 27(3). C. 938– 985. URL: <https://doi.org/10.1007/s11142-022-09697-x>
6. Bollaert H., Lopez-de-Silanes F., Schwienbacher A. Fintech and access to finance. *Journal of corporate finance*. 2021. № 68. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jcorpfin.2021.101941>
7. Hnezdilov V. The impact of cryptocurrency digitalization on the adoption of management decisions in the field of financial security. *Modern vision of implementing innovations in scientific studies: II International Scientific and Theoretical Conference*. October 20, 2023. Sofia, Republic of Bulgaria: International Center of Scientific Research. Pp. 15–17. URL: <https://previous.scientia.report/index.php/archive/issue/view/20.10.2023>

8. Agile finance unleashed: the key traits of digital finance leaders. (2019). AICPA & CIMA and Oracle, 2019. URL: <http://surl.li/qpdph>
9. Information management and analytics. Deloitte. 2022. URL: <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/technology/solutions/emea-csf/information-management-and-analytics-offerings.html%20+.html>
10. Державна служба статистика України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
11. Вдовіна Д.І. Оцінка податку на додану вартість у доходах державного бюджету України. *Міждисциплінарні наукові дослідження та перспективи їх розвитку: III Міжнар. студ. наук. конф.* 10 листопада 2023 року, м. Дніпро. С. 13–15.
12. Oneshko O. Evaluation of the effectiveness of Ukraine's tax policy. *Міждисциплінарні наукові дослідження та перспективи їх розвитку: III Міжнар. студ. наук. конф.* 10 листопада 2023 року, м. Дніпро. С. 11–12.
13. Oneshko S., Nazarenko A., Koval O., Yaremko I., Pysarchuk O. Accounting and financial reporting in the it sphere of Ukraine: opportunities of artificial intelligence. *Financial and credit activity: problems of theory and practice*. 2023. № 5 (52). С. 79–96. DOI: <https://doi.org/0.55365/1923.x2023.21.149>

РОЗДІЛ 5

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Забезпечення економічної безпеки підприємства є однією з найбільш важливих і актуальних проблем забезпечення його життєдіяльності, оскільки головна мета формування системи економічної безпеки кожного підприємства полягає в тому, щоб гарантувати стабільне і максимально ефективне функціонування у поточний період і високий потенціал розвитку в майбутньому.

Стан економічної безпеки на водному транспорті є вагомим фактором формування попиту на перевезення і забезпечення позитивного економічного результату господарської діяльності підприємств морського та річкового транспорту. Проте, відсутність механізму забезпечення необхідного рівня економічної безпеки не дозволяє своєчасно визначити її стан та перешкоджати здійсненню необхідних заходів реагування. У результаті спостерігається зниження попиту на перевезення, що зумовлює збільшення кількості нерентабельних та збиткових підприємств водного транспорту.

Економічна безпека є ключовою характеристикою для стабільного функціонування та досягнення ефективності розвитку для підприємств морського транспорту та суспільства в цілому. Безпека економічних процесів підприємства характеризується численними політичними, правовими та економічними механізмами та інструментами, що допомагають захистити економічні інтереси підприємств морської галузі.

Кожне підприємство прагнуло захищати свою комерційну таємницю, інтелектуальну власність і взагалі інформацію як найбільш цінний товар. Забезпечення економічної безпеки розглядалося, насамперед, як захист інформації, чому присвячено багато публікацій, серед яких необхідно назвати роботи В.І. Ярочкіна, А.Г. Шаваєва та ін. [2, 9, 13]. Проблему економічної безпеки підприємства у зазначеному контексті пропонувалося вирішувати виходячи з передумови, що ступінь надійності всієї системи збереження інформації визначається рівнем безпеки найслабшої її ланки, яким є персонал організації.

Забезпечення економічної безпеки підприємства будувалося у формі дворівневої системи захисту інформації. Перший рівень припускав збереженість секретів силами служби безпеки організації, а другий – передбачав формування психологічної атмосфери «пильності й відповідальності» персоналу організації за допомогою так званих координаторів, які призначаються з осіб середньої керівної ланки, що користуються серед співробітників авторитетом.

Визнаючи, що збереження інформації є одним з важливих аспектів економічної безпеки підприємства, необхідно відзначити, що проблема економічної безпеки підприємства щодо захисту комерційної таємниці являє собою занадто спрощений варіант вирішення такої проблеми. Цілком очевидно, що настільки вузьке розуміння економічної безпеки ослаблене надмірною «економічністю» і не враховує всього спектра впливу зовнішнього середовища як основного джерела небезпек для діяльності підприємства.

Як збереження комерційної таємниці та іншої конфіденційної інформації підприємства безпеку розглядали В. Алексеєнко та Б. Сокольський [2, 9, 13]. Пізніше акцент проблеми безпеки діяльності господарських суб'єктів було перенесено на протистояння впливам зовнішнього та внутрішнього середовища та адаптацію до його зміни. Різкий спад виробництва в цілому по країні, а головне – зміна економічних функцій держави, що вже не була основним інвестором і

споживачем продукції, змусили подивитися набагато ширше на проблему економічної безпеки підприємств. Відповідно до цього погляду, стан економічної безпеки підприємства обумовлена впливом зовнішнього середовища, що ніколи не залишається стабільним. Саме з позицій впливу зовнішнього середовища, захисту підприємств від його негативного впливу й розглядається зміст категорії економічної безпеки підприємства.

У останній час, при визначенні поняття «економічна безпека» стала переважати думка, що його зміст відбиває такий стан підприємства [2, 9, 13], який забезпечує здатність протистояти несприятливим зовнішнім впливам. У цьому зв'язку економічна безпека підприємства стала розглядатися набагато ширше – як можливість забезпечення його стійкості в різноманітних, у тому числі й у несприятливих умовах, які складаються у зовнішньому середовищі, поза залежністю від характеру їх впливу на діяльність підприємства, масштабу й характеру внутрішніх змін.

Так, економічна безпека підприємства визначена як «захищеність його діяльності від негативних впливів зовнішнього середовища, а також як здатність швидко усунути різноманітні загрози або пристосуватися до існуючих умов, які не позначаються негативно на його діяльності» [2, 9, 13].

Такої ж думки дотримується В. Забродський, який трактує економічну безпеку як «кількісну і якісну характеристику властивостей фірми, що відбиває здатність до «самовиживання» і розвитку в умовах виникнення зовнішньої й внутрішньо-економічної загрози» [1, 2, 4, 9, 13]. Відповідно до позиції В. Забродського, економічна безпека фірми визначається сукупністю факторів, що відбивають незалежність, стійкість, можливості росту, забезпечення економічних інтересів і та ін.

Аналогічною є думка В. Шликова, що розглядає економічну безпеку підприємства як «стан захищеності життєво важливих інтересів підприємства від реальних і потенційних джерел небезпеки або економічних загроз» [2, 9, 13].

Слід зазначити, що у підході, запропонованому В. Шликовим [2, 9, 13]. до визначення сутності економічної безпеки підприємства, зникає бачення перспектив його розвитку, оскільки він відрізняється синонімічністю з поняттям адаптації підприємств, із чим навряд чи можна погодитися. Крім того, не зовсім зрозуміло, яким чином підприємство може захистити свою діяльність від негативного впливу зовнішнього середовища. Використовуючи слово «загроза», автори найчастіше не дають його визначення, за винятком, мабуть, В. Тамбовцева, що розглядає поняття «загроза» як «такі зміни в зовнішньому або внутрішньому середовищі, які приводять до небажаних змін предмета безпеки (підприємства)» [2, 9, 13]. Ймовірно, передбачається самоочевидність виникнення небезпеки, що загрожує підприємству.

Основними цілями оцінки економічної безпеки підприємств морського транспорту є [1, 4, 5, 6, 17]:

- досягнення максимальне високого рівня платоспроможності підприємств і ліквідності їх оборотних коштів;
- формування ефективної структури капіталу підприємств;
- підвищення якості планування і здійснення фінансово-господарської і виробничої (експлуатаційною) діяльності;
- ефективне управління потенціалом підприємств, основними і оборотними активами з метою максимізації фінансових результатів, підвищення рівня рентабельності.

Наразі підприємства основної портової діяльності знаходяться в умовах безперервної зміни зовнішнього середовища. Ця нестабільність вимагає від

підприємств водного транспорту постійної адаптації, пошуку нових і вдосконалення вже відомих засобів забезпечення фінансової безпеки.

Фінансова безпека – це стан фінансової системи країни, що створює необхідні фінансові умови для стабільного соціально-економічного розвитку країни, забезпечується її стійкість до фінансових шоків та дисбалансів, створюються умови для збереження цілісності та єдності фінансової системи країни». «Фінансова безпека», у свою чергу, має розгалужену структуру, до якої входять наступні елементи:

- банківська безпека – це рівень фінансової стійкості банківських установ країни, що дає змогу забезпечити ефективність функціонування банківської системи країни та захист від зовнішніх і внутрішніх дестабілізуючих чинників незалежно від умов її функціонування;

- безпека небанківського фінансового сектору – це рівень розвитку фондового та страхового ринків, що дає змогу повною мірою задовольняти потреби суспільства в зазначених фінансових інструментах та послугах;

- боргова безпека – відповідний рівень внутрішньої та зовнішньої заборгованості з урахуванням вартості її обслуговування та ефективності використання внутрішніх і зовнішніх запозичень та оптимального співвідношення між ними, достатній для задоволення нагальних соціально-економічних потреб, що не загрожує суверенітету держави та її фінансовій системі;

- бюджетна безпека – це стан забезпечення платоспроможності та фінансової стійкості державних фінансів, що надає можливість органам державної влади максимально ефективно виконувати покладені на них функції;

- валютна безпека – це стан курсоутворення, який характеризується високою довірою суспільства до національної грошової одиниці, її стійкістю, створює оптимальні умови для поступального розвитку вітчизняної економіки, залучення в

країну іноземних інвестицій, інтеграції України до світової економічної системи, а також максимально захищає від потрясінь на міжнародних валютних ринках;

- грошово-кредитна безпека – це стан грошово-кредитної системи, що забезпечує всіх суб'єктів національної економіки якісними та доступними кредитними ресурсами в обсягах та на умовах, сприятливих для досягнення економічного зростання національної економіки» [2].

Основні аспекти визначання сутності поняття економічної безпеки та фінансової безпеки як її головної складової, відповідних загроз, індикаторів, а також системи критеріїв і параметрів досліджено у наукових працях вітчизняних та зарубіжних вчених: К.С. Горячевої [1], Ф.І. Євдокімова [2], М.М. Єрмошенка [9], С.М. Ілляшенка [13], Н.В. Куркіна [3] та інших. Вагомий внесок у вивчення цієї проблематики зробили О.І. Барановський [2] та В.І. Мунтіян [1].

Аналіз праць вітчизняних та закордонних вчених дає підстави стверджувати, що питання фінансової безпеки, методологія її визначення відрізняються різноманітністю.

У результаті неефективного управління економікою та незбалансованості основних макроекономічних показників особливо відчутними для стивідорних компаній, стали нестача фінансових ресурсів для модернізації причалів, автоматизації перевантажувально-розвантажувальних робіт, постійний пошук джерел фінансування, залучення інвесторів, форм і методів раціонального використання обмежених за обсягом ресурсів. Натомість досягнення та підтримка бажаного рівня фінансової безпеки в заданих межах дає змогу підприємствам водного транспорту не тільки зберегти свою частку ринку переробки вантажів, але й підвищувати свою конкурентоспроможність.

Фінансово-економічну безпеку доцільно розглядати, перш за все, у контексті її функціональних складових. Цей підхід дозволить: здійснювати моніторинг чинників, які впливають на стан як функціональних складових, так і фінансово-

економічної безпеки загалом; досліджувати процеси, які здійснюють вплив на забезпечення фінансово-економічної безпеки; проводити аналіз розподілу і використання ресурсів підприємства; вивчати економічні індикатори, що відображають рівень забезпечення функціональних складових; розробляти заходи, які сприятимуть досягненню високого рівня складових, що призведе до посилення фінансово-економічної безпеки підприємства загалом.

Достатньо повне визначення фінансової безпеки наводить І. Бланк [9]: «фінансова безпека підприємства є кількісно та якісно визначеним рівнем його фінансового стану, що забезпечує стабільну захищеність пріоритетних збалансованих фінансових інтересів від ідентифікованих реальних і потенційних загроз зовнішнього та внутрішнього характеру, параметри якого визначаються на основі його фінансової філософії й створюють необхідні умови для фінансової підтримки його стійкого зростання у поточному та перспективному періодах.

Отже, фінансова безпека підприємства є динамічною ознакою фінансового стану підприємства, яка відображає його стійкість до внутрішніх і зовнішніх загроз, здатність до сталого й збалансованого розвитку та захисту своїх фінансових інтересів».

Все вищезазначене й зумовлює наявність трьох основних підходів до визначення сутності фінансово-економічної безпеки:

Фінансово-економічна безпека розглядається як стан захищеності. Під фінансово-економічною безпекою на мікроекономічному рівні необхідно розуміти фінансово-економічний стан, який забезпечує захищеність його фінансово-економічних інтересів від внутрішніх і зовнішніх загроз та створює необхідні фінансово-економічні передумови для стійкого розвитку в поточному та довгостроковому періодах.

Фінансово-економічна безпека підприємства як визначальної передумови його конкурентоспроможності.

У рамках цього підходу, фінансово-економічна безпека визначається як результат комплексу складових, орієнтованих на усунення фінансово-економічних загроз функціонування та розвитку підприємства і забезпечення його фінансової стійкості й незалежності, високої конкурентоспроможності технологічного потенціалу, оптимальності та ефективності організаційної структури, правового захисту діяльності, захисту інформаційного середовища, комерційної таємниці, безпеки персоналу, капіталу, майна та комерційних інтересів.

Третій підхід до визначення сутності фінансово-економічної безпеки підприємства враховує динамізм виробничо-господарських систем. Ця категорія може бути визначена як стан економічного розвитку суб'єктів господарювання (особи, держави, організації), який забезпечує гармонійний розвиток і ефективне використання шансів і усунення загроз.

При цьому забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства потребує вирішення широкого кола проблем, що стосуються формування критеріїв та принципів забезпечення фінансово-економічної безпеки, визначення пріоритетних інтересів у фінансовій сфері підприємств, здійснення постійного відстеження факторів, які викликають загрози фінансово-економічній безпеці підприємства, а також вживання заходів щодо їх попередження та подолання. Що стосується системи забезпечення фінансово-економічної безпеки, зокрема, системи відповідних інститутів і організаційно-управлінських структур, то вона також потребує належної структурної організації.

Фінансовій складовій у структурі економічної безпеки надано вирішальне місце, адже саме фінанси є тією «рушійною силою», завдяки якій створюються умови, необхідні для ефективного функціонування та розвитку будь-якого суб'єкту економічної безпеки: від окремих громадян до держави та суспільства в цілому з усіма його інституціями. Однак науковці наразі не мають єдиної думки з

приводу визначення дефініції «фінансова безпека», розглядаючи її з різного погляду.

На нашу думку, зважаючи на викладене вище та на важливість саме фінансової безпеки у якості складової економічної безпеки, є доцільним об'єднання цих двох понять в єдине комплексне поняття фінансово-економічної безпеки.

Універсальність категорії фінансово-економічної безпеки полягає в тому, що саме за її допомогою визначається ступінь захищеності суб'єктів економічних відносин на всіх рівнях, починаючи з держави та закінчуючи кожною окремою особистістю, від зовнішніх та внутрішніх негативних впливів, а також спроможність швидко реагувати на різноманітні загрози, визначати та застосовувати міри для мінімізації їх впливу або пристосовуватися до існуючих умов, що позначаються негативно на його діяльності.

Отже, фінансово-економічну безпеку можна визначити як складну структуровану систему, дія елементів якої спрямована на захист фінансово-економічних інтересів суб'єктів економічних відносин всіх рівнів в процесі їх функціонування та розвитку, а також визначення ефективних шляхів мінімізації негативного впливу зовнішніх та внутрішніх загроз.

Створення надійної системи фінансово-економічної безпеки сприяє стабільному розвитку та діяльності суб'єктів економічних відносин та створює умови для реалізації їх економічного потенціалу.

Наразі на розвиток економіки держави впливає багато факторів, як економічного, так і неекономічного характеру.

Загальну схему процесу забезпечення фінансової складової економічної безпеки зображено на рис. 10.



Рисунок 10 – Схема забезпечення фінансової складової економічної безпеки

Спочатку оцінюють загрози економічній безпеці, що мають політико-правовий характер і включають:

- внутрішні негативні дії (неефективне фінансове планування та управління активами; малоефективна ринкова стратегія; помилкова цінова й кадрова політика);

- зовнішні негативні дії (спекулятивні операції на ринку цінних паперів; цінова та інші форми конкуренції; лобіювання конкурентами недостатньо виважених рішень органів влади);

- форс-мажорні обставини (стихійне лихо, страйки, військові конфлікти) та обставини, наближені до форс-мажорних (несприятливі законодавчі акти, ембарго, блокада, зміна курсу валют тощо).

Оцінюючи поточний рівень забезпечення фінансової складової економічної безпеки, аналізують:

- фінансову звітність і результати роботи підприємства (організації) – платоспроможність, фінансову незалежність, структуру й використання капіталу та прибутку;

- конкурентний стан підприємства (організації) на ринку – частка ринку, якою володіє суб'єкт господарювання; рівень застосовуваних технологій і менеджменту;

- ринок цінних паперів підприємства (організації) – оператори та інвестори цінних паперів, курс акцій.

Важливою передумовою забезпечення фінансової складової економічної безпеки є планування (включаючи бюджетне) комплексу заходів та оперативна реалізація запланованих дій у процесі здійснення тим чи іншим суб'єктом господарювання фінансово-економічної діяльності.

До неекономічних факторів відносять історичні фактори (дослідження національної економіки на довготривалому часовому інтервалі та вплив на національну економіку тенденцій історичного розвитку країни); цивілізаційні фактори (вплив на національну економіку культурних, релігійних, етнічних традицій та цінностей країни, що передаються від покоління до покоління та надають національній специфіки); вихідний фактор становлення та розвитку національної економіки (відтворення національної економіки на існуючій або

новій основі); політичний фактор (впливає на вибір курсу економічної політики держави).

Їхні швидкі зміни не завжди позитивно впливають на економіку та викликають загрозу фінансовим інтересам, наслідком чого стає підвищення рівня фінансових ризиків. Саме тому створення та функціонування ефективної системи фінансово-економічної безпеки є однією із найважливіших умов забезпечення стабільного розвитку національної економічної системи та формування позитивних соціально-економічних умов для населення. Отже дослідження поняття фінансово-економічної безпеки та визначення її місця в системі національної безпеки наразі є надзвичайно актуальним та необхідним для забезпечення належного рівня життя громадян та ефективної реалізації їх конституційних прав та свобод.

Невід'ємною частиною процесу забезпечення фінансової складової безпеки є оцінка поточного фінансового стану, в ході якої аналізується фінансова звітність підприємства, структура капіталу, платоспроможність і фінансова стійкість, структура витрат і прибутків, прибуток і рентабельність, заборгованість тощо.

Ця оцінка припускає визначення низки коефіцієнтів, що характеризують стан і динаміку фінансових ресурсів підприємств для забезпечення ними виробничого процесу (експлуатації флоту, навантажувально-розвантажувальних робіт) та інших сторін діяльності (коефіцієнт автономії, фінансової стійкості, заборгованості, маневреності оборотного капіталу), а також платоспроможність підприємств у короткостроковому періоді, їх здатність витримувати зміни в ринковій кон'юктурі і зовнішньому середовищі (коефіцієнт покриття, проміжний коефіцієнт покриття (коефіцієнт швидкої ліквідності), коефіцієнт абсолютної ліквідності) [2, 9, 15, 19, 20].

Важливою частиною фінансового аналізу є аналіз чутливості, який включає оцінку впливу на усі статті фінансового звіту змін в одній або декількох статтях. У ході цього аналізу використовуються всі перераховані вище коефіцієнти.

Економічна безпека підприємства – складна і багатогранна економічна категорія, яка включає низку складових. Одним з елементів методики комплексної оцінки є обґрунтування набору складових економічної безпеки та системи відповідних показників їх оцінки з урахуванням галузевої специфіки.

Найбільш широкоживаними індикаторами рівня фінансово-економічної безпеки вважають: питому вагу дебіторської заборгованості у майні, коефіцієнт постійності активів, коефіцієнт автономії, коефіцієнт загальної ліквідності, коефіцієнт співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованості, оборотність власного капіталу, оборотність коштів, рентабельність сукупного капіталу, рентабельність власного капіталу, рентабельність реалізованої продукції. З дев'яти проаналізованих методичних підходів обрані індикатори зустрічаються не менш як чотири рази. Перелік індикаторів рівня фінансової безпеки може бути значно розширено.

Коефіцієнт автономії (коефіцієнт концентрації власного капіталу) характеризує долю засобів, вкладених власниками підприємства в загальну вартість майна.

Нормальне мінімальне значення коефіцієнта автономії оцінюється на рівні 0,5, що припускає забезпеченість позикових засобів власними, тобто, реалізувавши майно, сформоване з власних джерел, підприємство зможе погасити зобов'язання. Проте в ході оцінки цього коефіцієнта, необхідно брати до уваги галузеву приналежність підприємства (наприклад, машинобудівні підприємства повинні мати вище значення коефіцієнта автономії, чим підприємства торгівлі, що пояснюється вищою питоною вагою позаоборотних активів у структурі балансу), наявність довгострокових позикових коштів та інші розглянуті вище чинники.

Коефіцієнт маневреності власних коштів характеризує міру мобільності їх використання. Коефіцієнт маневреності показує частку власних коштів, вкладених у оборотні активи. Чітких рекомендацій для значення цього коефіцієнта немає, але

вважається, що його значення має бути не менше 0,2, що дозволить забезпечити достатню гнучкість у використанні власного капіталу. Для оцінки коефіцієнта маневреності необхідно порівняти його значення з рівнем минулих періодів, середнім значенням або рівнем у найближчих конкурентів.

Коефіцієнт забезпеченості власними коштами дорівнює відношенню величини власних оборотних коштів до величини оборотних активів (підсумок розділу II балансу).

Нормальне обмеження цього показника становить 0,1. Якщо коефіцієнт забезпеченості власними коштами на кінець звітного періоду має значення менше 0,1, то структуру балансу підприємства вважають незадовільною, а таке підприємство – неплатоспроможним.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності показує, яку частку кредиторської заборгованості підприємство може погасити негайно.

Коефіцієнт проміжної ліквідності (коефіцієнт критичної ліквідності), показує, наскільки ліквідні засоби підприємства покривають його короткострокову заборгованість. Цей показник визначає, яка частка кредиторської заборгованості може бути погашена за рахунок найбільш ліквідних активів, тобто, яка частка короткострокових зобов'язань підприємства може бути негайно погашена за рахунок засобів на різних рахунках, у короткострокових цінних паперах тощо, і визначається як короткострокові зобов'язання мінус прибутки майбутніх періодів. Рекомендоване значення цього показника $\geq 0,8$.

Коефіцієнт поточної ліквідності – важливий показник для оцінки фінансового стану організації, достатності наявних оборотних коштів, які при необхідності можуть бути використані для погашення її короткострокових зобов'язань. Значення коефіцієнта поточної ліквідності повинне знаходитися у межах від 1 до 2. Значення нижньої межі коефіцієнта дорівнює 1, що обумовлене тим, що оборотних коштів повинно бути стільки ж, скільки виникає короткострокових

зобов'язань. Перевищення оборотних активів у два рази над короткостроковими зобов'язаннями створює умови для стійкого розвитку виробничо-фінансової діяльності, внаслідок чого формуються робочий капітал, або «чисті оборотні активи»: оборотні активи / (короткострокові зобов'язання – прибутки майбутніх періодів).

Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості – відношення отриманої виручки від реалізації продукції до середнього залишку всієї дебіторської заборгованості. Висока оборотність дебіторської заборгованості відбиває поліпшення платіжної дисципліни покупців (а також інших контрагентів) – своєчасне погашення покупцями заборгованості перед підприємством і скорочення продажів з відстроченням платежу (комерційного кредиту покупцям). Динаміка цього показника багато в чому залежить від кредитної політики підприємства, від ефективності системи контролю, що забезпечує своєчасність надходження оплати.

Оборотність дебіторської заборгованості оцінюють спільно з оборотністю кредиторської заборгованості. Сприятливою для компанії є ситуація, коли коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості більше коефіцієнта оборотності кредиторської заборгованості.

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості – відношення витрат на виробництво і реалізацію продукції до середнього залишку кредиторської заборгованості. Джерелом даних для його розрахунку є бухгалтерський баланс.

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості показує скільки вимагається оборотів для оплати виставлених рахунків. Висока оборотність кредиторської заборгованості може свідчити про поліпшення платіжної дисципліни підприємства у відносинах з постачальниками, бюджетом, позабюджетними фондами, персоналом підприємства, іншими кредиторами – своєчасне погашення підприємством своєї заборгованості перед кредиторами і

скорочення купівель з відстроченням платежу (комерційного кредиту постачальникам).

Оборотність кредиторської заборгованості оцінюють спільно з оборотністю дебіторської заборгованості. Несприятливою для підприємства є ситуація, коли коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості значно більше коефіцієнта оборотності дебіторської заборгованості.

Коефіцієнт оборотності активів – відношення виручки від продажів до середньої вартості активів. Коефіцієнт оборотності активів показує кількість повних циклів звернення продукції за аналізований період, чи скільки грошових одиниць реалізованої продукції принесла кожна грошова одиниця активів.

Однак, пропоноване поєднання індикаторів рівня фінансово-економічної безпеки суб'єкта підприємництва дає змогу у великій мірі ліквідувати часткові недоліки їх інформативної значущості. В цілому, можливим є групування індикаторів рівня безпеки суб'єктів підприємництва за шириною розуміння самого поняття фінансово-економічної безпеки, що автоматично буде вибудовувати їх структурне співвідношення (рис. 11).

З іншого боку, фінансова безпека підприємства може визначатися, як стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів підприємства, що виражається у високих значеннях фінансових показників прибутковості й рентабельності бізнесу, структури його капіталу, норми дивідендних виплат за цінними паперами, а також курсової вартості його цінних паперів як синтетичного індикатора поточного фінансово-господарського стану підприємства і перспектив його розвитку [2, 9, 15, 19, 20].

Сукупність індикаторів рівня фінансово-економічної безпеки суб'єкта підприємництва за конкретними методичними розробками може відрізнятись і досить суттєво, як мають певні відмінності та граничні рівні індикаторів.



Рисунок 11 – Індикатори фінансової безпеки суб'єктів підприємництва

Для здійснення постійного контролю за фінансовою складовою економічної безпеки необхідно проводити оцінку її рівня як найважливішої складової на основі аналізу фінансової стійкості, ступінь якої визначається, виходячи з достатності оборотних коштів (власних чи позичених) для здійснення виробничо-збутової діяльності [2, 9, 15, 19, 20].

Оцінювальними показниками є:

$\pm E_c$ – надлишок (+) чи брак (-) власних оборотних коштів (E_c), необхідних для формування запасів і покриття витрат (Z), пов’язаних з господарською діяльністю підприємства;

$\pm E_T$ – надлишок чи брак власних оборотних коштів, а також середньострокових і довгострокових кредитів і позик (K);

$\pm E_H$ – надлишок чи брак власних оборотних коштів, а також довго-, середньо- і короткострокових кредитів і позик (K_T).

Ці показники відповідають показникам забезпеченості запасів і витрат джерелами їхнього формування. Вони розраховуються за такими формулами:

$$\pm E_c = E_c - Z \quad (1)$$

$$\pm E_T = (E_c + K) - Z \quad (2)$$

$$\pm E_H = (E_c + K_T + K) - Z \quad (3)$$

Наведені вище показники лежать в основі формування п’яти рівнів фінансової безпеки підприємства, що зображені в табл. 1.

Таблиця 1 – Рівні фінансової безпеки підприємства

Рівень фінансової безпеки підприємства	Характеристика
абсолютний	для функціонування підприємства достатньо власних оборотних коштів
нормальний	підприємство практично обходиться власними джерелами формування запасів і покриття витрат
хитливий	підприємству недостатньо власних оборотних коштів, і воно вдається до середньострокових і довгострокових позик і кредитів
критичний	підприємство для фінансування своєї діяльності вдається до короткострокових кредитів
кризовий	підприємство неспроможне забезпечити фінансування своєї діяльності ні власними, ні позиченими коштами

Джерело: [2].

Після проведення аналізу фінансової складової методом, що описаний вище, можна зробити висновок про фінансову забезпеченість компанії, і на цій основі ухвалити певні управлінські рішення стосовно її подальшої діяльності.

Варто відзначити, що оцінка рівня фінансової складової економічної безпеки підприємства на основі аналізу його фінансової стійкості не дає повного уявлення про загальний рівень досліджуваного стану фінансової безпеки, що пов'язано із тим, що крім оборотних коштів, у фінансовій діяльності підприємства задіяні ще й власний основний капітал, прибуток, інвестиції [10].

Слід підкреслити, що важливість фінансової складової економічної безпеки визначається багатьма науковими дослідженнями. Серед основних заходів для управління економічною безпекою виділяють «фінансово-економічні заходи, що спрямовані на забезпечення фінансової незалежності та фінансової стабільності, конкурентоспроможності продукції підприємства, нарощення матеріальних цінностей, їх захист від зазіхань конкурентів» [2, 9, 15].

З погляду відокремлення фінансової складової завданнями системи фінансово-економічної безпеки є [5, 8, 10, 13, 16]:

- моніторинг, прогнозування, своєчасне виявлення й усунення загроз безпеці підприємств, причин і умов, що сприяють нанесенню фінансового й матеріального збитку, порушенню їх нормального функціонування й розвитку;
- створення механізму та умов оперативного реагування на загрозу безпеці й прояву негативних тенденцій у функціонуванні суб'єктів господарювання;
- обґрунтування та формування організаційної системи комплексного убезпечення;
- ефективне усунення загроз персоналу й посягань на ресурси підприємств у разі застосування правових, організаційних та інженерно-технічних заходів і засобів досягнення необхідного рівня безпеки;

- створення нормативно-правового механізму для максимально можливої локалізації й відшкодування спричиненого збитку неправомірними діями фізичних і юридичних осіб, послаблення негативного впливу наслідків порушення безпеки, спрямованого на відновлення діяльності підприємства відповідно до його стратегії;

- створення ефективних механізмів взаємодії державних структур із підприємством з питань безпеки;

- створення системи підготовки, перепідготовки й підвищення кваліфікації персоналу безпеки підприємства;

- вивчення та впровадження позитивного досвіду у сфері безпеки, набутого у країнах ближнього й далекого зарубіжжя;

- створення єдиної інформаційної бази даних про стан загроз, бази знань для ухвалення управлінських рішень.

Отже, можна зробити висновок, що фінансова безпека як складова економічної безпеки підприємства є найважливішою, оскільки від неї залежить вся діяльність підприємства. Належний її рівень значно впливає на внутрішні та зовнішні загрози, досить часто може їх повністю ліквідувати. Саме тому, успішний керівник, або уповноважена на це особа повинні періодично оцінювати фінансову забезпеченість підприємства і відповідно вчасно приймати відповідні рішення, оскільки будь-які навіть незначні зменшення фінансової забезпеченості зразу ж відіб'ються на діяльності підприємства в цілому, що в майбутньому може привести не лише до зниження прибутку, а й до його ліквідації.

На сьогодні немає однозначного трактування поняття фінансово-економічної безпеки, і це визначає дискусійний характер даної проблеми. Переважно мова йде про «економічну безпеку підприємства» або окремо «фінансову безпеку» як складову першої.

Оскільки важливою та пріоритетною складовою економічної безпеки підприємств є її фінансова безпека, доцільно об'єднати ці поняття в одне фінансово-економічна безпека.

Необхідність чіткого і зрозумілого трактування сутності поняття «фінансово-економічна безпека» та визначення основних його складових обумовлена доцільністю забезпечення єдиного методологічного підходу щодо у процесі його дослідження.

До основних напрямів забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств слід віднести [5, 8, 10, 13, 16]:

- моніторинг, аналіз і прогнозування загроз фінансово-економічній безпеці в усіх сферах їх прояву;
- визначення критеріїв фінансової безпеки та їх порогових значень;
- розроблення системи заходів та механізмів забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств;
- активізація діяльності законодавчих та виконавчих органів державної влади України щодо реалізації комплексу заходів, спрямованих на попередження та послаблення загроз фінансовим інтересам;
- підтримка на необхідному рівні стратегічних та мобілізаційних ресурсів підприємства.

Забезпечення прийнятного рівня фінансово-економічної безпеки не можливе без здійснення структурної перебудови та підвищення конкурентоспроможності підприємств. Також, забезпечення фінансово-економічної безпеки є вирішальним фактором у забезпеченні всіх складових безпеки підприємств.

Серед складних системних і комплексних економічних категорій як фінансова та і економічна безпека підприємства мають важливе значення. Економічна безпека є найбільш повноцінною характеристикою спроможності підприємств до життєздатності та передумов розвитку, динамічної економічної стійкості та

конкурентоспроможності. Фінансова безпека засвідчує забезпеченість, захищеність та ефективність політики формування, використання і розвитку другого за важливістю (після праці) чинника виробництва – капіталу, виступаючи найбільш важливою функціональною складовою економічної безпеки.

Можливо зазначити, що поняття фінансової безпеки так само широке, як і тлумачення фінансів як економічної категорії. Наразі відсутнє єдине усталене визначення поняття «фінансова безпека». Наявні формулювання відображають лише окремі аспекти фінансової безпеки і не можуть претендувати на її однозначне та виключне трактування. Фінансова безпека може розглядатися під різними кутами, зокрема [5, 8, 10, 13, 16, 19, 20]:

- з позицій ресурсно-функціонального підходу, фінансова безпека – захищеність фінансових інтересів суб'єктів господарювання на усіх рівнях організацій і установ, регіонів, галузей, секторів економіки держави фінансовими ресурсами, достатніми для задоволення їх потреб і виконання відповідних зобов'язань;

- з погляду статички, фінансова безпека – такий стан фінансової, грошово-кредитної, валютної, банківської, бюджетної, податкової, інвестиційної, митно-тарифної і фондової систем, які характеризуються збалансованістю, стійкістю до внутрішніх і зовнішніх негативних впливів, здатністю попередити зовнішню фінансову експансію, забезпечити ефективне функціонування національної економічної системи і економічне зростання;

- у контексті нормативно-правового регламентування фінансова безпека передбачає створення таких умов функціонування фінансової системи, за яких, по-перше, фактично відсутня можливість спрямовувати фінансові потоки в незакріплені законодавчими нормативними актами сфери їх використання і, по-друге, до мінімуму знижена можливість зловживання фінансовими ресурсами.

Рівень фінансової безпеки підприємств морського транспорту визначається впливом зовнішніх та внутрішніх чинників, якими є: неефективне управління оборотними засобами і структурою капіталу (неякісний управлінський та бухгалтерський облік); відсутність або неефективний контроль за співвідношенням основних та оборотних засобів, власного й залученого капіталу; застосування конкурентами недобросовісних методів і способів у конкурентній боротьбі; співвідношення часток фінансового портфеля за ризиками та прибутковістю; неефективне управління портфелем цінних паперів та зовнішній вплив на ринок цінних паперів; неефективне управління кадрами, технологічними, інвестиційними процесами і роботами, затратами, виробництвом тощо; негативний вплив форс-мажорних або близьких до них чинників.

Отже, рівень фінансової безпеки характеризує здатність підприємств, а саме стивідорних компаній, протистояти загрозам або усувати збитки від негативних впливів на різноманітні аспекти безпеки.

Загроза фінансовій безпеці підприємства – це стан того чи іншого фактора його зовнішнього або внутрішнього середовища (або їх сукупності), яка прямо, або трансформуючись, може негативно вплинути на фінансовий стан та (або) фінансові інтереси підприємства, призвести до зниження його фінансової стійкості, або перешкодити його фінансовому розвитку [10, 12, 13].

До внутрішніх небезпек і загроз, що впливають на фінансову безпеку, відносяться навмисні або випадкові помилки менеджменту в галузі управління фінансами підприємства, пов'язані з: вибором стратегії підприємства; управлінням і оптимізацією активів і пасивів підприємства (розробка, впровадження і контроль управління дебіторською і кредиторською заборгованостями, вибір інвестиційних проєктів і джерел їх фінансування, оптимізація амортизаційної та податкової політики).

До зовнішніх загроз можемо віднести: скупку акцій, боргів підприємства небажаними партнерами; наявність значних фінансових зобов'язань в підприємства (як великої величини позикових засобів, так і великих заборгованостей підприємству); нерозвиненість ринків капіталу та їх інфраструктури; недостатньо розвинену правову систему захисту прав інвесторів і виконання законодавства; кризу грошової та фінансово-кредитної систем; нестабільність економіки.

Отже, для забезпечення фінансової безпеки підприємства необхідне вирішення таких завдань:

1. Ідентифікація небезпек і погроз підприємству.
2. Визначення індикаторів фінансової безпеки підприємства.
3. Розробка системи моніторингу фінансової безпеки.
4. Розробка заходів, направлених на забезпечення фінансової безпеки підприємства, як в короткостроковому, так і в довгостроковому періоді.
5. Контроль за виконанням заходів.
6. Аналіз виконання заходів, їх оцінка, коректування.
7. Ідентифікація небезпек і погроз підприємству і коректування індикаторів залежно від зміни стану зовнішнього середовища, цілей і завдань підприємства [2, 13].

Проблеми економічної безпеки підприємства та фінансової безпеки як її складової потрапили в поле зору представників вітчизняної економічної науки порівняно недавно. Чинником виникнення та постійного посилення уваги до цих проблем є трансформаційна криза української економіки, яка охопила всі сфери, і стала суттєвою перешкодою на шляху забезпечення сталого розвитку економіки та суспільства.

На сучасному етапі багато українських підприємств працюють у нестабільному економічному та суспільно-політичному середовищі, переживають

глибокий спад виробництва і знаходяться в критичному стані або у стані банкрутства. Тому економічна безпека підприємства (в частині її складової – фінансової безпеки) має відіграти виняткову роль у подальшій діяльності підприємств.

Кожне підприємство ставить собі за мету отримання прибутку, бо інакше існування цього підприємства є недоцільним та непотрібним, адже прибуток в будь-якому разі виступає у ролі результату від діяльності, показником того, наскільки ефективно та правильно працює підприємство. Отримання прибутку є неможливим або недостатнім, якщо підприємство не здатне реалізовувати свої товари, роботи, послуги у потрібній кількості, конкурувати на ринку та заохочувати споживачів, задовольняти потреби ринку в належній якості та кількості товару, забезпечувати належний рівень власної фінансової безпеки.

Фінансовою безпекою підприємства вважають такий фінансовий стан, що характеризується:

- збалансованістю і якістю сукупності фінансових інструментів, технологій і послуг, що використовуються підприємством;
- стійкістю до внутрішніх і зовнішніх загроз;
- здатністю фінансової системи підприємства забезпечувати реалізацію його фінансових інтересів, місії та завдань достатніми обсягами фінансових ресурсів;
- забезпечувати розвиток цієї фінансової системи.

Слід відзначити, що ця складова економічної безпеки характеризує фінансову забезпеченість підприємства. Про ослаблення фінансової складової свідчать показники, серед яких основними є такі: зниження ліквідності; підвищення кредиторської і дебіторської заборгованості; зниження фінансової стійкості тощо. За дану складову економічної безпеки відповідають фінансові й економічні служби підприємства.

На фінансову складову економічної безпеки підприємства впливають такі чинники:

- внутрішні негативні дії (неефективне фінансове планування та управління активами; малоефективна ринкова стратегія; помилкова цінова й кадрова політика);
- зовнішні негативні дії (спекулятивні операції на ринку цінних паперів; цінова та інші форми конкуренції; лобіювання конкурентами недостатньо продуманих рішень органів влади);
- форс-мажорні обставини (стихійне лихо, страйки, військові конфлікти) та обставини, наближені до форс-мажорних (несприятливі законодавчі акти, ембарго, блокада, зміна курсу валют тощо) [2, 13, 15].

Аналіз дозволяє сформулювати систему основних засад забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства, серед яких:

- розробка системи безпеки на основі та відповідно до чинного законодавства України та нормативними актами щодо безпеки підприємства;
- всі елементи системи управління фінансово-економічною безпекою підприємства повинні бути взаємопов'язані та узгоджені (принцип системності побудови);
- ефективність роботи системи безпеки повинна бути вищою за її вартість (принцип економічної доцільності);
- витрати на заходи щодо ліквідації, нейтралізації або мінімізації загроз фінансово-економічним інтересам підприємства повинні бути меншими, ніж можливі збитки від реалізації (принцип ефективності управлінських рішень);
- своєчасне попередження та/або ефективне подолання негативного впливу загроз, при цьому забезпечуючи розвиток підприємства (принцип результативності);

- витрати на попередження та/або подолання загроз мають бути адекватними їх рівню та обсягу (принцип оптимізації витрат);
- забезпечення збалансованості фінансових інтересів підприємства, окремих його підрозділів, персоналу (принцип збалансованості);
- своєчасність розробки та вжиття заходів щодо нейтралізації загроз фінансової безпеки та фінансових інтересів підприємства (принцип своєчасності);
- процес управління фінансово-економічною безпекою підприємства має проходити безперервно (принцип безперервності);
- постійний системний моніторинг підрозділами економічної безпеки даних про фінансово-економічний стан підприємства та його аналіз із метою недопущення загроз діяльності підприємства;
- реалізація активних дій та заходів захисту фінансово-економічних інтересів підприємства з використанням нестандартних форм та способів захисту (принцип активності);
- координація заходів щодо забезпечення фінансової безпеки на підприємстві; організація взаємодії заходів з усіма підрозділами підприємства та здійснення єдиного управління процесом безпеки підприємства, організація взаємодії з державними та правоохоронними органами (принцип координації та взаємодії);
- єдиний підхід до виконання своїх функцій учасниками процесу забезпечення безпеки при координуючій ролі та методичному керівництві з боку підрозділу економічної безпеки підприємства; управління безпекою має здійснювати перший керівник підприємства (принцип централізації);
- система управління фінансово-економічною безпекою підприємства має бути органічно інтегрована в загальну систему менеджменту та загальну систему управління економічною безпекою підприємства (принцип інтегрованості);

- всі прийняті управлінські рішення не повинні суперечити загальній стратегії фінансово-економічного розвитку підприємства (принцип спрямованості на стратегічні цілі);

- заходи щодо реагування на загрози фінансово-економічним інтересам підприємства повинні розроблятися відповідно з певними критеріями (принцип адекватності реагування);

- система управління фінансово-економічною безпекою підприємства, її елементи мають адаптуватися до зміни факторів зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства (принцип адаптивності);

- необхідність та своєчасність удосконалення системи фінансової безпеки підприємства; здатність системи до розвитку та вдосконалення (принцип розвитку та удосконалення).

З вищесказаного можна зробити висновок, що найважливіша у економічній безпеці фінансова складова потребує постійної уваги, покращення, підвищення її рівня, визначення шляхів мінімізації фінансових ризиків.

Перелік використаних джерел до розділу 5

1. Аверічев І.М. Заходи із забезпечення рівня економічної безпеки на підприємствах водного транспорту України. *Водний транспорт*. 2014. № 1 (19). С. 53-57.
2. Барановський О.І. Фінансова безпека в Україні (методологія оцінки та механізм забезпечення): монографія. К.: КНТЕУ, 2014. 759 с.
3. Воркунова О.В., Хотєєва Н.В., Маковейчук К.В., Павіліаніті-Карпова К.С. Фактори формування ефективної системи економічної безпеки підприємств морської галузі. *Проблеми економіки транспорту*. 2017. № 13. С. 47-53.

4. Воркунова О.В., Ярова Н.В. Механізм забезпечення фінансової безпеки підприємств портової діяльності : *72 професорсько-викладацька науково-технічна конференція: зб. тез доп.* Одеса: ОНМУ, 2019. С. 28–30. URL: https://www.onmu.odessa.ua/images/university/news/72_prep_konf_prog.pdf
5. Воркунова О.В., Ярова Н.В., Ліщенко В.С. Методичні підходи щодо механізму забезпечення економічної безпеки підприємств морського транспорту. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті.* Одеса. 2019. № 1 (66). С. 81-93. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2019-1-81-93>
6. Воркунова О.В., Ярова Н.В., Ліщенко В.С., Коцюбенко К.О. Забезпечення економічної безпеки на підприємствах морського транспорту. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті.* Одеса. 2020. № 3 (72). С. 43–60. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-3-43-60>
7. Ганущак Т.В. Методи оцінки фінансової безпеки підприємства. *Наука й економіка.* 2013. № 2 (26). С. 146-150
8. Іванюта Т.М., Заїчковський А.О. Економічна безпека підприємства: навч. посіб. К.: Центр учбової літератури, 2021. 256 с. ISBN 978-611-01-0978-3.
9. Іванченко Н.О. Фреймово-онтологічне моделювання фінансової складової економічної безпеки підприємства. *Актуальні проблеми економіки.* 2014. № 4. С. 300-304.
10. Лисяк Л.В., Подлужна Я.Ю. Сучасний стан та основні проблеми фінансової безпеки України. *Ефективна економіка.* 2015. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4690>.
11. Квятківський Ю.В. Критерії оцінки фінансової безпеки суб'єктів аграрної сфери. *Економіка АПК.* 2015. № 11. С. 70- 74.
12. Кім Ю.Г. Формування системи фінансової безпеки транспортно-експедиційного підприємства: монографія. К.: ЗАТ «Дорадо», 2017. 170 с.

13. Крамар Р.І. Безпека підприємства в політико-правовій сфері. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. Серія юридична.* № 29. 2021. С. 4-10. URL: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.5594057>
14. Медведєва І.Б. Компонентний та структурний підхід до формування складу механізму управління фінансовою безпекою підприємства. *Економіка розвитку.* 2017. № 4 (44). С. 91- 93.
15. Михайлюк В.В. Еволюція поняття фінансова безпека держави в глобальних умовах розвитку. *Ефективна економіка.* 2014. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3359>
16. Познанська І.В. Стратегія розвитку морської транспортної галузі України: теорія, методологія та практика: монографія. Одеса : ПНДІЕІ, 2018. 391 с.
17. Скриньковський Р.М. Економічна безпека підприємства: сутність, класифікація та система діагностики. *Глобальні та національні проблеми економіки.* 2015. № 3. С. 414-418. URL: <http://global-national.in.ua>
18. Ширяєва Л.В., Онешко С.В., Чиж Л.П., Хотєєва Н.В., Корецька О.В. та ін. Фінансові аспекти діагностики економічної безпеки підприємств портової галузі: монографія. Одеса: Інтерпрінт, 2015. 174 с.
19. Ширяєва Л.В. Фінансові аспекти діагностики економічної безпеки підприємств портової галузі : монографія. Одеса: Інтерпрінт. 2015. 174 с.
20. Ширяєва Л.В. та ін. Формування механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки в системі управління портовими підприємствами: монографія. Видавничий дім «Інтернаука». К.: 2021. 174 с.
21. Ярова Н., Воркунова О., Баришнікова В., Лотоцький О. Методичні підходи оцінки фінансової стратегії підприємств портової діяльності. *Věda a perspektivy.* 2022. № 12(19). С. 67–78. DOI: [https://doi.org/10.52058/2695-1592-2022-12\(19\)-67-78](https://doi.org/10.52058/2695-1592-2022-12(19)-67-78)

РОЗДІЛ 6

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

В Україні на сучасному етапі, в умовах поглиблення кризових явищ, економічних перетворень, все більше уваги приділяється питанням захисту підприємств від небезпек та впровадженню заходів щодо їх запобігання, які залежать від ступеню втручання держави в економіку.

Аналіз питань забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту, які надають послуги з обслуговування морських суден, вантажів, пасажирів та інші послуги у морських портах, набуває особливого значення у зв'язку з ухваленням Закону України «Про морські порти України» та Закону України «Про концесії». В умовах конкуренції та суперечливості правової бази, політичної нестабільності, гостро стає проблема управління фінансово-економічною безпекою підприємств водного транспорту.

Зарубіжними та вітчизняними науковцями проведено багато досліджень з питань економічної та фінансової безпеки підприємств. Основні аспекти визначання сутності поняття економічної безпеки, фінансової безпеки як її складової, фінансово-економічної безпеки, відповідних загроз, індикаторів, а також системи критеріїв і параметрів досліджено у наукових працях вітчизняних вчених, зокрема: О.І. Барановського [2], О.В. Васильєва [3], В.М. Гейця [4], Ф.І. Євдокімова [5], М.М. Єрмошенка [6], А.В. Козаченко [7], Л.С. Козака [8], О.О. Кучеренка [9], Л.Г. Шемаєвої [10].

Внесок у вивченні цієї проблематики на транспорті зробили: М.О. Бойко [11], О.М. Кібік [12], О.М. Котлубай [13], С.В. Онешко [14], Л.В. Ширяєва [15].

Дослідження наукових праць дозволило виявити невирішені питання щодо управління фінансово-економічною безпекою підприємств водного транспорту, а саме – вибір системи показників для оцінки рівня фінансово-економічної безпеки, оцінки ризиків і прогнозування фінансово-економічного стану з огляду специфіки діяльності підприємств водного транспорту, відсутність загальних методичних підходів до управління фінансово-економічною безпекою саме підприємствами водного транспорту. У науковій літературі, як правило, висвітлюються окремі аспекти управління фінансово-економічною безпекою (зокрема організаційні), які зосереджені виключно або на зовнішніх, або на внутрішніх чинниках.

В сучасній економічній ситуації підприємства водного транспорту мають економічну самостійність, самі визначають свою економічну, фінансову та інвестиційну політику, формують портфель замовлень, здійснюють перевантажування вантажів, відповідають за результати діяльності, все це зумовлює проблему забезпечення фінансово-економічної безпеки.

При цьому забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств потребує вирішення широкого кола проблем, що стосуються формування критеріїв та принципів забезпечення фінансово-економічної безпеки, визначення пріоритетних інтересів у фінансовій сфері підприємств, здійснення постійного відстеження факторів, які викликають загрози фінансово-економічній безпеці підприємств, а також вживання заходів щодо їх попередження та подолання. Що стосується системи забезпечення фінансово-економічної безпеки, зокрема, системи відповідних інститутів і організаційно-управлінських структур, то вона також потребує належної структурної організації.

До основних напрямів забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств слід віднести:

- моніторинг, аналіз і прогнозування загроз фінансово-економічній безпеці в усіх сферах їх прояву;
- визначення критеріїв фінансової безпеки та їх порогових значень;
- розроблення системи заходів та механізмів забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств;
- активізація діяльності законодавчих та виконавчих органів державної влади України щодо реалізації комплексу заходів, спрямованих на попередження та послаблення загроз фінансовим інтересам;
- підтримка на необхідному рівні стратегічних та мобілізаційних ресурсів підприємства.

Забезпечення прийнятного рівня фінансово-економічної безпеки не можливе без здійснення структурної перебудови та підвищення конкурентоспроможності підприємств. В свою чергу, забезпечення фінансово-економічної безпеки є вирішальним фактором у забезпеченні всіх складових безпеки підприємств.

Серед складних системних і комплексних економічних категорій як фінансова та і економічна безпека підприємства мають важливе значення. Економічна безпека є найбільш повноцінною характеристикою спроможності підприємств до життєздатності та передумов розвитку, динамічної економічної стійкості та конкурентоспроможності. Фінансова безпека засвідчує забезпеченість, захищеність та ефективність політики формування, використання і розвитку другого за важливістю (після праці) чинника виробництва – капіталу, виступаючи найбільш важливою функціональною складовою економічної безпеки.

На основі існуючих трактовок поняття «фінансово-економічна безпека» та з урахуванням галузевої специфіки, яка ускладнюється різноманітністю комплексу послуг по перевантаженню вантажів, нестабільністю та нерівномірністю вантажопотоків морських портів України та складною організаційною структурою можливо сформулювати наступне визначення фінансово-економічної

безпеки підприємств водного транспорту: це стан захищеності підприємств від негативних змін, пов'язаних з іншими транспортними підприємствами, діями вантажовласників, портових адміністрацій, впливу форс-мажорних обставин [18].

Захищеність характеризується рівнем використання фінансово-економічного потенціалу, що забезпечує можливість нівелювати негативний вплив економічних загроз зовнішнього та внутрішнього характеру, перш за все пов'язаних з діяльністю ДП «Адміністрація морських портів України», до яких відносяться проблеми неплатежів, нестабільність вантажопотоків, нерозвиненість транспортних комунікацій, низька рентабельність навантажувально-розвантажувальних робіт, недостатність кадрів високої кваліфікації, перевага фактичного від запланованого часу обробки судна, тривалий час збереження вантажів, знос технологічного устаткування та основних виробничих засобів, складність комплексу послуг, що надають порти (крім основної діяльності з перевантаження та зберігання вантажів, експедиторські, брокерські, митні послуги, бункерування тощо) та навмисні або випадкові помилки менеджменту в галузі управління фінансами підприємств водного транспорту, пов'язані з вибором стратегії їх управління та розвитку, удосконалення структури активів і пасивів, помилки при організації інформаційної безпеки (складової економічної безпеки), недостатня увага до організації стратегічного планування та кризового менеджменту, порушення договірних зобов'язань та ін. [18].

В умовах невизначеності виникає проблема управляючої системи в умовах недостатності інформації про напрям змін, що відбуваються в оточенні підприємств водного транспорту.

Розгляд проблем управління фінансово-економічною безпекою підприємств водного транспорту пов'язані з невизначеністю та нестабільністю у зовнішньому та у внутрішньому середовищі на фоні інтенсивного розвитку кризових явищ.

Управління фінансово-економічною безпекою здійснюється відповідно до концепції, яка визначається як система ідей, поглядів, установок, які пронизаний єдиним задумом, що містить шляхи вирішення виявлених проблем.

Концепція фінансово-економічної безпеки підприємства є основою для розроблення стратегії фінансово-економічної безпеки та ухвалення управлінських рішень у цій сфері [19, с. 26].

Управління фінансово-економічною безпекою має здійснюватися за певними принципами та правилами. Базуючись на принципах фінансово-економічної безпеки можливо сформувати загальну схему механізму управління станом фінансово-економічної безпеки (рис. 12).

Фінансово-економічна безпека охоплює заходи та функції управління, які здійснюються послідовно або одночасно:

- формування необхідних корпоративних ресурсів (капіталу, персоналу, інформації, технології та устаткування);
- загально стратегічне прогнозування та планування фінансово економічної безпеки за функціональними складовими;
- стратегічне планування фінансово-господарської діяльності підприємств;
- загально тактичне планування фінансово-економічної безпеки за функціональними складовими;
- тактичне планування фінансово-господарської діяльності підприємства;
- оперативне управління фінансово-господарською діяльністю підприємства;
- здійснення функціонального аналізу рівня фінансово-економічної безпеки;
- загальна оцінка досягнутого рівня фінансово-економічної безпеки [21].

Отже, тільки завдяки здійсненню у необхідному обсязі зазначених дій (заходів) можливо досягти належного рівня фінансово-економічної безпеки підприємств. Принципи функціонування механізму управління реалізуються комплексно, безперервно, оперативно та централізовано.

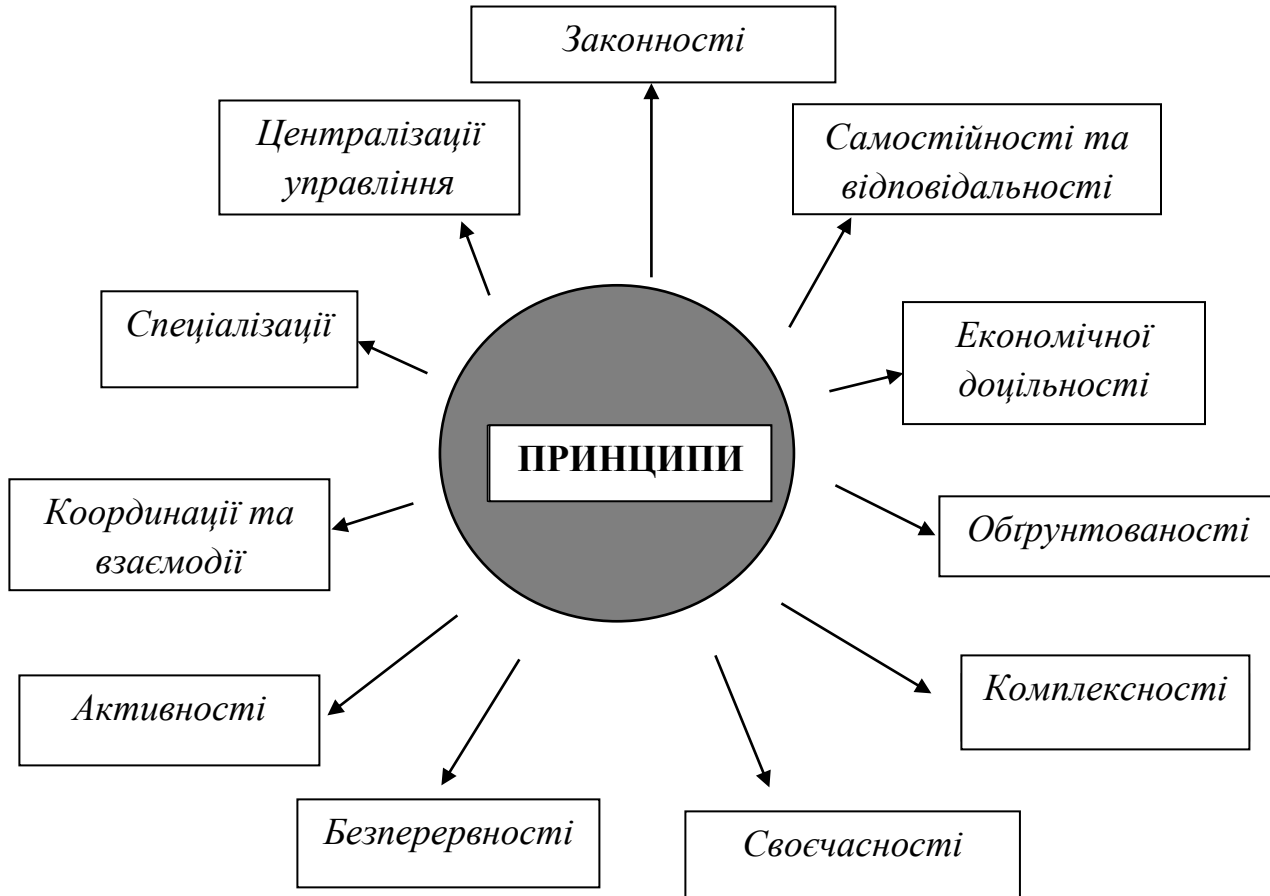


Рисунок 12 – Принципи механізму управління станом
фінансово-економічної безпеки

Джерело: складено автором з використанням [20].

Для підприємств водного транспорту головними є наступні принципи управління фінансово-економічною безпекою підприємств основної портової діяльності: системність побудови, інтегрованість із загальною системою менеджменту, інтегрованість із системою управління економічною безпекою, спрямованість на стратегічні цілі фінансово-економічного розвитку підприємства, об'єктивність, комплексний характер управлінських рішень, безперервність, оперативність та динамічність управління, варіативність підходів до розробки окремих управлінських рішень, принцип неперервності моніторингу

зовнішнього середовища підприємств, адекватність реагування на окремі загрози фінансовим інтересам, гнучкість управління (адаптивність сформованої системи фінансової безпеки), ефективність управлінських рішень, що приймаються, законність управлінських рішень, стимулювання та відповідальність персоналу і керівництва за стан фінансової безпеки підприємства.

Базуючись на принципах управління фінансово-економічною безпекою підприємств можливо формувати загальну концепцію управління станом фінансово-економічної безпеки.

Концепція управління фінансово-економічною безпекою підприємств передбачає, що «керівництво підприємства повинне сформувати систему його пріоритетних інтересів, виявити інтереси взаємодіючих з ним суб'єктів господарювання й обрати такі форми і способи погодження цих інтересів, щоб результати взаємодії підприємства з цими суб'єктами забезпечили його прибуткову роботу» [2].

Визначальним під час розробки концепції фінансово-економічної безпеки або управління фінансово-економічною безпекою визначальним є спосіб захисту інтересів підприємств водного транспорту.

Отже, управління фінансово-економічною безпекою – це сукупність взаємопов'язаних процесів планування, організації, мотивації і контролю, які забезпечують безпеку будь-якого підприємства, у тому числі і підприємств водного транспорту.

Концепція управління фінансово-економічною безпекою підприємств полягає в оперативному управлінні, яке призводить до збільшення власного капіталу шляхом:

- планування параметрів;
- оперативного контролю фактичних показників;
- оперативного виявлення та оцінки відхилень «факт-план».

Отже, особливу роль в ефективності управління фінансово-економічною безпекою грає час розробки, ухвалення і реалізації відповідного управлінського рішення.

Суб'єкти управління впливають на об'єкти управління за допомогою певних засобів, способів, прийомів – методів управління.

У зв'язку з цим, у роботі розглянуто існуючі теоретичні підходи до управління фінансово-економічною безпекою підприємств водного транспорту. У теорії існує безліч методів управління фінансово-економічною безпекою підприємств водного транспорту. У практиці управління використовують наступні основні групи методів:

- адміністративні (організаційно-розпорядчі) передбачають прямий вплив на об'єкт управління, базуються на використанні адміністративної влади та примусу, створюють передумови для використання економічних методів: накази, розпорядження, інструкції, правила тощо;
- економічні характеризуються непрямим впливом на об'єкт управління, через його економічні інтереси шляхом матеріального стимулювання;
- соціально-психологічні доповнюють адміністративні та економічні методи та базуються на закономірностях функціонування людської психіки.

У практиці управління фінансово-економічною безпекою підприємства усі три групи методів використовуються комплексно. Перераховані методи розкривають шляхи протидії реальним та потенційним небезпекам, ризикам, загрозам у визначений термін та у конкретних умовах.

У цілому, під управлінням безпекою розуміють організовані дії, які забезпечують узгодженість функціонування усіх служб, підрозділів і співробітників з метою усунення різноманітних загроз діяльності фірми [20, с. 51].

Також у науковій літературі зустрічаються наступні підходи до управління фінансово-економічною безпекою [22, с. 74]:

- з погляду суб'єктно-об'єктного підходу, управління фінансово-економічною безпекою підприємства слід розглядати як цілеспрямований вплив відповідного суб'єкта (чи суб'єктів) на визначені об'єкти, що здійснюється для досягнення певної мети та цілей управління або стану об'єкта управлінського впливу;

- з методологічного погляду, управління фінансово-економічною безпекою підприємства – система принципів і методів розробки та реалізації управлінських рішень, пов'язаних з забезпеченням захисту його пріоритетних фінансово-економічних інтересів від внутрішніх та зовнішніх загроз;

- з погляду функціонально-процесного підходу, управління фінансово-економічною безпекою підприємства – це безперервний процес виконання управлінських функцій, насамперед, організації, планування, аналізу, мотивації та контролю.

Отже, можливо зазначити, що управління фінансово-економічною безпекою підприємств водного транспорту – це сукупність взаємопов'язаних процесів планування, організації, мотивації і контролю, які забезпечують фінансово-економічну безпеку усього підприємства. При цьому процеси планування, організації, мотивації і контролю забезпечуються ретельно проведеною діагностикою, визначенням усіх видів ризику та системи критеріїв. На основі проведення діагностики та визначення сукупності загроз (ризиків) можливо сформулювати практичні рекомендації щодо мінімізації втрат від їх впливу.

У зв'язку з цим, важливою необхідністю для кожного підприємства є виробка й реалізація антикризових ефективних механізмів управління фінансово-економічною безпекою. Суть механізмів антикризового управління полягає у реалізації системи управлінських впливів, спрямованих на запобігання загрозі банкрутства, а також на своєчасне проведення фінансового оздоровлення підприємства, що забезпечує його вихід з кризового стану [18].

Отже, проаналізувавши існуючі теоретичні підходи до управління фінансово-економічною безпекою підприємств, на основі методологічного та функціонально-процесного підходу, було систематизовано етапи управління та поєднано існуючі алгоритми, що дозволило врахувати принципи управління підприємствами (рис. 13).

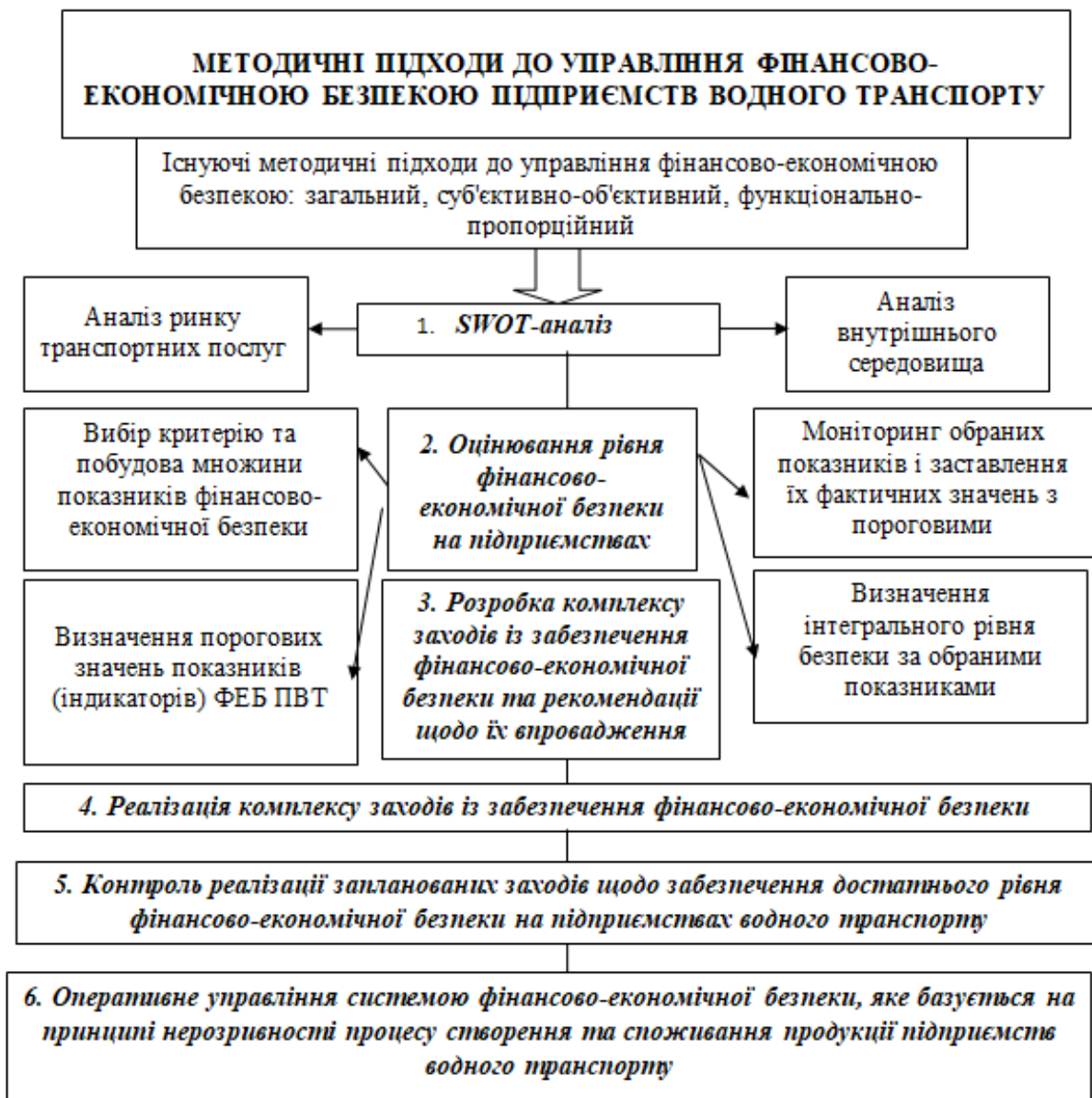


Рисунок 13 – Етапи удосконалення методичних підходів до управління фінансово-економічною безпекою підприємств водного транспорту

Втім, лише фінансовий та економічний складники виступають напрямками як оцінки, так і забезпечення корпоративної безпеки підприємства, тоді як інші – сферами для розробки операційних цілей політики її забезпечення (рис. 14).

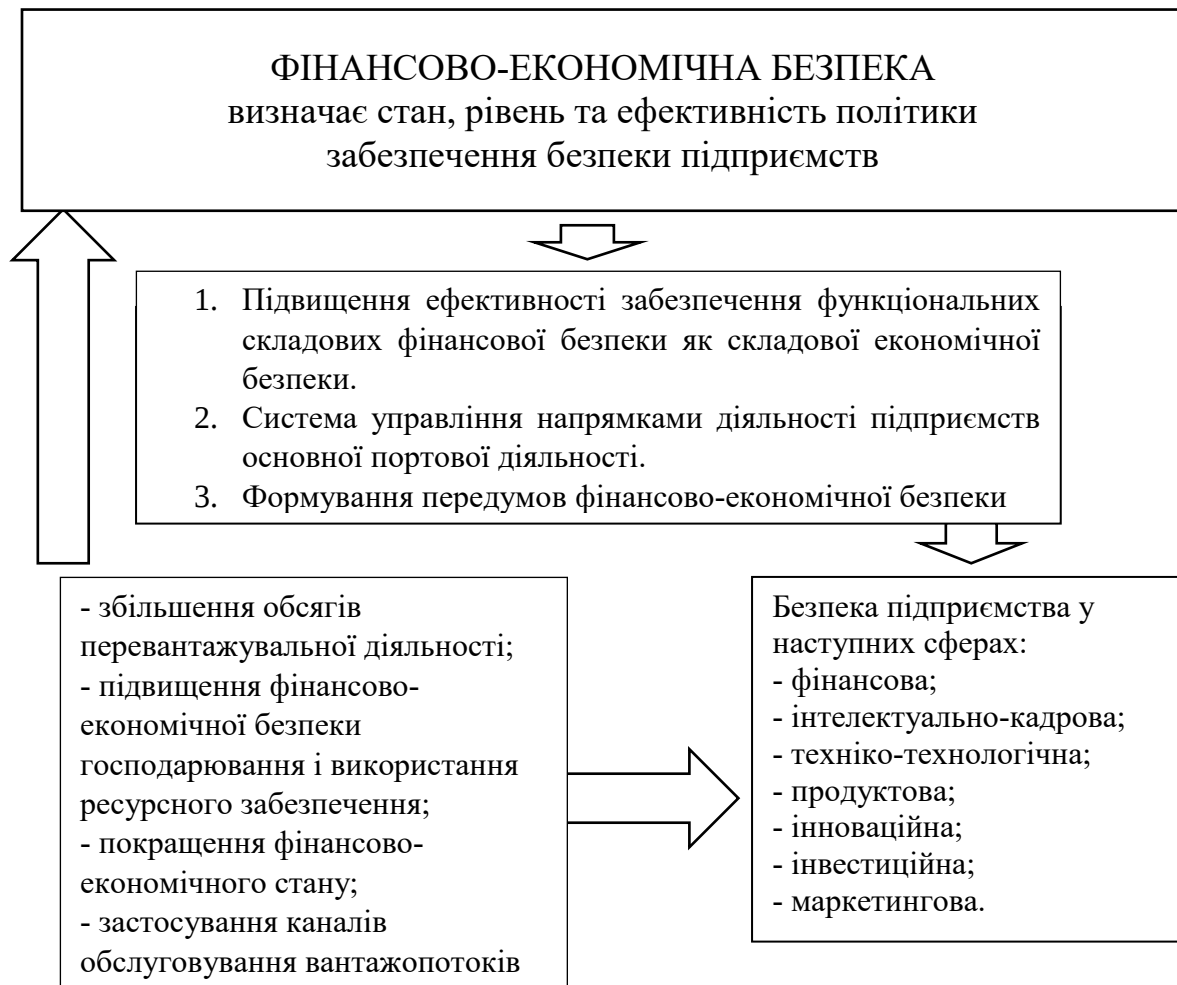


Рисунок 14 – Взаємозалежність складових безпеки підприємства

Отже, відокремлення фінансового та економічного складників безпеки підприємств абсолютно не виключає наявності та важливості моніторингу, діагностики та забезпечення інших функціональних складових безпеки. Це підтверджується й їх істотною взаємозалежністю.

Однак, сутнісні характеристики фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту потребують уточнення, зокрема на предмет диференціації їх особливостей в аспекті виокремлення функціональних складових, видів економічної діяльності та секторів підприємництва, визначення завдань та принципів безпеки, розробки надійного постійно діючого механізму її забезпечення.

Вплив загроз на господарську діяльність підприємств водного транспорту доцільно, передусім, групувати за джерелами: напрям діяльності; етап технологічного процесу; ресурсне забезпечення та етап життєвого циклу підприємства (рис. 15).



Рисунок 15 – Класифікація джерел загроз фінансово-економічній безпеці підприємств основної портової діяльності

У межах кожного з цих джерел виникають загрози погіршення життєздатності підприємств чи його функціональних складових, що потребують їх моніторингу та управління. Тому необхідно окреслити завдання і принципи забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства, відповідно до загроз його фінансово-господарській діяльності.

Загалом дотримання визначених принципів та виконання завдань дасть змогу протистояти негативним впливам зовнішнього середовища та є основою для створення повноцінного механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки.

Механізм у первинному значенні є системою, комплексом матеріальних форм та структур, що утворюють певну цілісність, у цьому розумінні він не представляє собою складно організовану систему, оскільки окремі його ланки, хоча і поєднані між собою та функціонують узгоджено, не мають властивостей організації, динамізму, відкритості, багаторівневості, ієрархії [24, с. 149].

Теоретичне узагальнення сутності економічного механізму зводиться, як правило, до того, що це система ланок, яка перетворює рух одних елементів (ланок) у потрібний рух інших. З. Герасимчук З. та Н. Вавдіюк розглядають механізм забезпечення фінансово-економічної безпеки як послідовність дій її суб'єктів і комплекс використовуваних ними функцій, принципів, методів та інструментів з метою реалізації концепції, стратегії та цільових комплексних програм забезпечення фінансово-економічної безпеки [25].

Фінансовий механізм, як стверджує В.Я. Швець, є складовою економічного механізму та представляє собою сукупність форм, методів створення і використання фінансових ресурсів з метою забезпечення потреб державних структур, суб'єктів господарювання і населення.

Розглядаючи поняття механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки, Л. Коковський визначає його як сукупність методів (економічних, соціально-

економічних, організаційних тощо) та інструментів (цільові програми, діагностика) для забезпечення безпеки [26].

О. Амелницька під механізмом управління в складі системи управління пропонує розуміти сукупність методів, принципів, форм, способів, важелів, заходів, пов'язаних із процесом їх взаємодії [27].

Розглянемо механізм управління фінансово-економічною безпекою підприємств (табл. 2).

Таблиця 2 – Механізм управління фінансово-економічною безпекою підприємств

Методи	Інструменти	Заходи
Інституційно-правові	Створення відділу економічної безпеки та його імплементація в організаційну структуру управління підприємством	– запровадження моніторингу рівня економічної безпеки та її складових; – прогнозування ризиків та розробка заходів з їх нейтралізації; – коригування планових показників діяльності у контексті забезпечення економічної безпеки; – розробка системи правил та режимів безпеки
Інформаційні	Створення механізму оперативного реагування на загрози інформаційній безпеці та поширення негативної інформації про підприємство	– аналіз, облік комерційної інформації; – створення надійної системи захисту інформації та каналів її проходження; – використання сучасних технологій захисту інформації (систем кодування і шифрування)
Організаційно-технологічні	Підвищення ефективності управління безпекою	– впровадження на підприємстві міжнародних систем управління якістю

Звернемо увагу і на те, що додаткові механізми гарантування фінансово-економічної безпеки підприємства можуть стосуватися:

- методів, інструментів та заходів системи ризик-менеджменту;
- використання асоціативних підприємницьких механізмів;
- заходів суб'єктів вищого рівня в ієрархії системи економічної безпеки;

- застосування неекономічних механізмів та методів.

Точне оцінювання загроз фінансово-економічній безпеці підприємств водного транспорту, розроблення та реалізація методів нейтралізації негативного впливу цих загроз вимагають побудови адекватного механізму управління фінансово-економічною безпекою.

Безпека залежить від розміру та типу підприємств, кількості зайнятих працівників, виду діяльності, характеру конфіденційної інформації тощо.

Система фінансово-економічної безпеки підприємства вибудовується відповідно до політики (концепції) та стратегії безпеки, які реалізуються на підприємстві. Політика безпеки являє собою систему поглядів, рішень і дій у сфері безпеки, які створюють умови для досягнення цілей бізнесу. В той же час під стратегією безпеки розуміють сукупність найбільш значущих рішень, які спрямовані на забезпечення програмного рівня безпеки функціонування підприємств.

Важливим аспектом дослідження механізму управління фінансово-економічною безпекою підприємств водного транспорту є аналіз функцій, які реалізує цей механізм. До складу основних функцій механізму управління фінансовою безпекою підприємств можна віднести планування (програмування і прогнозування), організацію і регулювання, стимулювання і контроль.

До функції планування можна віднести: оперативні та стратегічні плани, концепції та програми, прогнози.

До функції організації та регулювання – вироблення і реалізація управлінських рішень, розробка і використання фінансових інструментів.

До функції контролю – контроль-аналітичне інформаційне виконання планів і програм, аудит стану фінансово-економічної безпеки підприємств основної портової діяльності.

До функції стимулювання – використання економічних та соціально-психологічних методів управління, зростання ефективності управлінської праці.

Слід підкреслити, що управління фінансово-економічною безпекою підприємств водного транспорту спрямоване на виконання трьох задач:

- становлення системи фінансових інтересів підприємств, які потребують захисту в процесі їх функціонування, зокрема пошук ефективних методів максимізації ринкової вартості підприємств;
- ідентифікація та прогнозування внутрішніх і зовнішніх загроз реалізації фінансових інтересів підприємств;
- забезпечення ефективної нейтралізації загроз фінансовій безпеці підприємств.

Враховуючи завдання системи фінансово-економічної безпеки, процес управління фінансовою безпекою підприємств водного транспорту можна поділити на такі етапи:

- розроблення системи пріоритетних фінансових інтересів. Система фінансових інтересів повинна включати стратегію розвитку підприємств, його ціль;
- аналіз загроз фінансово-економічній безпеці підприємств. Цей етап включає такі операції, як виокремлення множини загроз фінансово-економічній безпеці підприємств, оцінювання ймовірностей їх настання, розрахунок розміру можливих збитків від реалізації сподіваних або реальних загроз, а також дослідження часткових чинників, які спричинили настання збитків.

Процес оцінювання рівня фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту включає такі кроки:

- вибір критерію ефективності фінансово-економічної безпеки, який характеризує ступінь наближення їх до безпечного стану;
- побудова множини показників (індикаторів) фінансово-економічної безпеки;

- визначення порогових значень показників (індикаторів);
- моніторинг вибраних показників і зіставлення їх фактичних значень із пороговими;
- визначення інтегрального рівня фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту за обраними показниками [2].

Наступний крок – розроблення комплексу заходів із забезпечення фінансово-економічної безпеки та рекомендацій щодо впровадження їх на практиці.

Далі – бюджетне планування реалізації розробленого комплексу заходів із забезпечення фінансової безпеки підприємств водного транспорту реалізація запланованих заходів у процесі здійснення господарської діяльності підприємств; контроль за ходом реалізації запланованих заходів щодо забезпечення достатнього рівня фінансово-економічної безпеки підприємств; оперативне управління системою фінансово-економічної безпеки підприємств за допомогою механізму зворотного зв'язку, яке проявляється у коригуванні наявної або розробці нової системи заходів із забезпечення достатнього рівня фінансово-економічної безпеки.

Для успішного управління фінансово-економічною безпекою підприємств водного транспорту необхідна ефективна система управління їх фінансами, які здатні забезпечувати компроміс між інтересами їх розвитку, наявністю достатнього рівня їх грошових коштів і забезпеченням платоспроможності. У цьому випадку основними стратегічними цілями діяльності підприємств водного транспорту є: максимізація прибутку; оптимізація структури капіталу і забезпечення фінансової стійкості; забезпечення інвестиційної привабливості; поліпшення конкурентних позицій підприємств на ринку транспортних послуг.

З огляду на фінансово-економічну безпеку, особливу увагу необхідно звернути на забезпечення достатньої ліквідності підприємств водного транспорту, недопущення їх банкрутства, підтримку позитивного рівня рентабельності тощо.

Варто зауважити, що розмір загрози фінансовій безпеці підприємств залежить від багатьох чинників, які виникають через невизначеність середовища їх існування.

Залежно від ступеня реагування на потенційну або реальну загрозу фінансово-економічної безпеці результатом їхнього прояву може бути припинення фінансово-господарської діяльності підприємств, визнання його банкрутом і, ймовірно, його ліквідація. Економічна небезпека розглядається в цьому випадку як прояв загроз фінансовій (економічній) безпеці підприємств за відсутності керівного впливу на ці загрози або застосування неадекватних заходів із нейтралізації дії цих загроз.

Між моментом реалізації загрози системі фінансово-економічній безпеки підприємств та ухваленням управлінських рішень щодо покращення його фінансово-господарського стану може виникати певне запізнення. У цьому випадку час запізнення реакції на фінансово-економічну небезпеку повинен враховуватися в процесі побудови моделі прогнозування стану фінансово-економічної безпеки. Тоді ймовірність настання певного стану K фінансово-економічної безпеки (наприклад: нормальний, передкризовий, кризовий, критичний) залежить від тривалості етапів ідентифікації та діагностики загроз, тобто:

$$K = f(T1, T2, T3, T4, T5), \quad (4)$$

де:

$T1$ – часовий інтервал виявлення фінансово-економічної загрози щодо виникнення кризового стану в діяльності підприємств водного транспорту;

$T2$ – часовий інтервал запровадження заходів потенційного попередження перетворення фінансово-економічної загрози в небезпеку;

$T3$ – часовий інтервал фактичної ідентифікації стану небезпеки;

T_4 – часовий інтервал запізнення початку ухвалення стабілізаційних управлінських рішень для нейтралізації небезпеки та виникнення кризового стану діяльності підприємств водного транспорту;

T_5 – часовий інтервал подолання небезпеки.

Для оптимізації процесу управління системою фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту необхідно розв'язати такі основні завдання:

- класифікація індикаторів системи фінансово-економічної безпеки та прогнозування динаміки оцінки рівня фінансової безпеки підприємств водного транспорту;

- оптимізація траєкторії системи фінансово-економічної безпеки підприємств за заданими стратегіями управління;

- оптимізація показників рентабельності перевантажувальної продукції та рентабельності витрат підприємств, а також комплексне узгодження відхилень у виробничих програмах підприємств, які є оптимальними розв'язками відповідних задач; оцінювання стану загроз фінансово-економічній безпеці у динаміці шляхом зіставлення темпів зростання показників діяльності підприємств.

У основі теоретичних підходів до управління фінансово-економічною безпекою на підприємствах водного транспорту лежать наступні принципи:

- на підприємствах водного транспорту фінансово-економічна безпека оцінюється швидкістю збільшення фінансових показників, в першу чергу, власного капіталу. Швидкість збільшення фінансових показників повинна бути не нижче тої, що у конкурентів;

- необхідна умова управління фінансово-економічною безпекою – наявність математичної моделі, яка повинна забезпечувати аналітичне формулювання залежності цілі від шкідливих впливів (загроз), що знижують фінансово-економічну безпеку підприємств водного транспорту. Проблема побудови адекватної математичної моделі – це проблема розкладу цілі (максимізація

прибутку та мінімізація витрат) на параметри усього процесу переробки вантажів, що описують як загрози, так і засоби захисту від них;

- для оцінки фінансово-економічної безпеки використовувати показники ефективності;

- управління фінансово-економічною безпекою – це управління за номінальними параметрами, що забезпечують номінальну швидкість збільшення їх власного капіталу.

Треба зауважити, що роль транспорту все більше зростає на сучасному етапі. Отже галузь, будучи фундаментальною, має істотний вплив на такі важливі складові національної безпеки держави як економічна, політична, соціальна, військова та інші.

У сучасних умовах у всіх галузях народного господарства необхідно здійснювати структурну перебудову. Водний транспорт особливо виділяється у міжнародній транспортній сфері. На його частку припадає велика частка зовнішньоторговельних перевезень.

Велике число небезпек і загроз українським транспортним підприємствам породила глибока економічна криза та воєнний стан. До того ж, на умови розвитку підприємництва значно впливають і такі фактори, як нестабільна політична та соціально-економічна ситуація в країні, недосконалість і часта зміна законодавства, криміналізація суспільства, корупція тощо.

Для України питання забезпечення фінансово-економічної безпеки на підприємствах водного транспорту мають особливе значення. Це пов'язано, насамперед, з розмірами території та геополітичним розташуванням нашої країни, з політичним і соціально-економічним курсами, спрямованими на подальше зміцнення суверенітету.

Однак, на тлі зростаючих показників аварійності, травматизму, збитків, зносу технічних засобів вихід української транспортної галузі на шлях сталого розвитку із забезпеченням комплексної безпеки дуже ускладнений.

Дане питання є актуальним ще й через те, що у вітчизняному законодавстві немає більш заплутаної, суперечливої і непослідовної правової бази, ніж в галузі транспортних підприємств.

Проблеми безпеки транспортних підприємств за останні роки стали ще гостріше, оскільки транспорт фактично перетворився на одну з найризикованіших сфер життєдіяльності.

Транспортна система України є складним міжгалузевим комплексом, який має комплексний взаємопов'язаний характер.

У якості вихідних даних для класифікації доцільно виділити види транспортних підсистем як об'єктів безпеки, з урахуванням специфіки загроз для різних видів транспорту, а саме, безпека повітряного транспорту, безпека морського транспорту, безпека річкового транспорту, залізничного, автомобільного та трубопровідного.

Такий підхід упорядковує класифікацію по видах транспорту та надає можливість уникнути змішання принципів класифікації, дозволяє розглядати безпеку різних видів транспорту як єдину систему видів безпеки, кожен з яких є самостійною підсистемою зі своїми характерними особливостями.

Розглянемо більш детальніше фінансово-економічну безпеку підприємств водного транспорту, тому що у економічній системі України важливу роль відіграє саме морська галузь.

На водний транспорт припадає більша частина перевезень у міжнародній транспортній сфері. Основною складовою транспортної сфери є морські порти, які є складними логістичними комплексами споруд і пристроїв, розташованих на прибережних територіях.

Закон України «Про морські порти України», який набрав чинності у 2013 році, передбачає фундаментальне реформування всього портового сектора. Також почав діяти Закон «Про концесії». Концесія є найпоширенішою формою державно-приватного партнерства, є одним із ефективніших засобів реалізації економічного потенціалу країни.

Так, на державних підприємствах морського транспорту було створено нова структура – адміністрація морських портів, яка потребує побудову системи управління фінансово-економічною безпекою підприємств, яка буде розробляти заходи, які дозволять протистояти внутрішнім та зовнішнім загрозам.

Згідно із Законом «Про морські порти України»: «Морський порт – це визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших, пов'язаних з цим, видів господарської діяльності» [1].

Порти здійснюють безліч операцій, починаючи від перевезення пасажирів і перевалки вантажів, до надання послуг з їх зберігання та забезпечення судноремонтних послуг.

Предмет портової діяльності становлять наступні роботи та послуги, що надаються на території морських портів:

- навантаження, розвантаження і обслуговування суден у порядку черговості їх приходу до порту;
- перевантаження вантажів з інших видів транспорту на судно і у зворотному порядку, складські операції з вантажами;
- обслуговування пасажирів морського транспорту, перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти;
- допоміжні операції, необхідні для забезпечення життєдіяльності порту;
- інші види відповідно до статусу порту.

Здійснення портами господарської діяльності має відбуватися за таких умов:

- обслуговування лінійних суден здійснюється згідно з оголошеним розкладом ліній;

- аварійні судна обслуговуються позачергово (аварійний стан судна визначається капітаном порту).

Одним з основних видів робіт та послуг у портів є стивідорні роботи та послуги (від англ. *stevedore*, іспан. *estivador* – укласти вантаж).

Стивідорні роботи – це роботи, пов'язані з виконанням навантажувально-розвантажувальних робіт, укладання вантажів на судні. В залежності від умов перевезення та фрахтування ці роботи оплачуються фрахтувальником чи судновласником, а в іноземних портах, як правило, – пароплавством чи судноплавною компанією. Для виконання стивідорних робіт в порту можуть залучатися стивідорні компанії – суб'єкти господарювання, що спеціалізуються на виконанні стивідорних робіт в портах. Стивідорні роботи не включаються у собівартість перевезень, тому сплачуються додатково до тарифів на морські перевезення.

Більшість портових підприємств виконує увесь комплекс стивідорних робіт, однак можливою є їх спеціалізація по виконанню стивідорних та термінальних операцій, у зв'язку з цим до них застосовують терміни – «стивідор» і «термінальний оператор». Такий розподіл є найбільш характерним для контейнерних терміналів.

У деяких країнах існують відступи від загальноприйнятих наведених формулювань умов, оскільки звичаї та правила тлумачення умов договору перевезення не відповідають умовам запродажних контрактів й чартерів.

Однак, для забезпечення прискореної та якісної доставки вантажів необхідна взаємодія усіх суб'єктів транспортної діяльності.

Схема взаємодії усіх учасників транспортного процесу наведена на рис. 16.



Рисунок 16 – Схема взаємодії учасників транспортного процесу

У цій схемі вантажі є обіговими коштами вантажовласників. Економічною вигодою в транспортних перевезеннях є прискорення їхнього обігу. Виходячи з цього правила складають вантажі, споживання і виробництво яких є доцільним. Для вантажовласника не має значення де буде зберігатися його вантажі (на складі перевізника чи споживача), головне щоб виконувався його обіг, а саме розвантажування (завантажування) судна та зберігання.

Отже, для побудови ефективної системи управління фінансово-економічною безпекою підприємств водного транспорту, необхідно враховувати взаємозв'язок процесів планування вантажопотоків, організації роботи суміжних видів транспорту, контролю за їх виконанням, які забезпечують фінансово-економічну безпеку порту взагалі.

Для цього необхідно провести аналіз та оцінку стану фінансово-економічної безпеки, вибрати ефективні заходи протидії фактором загроз, а саме – провести операційне коригування планів вантажопереробки, змінити бізнес-процеси або їх параметри, комбінувати фінансовий та страховий захист, поліпшити управління структурою капіталу, провести резервне фінансування.

Для забезпечення ефективного управління фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту необхідно враховувати певний рівень трудового життя персоналу, стимулювати його нарощення та розвиток для забезпечення ефективної та прибуткової роботи.

Не можна не враховувати процесів глобалізації, тобто взаємопроникнення господарських систем різних країн, викликаного загостренням конкуренції і прискоренням науково-технічного прогресу. В даний час існують підприємства, що діють на основі парадоксальної концепції «порт без порту». Підприємствами цього типу є принципово нові виробничо-інформаційно-технічні утворення, засновані на вживанні інтермодальних логістичних ліній. Поява таких підприємств водного транспорту може різко підвищити конкурентоспроможність України серед інших морських держав Європи. Всі напрями підвищення конкурентоспроможності підприємств водного транспорту мають бути зорієнтовані на досягнення єдиної мети – корінної зміни всього портового бізнесу України і входження в міжнародний ринок портових послуг на рівноправних умовах, де особливу роль в даному процесі повинні зіграти управлінські та інформаційні технології [20].

На базі проведених досліджень було удосконалено поняття «фінансово-економічна безпека» з урахуванням галузевої специфіки, яке ускладнюється різноманітністю комплексу послуг по перевантаженню вантажів, нестабільністю та нерівномірністю вантажопотоків.

Проведений аналіз літературних джерел виявив, що концепція управління фінансово-економічною безпекою підприємства полягає в оперативному аналітичному управлінні швидкістю збільшення власного капіталу, а під управлінням фінансово-економічною безпекою підприємства розуміють систему принципів і методів розроблення та реалізації управлінських рішень, які пов'язані

із забезпеченням захисту його пріоритетних фінансово-економічних інтересів від внутрішніх і зовнішніх загроз.

Після проведення порівнювальної оцінки існуючих теоретико-методичних підходів до управління фінансово-економічною безпекою підприємств та політику їх забезпечення, визначено, що найбільш узагальнюючими є методологічний і функціонально-процесний підхід, на основі яких було систематизовано етапи управління та поєднано існуючі алгоритми, що дозволило врахувати принципи нерозривності процесу перевантаження вантажів в управлінні фінансово-економічною безпекою.

Дослідження довели, що до основних напрямків забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств слід віднести:

- моніторинг, аналіз і прогнозування загроз фінансово-економічній безпеці в усіх сферах їх прояву;
- визначення критеріїв фінансової безпеки та їх порогових значень;
- розроблення системи заходів та механізмів забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств;
- активізація діяльності законодавчих та виконавчих органів державної влади України щодо реалізації комплексу заходів, спрямованих на попередження та послаблення загроз фінансовим інтересам;
- підтримка на необхідному рівні стратегічних та мобілізаційних ресурсів підприємства.

У зв'язку з викладеним, можливо зробити висновок: для ефективного управління фінансово-економічною безпекою підприємств водного транспорту необхідно попереднє оцінювання та аналіз стану фінансово-економічної безпеки, розробка основ управління фінансово-економічною безпекою, формування системи показників фінансової складової безпеки підприємств водного транспорту.

Перелік використаних джерел до розділу 6

1. Закон України «Про морські порти України» зі змінами від 04.07.2013 р. № 406-VII. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
2. Барановський О.І. Фінансова безпека в Україні (методологія оцінки та механізми забезпечення): монографія. К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2004. 759 с.
3. Васильєв О.В., Мейта В.І. Формування системи управління економічною безпекою промислових підприємств. *Економічний аналіз*. 2013. № 2. С. 138-145.
4. Моделювання економічної безпеки: держави, регіону, підприємства: монографія: за ред. В. М. Геєця. Харків: «ІНЖЕК», 2006. 239 с.
5. Євдокімов Ф.І., Мізіна О.В., Бородіна О.О. Узагальнююча оцінка фінансової складової рівня економічної безпеки підприємства. *Наукові праці ДонНТУ*. 2002. №47. С. 6-12.
6. Єрмошенко М.М., Горячова К.С., Ашуєв А.М. Економічні та організаційні засади забезпечення фінансової безпеки підприємства. К.: Національна академія управління, 2005. 78 с. (Препринт наукової доповіді: за наук. ред. М.М. Єрмошенко).
7. Козаченко А.В., Пономарев А.Н., Ляшенко А.Н. Економічна безпека: сутність та механізм забезпечення. К.: Либра, 2003. 280 с.
8. Козак Л.С. Теоретичне обґрунтування та оцінка рівня економічної безпеки підприємства в системі антикризового управління. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2010. № 2. Т. 1. С. 68–72.
9. Кучеренко О.О. Управління економічною безпекою підприємств залізничного транспортного машинобудування: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04. Х., 2010. 21с.

- 10.Шемаєва Л.Г. Економічна безпека підприємств у стратегічній взаємодії з суб'єктами зовнішнього середовища: автореф. дис. д-ра. екон. наук. К., 2010. 39 с.
- 11.Бойко М.О. Ідентифікація і побудова класифікації загроз економічної безпеки підприємств портової галузі. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2015. № 1(50). С. 63-81.
- 12.Кібік О.М., Постоленко Ю.П., Широков М.О. Передумови ефективного функціонування системи бюджетування підприємств портової діяльності України. *European Journal of Economics and Management*. 2015. V. 1, 2. P. 133-137.
- 13.Котлубай В.О., Хаймінова Ю.В., Старник Н.Ю. Удосконалення тарифної політики на морському транспорті. *Вісник ОНУ імені І.І. Мечникова*. 2013. Т. 18. Вип. 3/2. С. 50-53.
- 14.Онешко С.В. Особливості побудови системи управління економічною безпекою в портовій діяльності. *Проблеми розвитку транспорту і логістики*: зб. тез VII міжнар. наук.-практ. конф., 2017. С. 257-259.
- 15.Фінансові аспекти діагностики економічної безпеки підприємств портової галузі: монографія / за заг. ред. д.е.н., проф. Л.В. Ширяєвої. ОНМУ. О.: Інтерпрінт, 2015. 174 с.
- 16.Бондаренко О.М. Оцінка економічної безпеки авіакомпанії: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.07.04. К.: НАУ, 2004. 19 с.
- 17.Мунтіян В.І. Економічна безпека України: монографія. К.: КВІЦ, 2007. 462 с.
- 18.Корецька О.В. Теоретико-методичне забезпечення управління фінансово-економічною безпекою підприємств основної портової діяльності: дис. к.е.н.: 08.00.04. Одеса: ОНПУ, 2021. 237 с.
- 19.Ільяшенко С.Н. Оцінка складових економічної безпеки підприємств. *Наукові*

- праці*. 2002. № 48. С.16-22.
20. Фінансовий менеджмент: підручник: за заг. ред. А.М. Поддєрьогіна. К.: КНЕУ, 2005. 536 с
 21. Кучеренко О.О. Управління економічною безпекою підприємств залізничного транспортного машинобудування: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04. Х., 2010. 21с.
 22. Донець Л.І., Ващенко Н.В. Економічна безпека підприємства. К.: Центр учбової літератури, 2008. 240 с.
 23. Бойко М.О. Ідентифікація і побудова класифікації загроз економічної безпеки підприємств портової галузі. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2015. № 1(50). С. 63-81.
 24. Горячева К.С. Фінансова безпека підприємства. Сутність та місце в системі економічної безпеки. *Економіст*. 2003. №8. С. 65-67.
 25. Герасимчук З.В. Економічна безпека регіону: діагностика та механізм забезпечення: монографія. Луцьк : Надстир'я, 2006. 244 с.
 26. Коковський Л.О. Географічний вимір економічної безпеки України: автореф. дис. канд. геогр. наук: 11.00.02. К., 2008. 18 с.
 27. Амельницька О.В. Управління виробничо-господарською діяльністю локальних електричних мереж: автореф. дис. канд. екон. наук. Донецьк, 2008. 20 с.
 28. Бланк І.А. Управління фінансовою безпекою підприємств. К.: Ельга, Ніка-Центр, 2004. Вип. 10. 784 с.
 29. Довбня С.Б., Гічова Н.Ю. Діагностика рівня економічної безпеки. *Фінанси України*. 2008. № 4. С. 88-97.

РОЗДІЛ 7

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

У зв'язку із зростанням умов невизначеності та ризиків, а також збільшення числа загроз у сучасному світі, зокрема воєнні дії, які відбуваються на території України, наша держава переживає важкий період свого розвитку, що сильно впливає на функціонування і фінансово-економічний стан вітчизняних суб'єктів господарювання (зокрема, підприємств морської галузі). Тому, проблема безпеки цих підприємств набуває надзвичайної актуальності. Нестабільність фінансових ринків, коливання цін на базові активи та ресурси, а також можливі військові конфлікти створюють серйозні виклики для суб'єктів господарювання морського бізнесу.

У визначених умовах підприємства повинні розглядати нові підходи до забезпечення своєї безпеки, включаючи фінансово-економічну безпеку. Фінансова безпека стає ключовою частиною загальної системи безпеки, особливо для підприємств морської галузі. Оцінка фінансової продуктивності та фінансового стану цих підприємств має вирішальне значення не лише для власників і керівників, а також для інвесторів, співпрацівників, кредиторів та органів влади [1, 2, 3].

Послаблення фінансового аспекту економічної стійкості зазначених підприємств може вказувати на зниження їхньої платоспроможності, збільшення відстрочки платежів як для кредиторів, так і для боржників, а також на зменшення їхньої фінансової стійкості, й, як результат, конкурентоспроможності.

Важливо підкреслити, що функція забезпечення безпеки є невід'ємною складовою для процесу життєздатності кожного учасника морського бізнесу. Це

особливо актуально в умовах складного економіко-правового середовища в морській галузі, яке включає в себе такі фактори, як фінансово-економічна криза, інфляційні процеси, зниження купівельної спроможності населення і викривлене конкурентне середовище, що утворюється через взаємодію між бізнесом і владою. Ця ситуація іноді призводить до надмірних бар'єрів для доступу інших учасників до ринків і ресурсів, а також обмежує можливості розвитку менших гравців у морській галузі через домінування крупних компаній зі значними фінансовими ресурсами, які витісняють менш ліквідних та менш конкурентоспроможних гравців. Актуальні також ускладнення, спричинені змінами в системі оподаткування, зростанням тіньового сектору, наслідками пандемії та проблемами, пов'язаними з військовими конфліктами, які відбуваються у сучасний період.

Дослідження фінансово-економічної безпеки підприємства базується на теоретико-методологічній основі, яку створили багаточисельні іноземні і вітчизняні дослідники. Серед таких науковців можна визначити роботи І. Бінька, І. Бланка, Т. Васильціва, В. Геєця, Ю. Лисенка, А. Козаченка, А. Ляшенка, Б. Мізюка, І. Мойсеєнка, В. Мунтіяна, В. Пономарьова, А. Загороднього та інших.

Визначені фахівці внесли значний внесок у розуміння та аналіз проблем фінансової та економічної безпеки підприємств, розробили методики та підходи до їх вивчення та управління. Надали підґрунтя для розвитку сучасних концепцій та стратегій забезпечення фінансової безпеки підприємств, що стають своєчасними в умовах зростаючих економічних та фінансових ризиків [2, 4, 7].

Розроблена теоретична база є важливим ресурсом для дослідження та вдосконалення підходів до забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств і сприяє розвитку сучасної науки у цій галузі. Аналіз наукових джерел підтверджує актуальність розгляду теми фінансово-економічної безпеки підприємств морської галузі в наукових дослідженнях [6, 8, 10].

Метою даного дослідження є проведення аналізу існуючих теоретичних засад забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств морської галузі та оцінка стану фінансової безпеки підприємства з метою узагальнення теоретичних положень, що стосуються сутності фінансово-економічної безпеки, її складових і способів забезпечення.

На сьогоднішній день, питання, пов'язані з теоретичними основами фінансово-економічної безпеки підприємств у морській галузі, залишаються менш дослідженими, порівняно з іншими галузями, такими як банки, страхові компанії та інші фінансові установи. Проте важливо зауважити, що Україна - морська держава і, тому, морський сектор є суттєвою частиною її економіки, і, тому, фінансово-економічна безпека цієї галузі значно впливає на загальний стан національної економіки і є важливим фактором її стабільності та розвитку [5, 6, 11].

У своїх роботах Ю.Г. Лисенко пропонує розглядати поняття фінансової безпеки підприємства як рівень його фінансового стану, який може бути кількісно та якісно визначений. Цей рівень повинен забезпечувати стабільну можливість захисту пріоритетних та збалансованих фінансових інтересів підприємства від конкретних реальних і потенційних загроз, незалежно від їхнього зовнішнього або внутрішнього характеру. Параметри цього рівня фінансової безпеки визначаються на основі фінансової політики, яку обирає підприємство [12].

На погляд Гукової А. В. та Анікіної І. Д., економічна безпека підприємства може бути розглянута як здатність підприємства успішно втілювати свою стратегію та досягати поставлених цілей в умовах невизначеності [13].

У своїх наукових дослідженнях В. Шлемко та інші вітчизняні науковці в основному, розглядають поняття "економічна безпека" як можливість забезпечити свій незалежний і стабільний розвиток, зберігання стабільності громадського суспільства та його інститутів, а також забезпечення. Тобто, економічна безпека

розглядається як здатність держави захищати національні економічні інтереси від різних зовнішніх і внутрішніх загроз [13].

Важливо підкреслити, що основною метою забезпечення фінансово-економічної безпеки будь-якого підприємства є забезпечення його стабільності функціонування і створення умов для подальшого розвитку. Цього можна досягти за допомогою своєчасного виявлення та запобігання зовнішнім і внутрішнім загрозам і викликам [9, 12, 13].

Для підприємства у морській галузі досягнення стабільного росту, підтримання високих фінансових результатів і досягнення цілей, які відповідають інтересам власників неможливе без розробки та впровадження виробленої стратегії. У сучасній економіці успішна стратегія нерозривно пов'язана з функціонуванням системи фінансової безпеки. Стан фінансів підприємства у морській галузі значно впливає на його ефективність у конкурентному середовищі. Це вимагає детального вивчення проблем, пов'язаних з забезпеченням фінансово-економічної безпеки підприємств у морському бізнесі [6].

Потрібно відзначити, що фінансову безпеку підприємств морської галузі розглядають як систему, яка дозволяє виявляти потенційні ризики і загрози, оперативно знаходити ефективні шляхи протидії їм, забезпечуючи сталий фінансовий стан підприємств та їх можливість для подальшого розвитку і виживання. Для досягнення такого результату необхідно постійно моніторити оточуюче середовище функціонування цих підприємств та визначати фактори, які впливають на їх фінансову безпеку.

Важливо зробити акцент на тому, що економічна безпека підприємства охоплює сім основних функціональних складових, а саме: фінансову, інтелектуальну, кадрову, техніко-технологічну, політико-правову, екологічну, інформаційну та силову. Ці компоненти взаємодіють та співпрацюють один з

одним, як система, для створення комплексної економічної безпеки підприємства [14].

Головну роль у загальній безпеці підприємства морського бізнесу відіграє фінансова складова, оскільки фінансова діяльність становить основний ресурсний фундамент для втілення економічної стратегії підприємства. Практично всі завдання, пов'язані з розвитком підприємства, розширенням обсягів та оновленням активів, потребують додаткових фінансових ресурсів. Вибір джерел для надходження цих ресурсів та оптимізація витрат на їх залучення визначають рівень економічної самостійності підприємства і ефективність його господарської діяльності.

Можна прийти до висновку, що забезпечення економічної безпеки будь-якого підприємства, включаючи підприємство морської галузі, неможливе без збереження фінансової стійкості та ефективного управління фінансами.

Важливим передбаченням для забезпечення фінансової стійкості підприємства в морському бізнесі є ефективний фінансовий менеджмент. Це включає в себе систему принципів і методів, пов'язаних з ухваленням та впровадженням управлінських рішень, які стосуються формування, розподілу і використання фінансових ресурсів підприємства, а також організацію обігу грошових коштів [12]. Він допомагає забезпечити стабільність фінансового стану, раціонально використовувати фінансові ресурси, мінімізувати фінансові ризики та забезпечувати фінансову безпеку підприємства (у тому числі підприємства морської галузі).

Слід зазначити, що для точного оцінювання загроз фінансово-економічній безпеці підприємства морського бізнесу та розробки методів їх нейтралізації необхідно побудувати ефективний механізм управління фінансово-економічною безпекою.

Такий механізм управління фінансовою безпекою підприємства дозволяє успішно досягати поставлених цілей і завдань, а також сприяє ефективному захисту фінансових інтересів підприємства морського бізнесу від потенційних загроз, як внутрішніх, так і зовнішніх.

Менеджмент фінансово-економічної безпеки підприємства морської галузі спрямоване на виконання наступних завдань [15]:

- створення системи фінансових інтересів підприємства, які потребують захисту під час його операцій, включаючи пошук ефективних стратегій для збільшення ринкової цінності підприємства в морській сфері;
- ідентифікація та прогнозування внутрішніх і зовнішніх загроз, які можуть впливати на реалізацію фінансових інтересів підприємства, зокрема врахування особливостей морського бізнесу;
- забезпечення цілеспрямованої ліквідації загроз фінансовій безпеці підприємства морської галузі, включаючи розробку та впровадження заходів щодо запобігання можливим фінансовим ризикам і забезпечення стабільності фінансового стану.

Також існують різні підходи до оцінювання рівня фінансової безпеки підприємства морської галузі, серед яких виділяються індикаторний підхід, ресурсно-функціональний підхід, застосування критерію «мінімум сукупного збитку, який завдається безпеці» тощо. Розглянемо більш детально ці підходи [6].

Так, індикаторний підхід до оцінювання рівня фінансової безпеки полягає у використанні конкретних індикаторів або показників, які відображають фінансовий стан і стійкість підприємства. Цей підхід дозволяє кількісно оцінити рівень фінансової безпеки на підставі доступних фінансових даних.

Типові індикатори, які можуть бути використані для оцінювання фінансової безпеки підприємства включають наступні: коефіцієнти ліквідності, коефіцієнти платоспроможності, коефіцієнти фінансової стійкості, коефіцієнти рентабельності.

Оцінюючи ці індикатори та їх динаміку, можна говорити про рівень стабільності фінансового стану підприємства та його здатність забезпечити фінансову безпеку.

Ресурсно-функціональний підхід до оцінювання рівня фінансової безпеки підприємства враховує ресурси, які використовуються підприємством та його функції в контексті забезпечення фінансової стабільності та захисту від ризиків. Даний підхід дозволяє глибше розуміти, як підприємство взаємодіє зі своїми фінансовими ресурсами та як ця взаємодія сприяє досягненню його фінансової безпеки.

Застосування критерію «мінімум сукупного збитку, який завдається безпеці» є одним із підходів до оцінки ризику в контексті фінансової безпеки підприємства. Допомогає підприємству керувати ризиками та забезпечити фінансову безпеку, мінімізуючи можливі втрати. Важливою частиною процесу є аналіз та оцінка ризиків, а також впровадження ефективних заходів для їх управління та мінімізації [15].

Важливим компонентом у підвищенні рівня фінансово-економічної безпеки підприємства морської галузі є реалізація економічних заходів, спрямованих на покриття збитків та усунення причин їхнього виникнення, відновлення (збереження) ліквідності та платоспроможності, скорочення суми заборгованості, поліпшення структури оборотних коштів тощо. Формування надійної системи фінансово-економічної безпеки на підприємстві морської галузі передбачати впровадження наступних економічних заходів: оптимізація витрат; впровадження кошторисного фінансування; економія ресурсів; зменшення дебіторської заборгованості; вдосконалення системи взаєморозрахунків; удосконалення

процесів розрахунків із постачальниками та партнерами і системи стимулювання праці; оптимізація ціноутворення та джерел фінансування [5, 6].

Розглянуті вище заходи сприяють підвищенню фінансової безпеки підприємства морської галузі і забезпечують його стійкість та ефективність в умовах невизначеності та конкурентного ринкового середовища. Спрямовані на забезпечення надійної фінансово-економічної бази для подальшого розвитку та досягнення цілей, які відповідають інтересам власників та суспільства в цілому.

Забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства морської галузі належним чином передбачає підготовку та підвищення кваліфікації персоналу, відповідального за розробку та впровадження економічних, фінансових, податкових та грошово-кредитних стратегій підприємства. Серед цього персоналу можуть бути фінансові директори (менеджери), головні бухгалтери, внутрішні аудитори. Вимоги до рівня та якості їхньої професійної підготовки в останні роки значно зросли як з боку самого підприємства-роботодавця, так і з боку держави.

Організація та функціонування цієї системи залежать від масштабів та складності корпоративної структури підприємства морської галузі. Для невеликих підприємств можуть застосовуватися більш прості схеми, процеси та процедури для досягнення своїх цілей у сфері фінансово-економічної безпеки.

Перелік джерел посилання до розділу 7

1. Ареф'єва О.В., Кузенко Т.Б. Планування економічної безпеки підприємств. К.: Європейський університет, 2004. 170 с.
2. Геєць В.М. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство: монографія / за ред. В.М. Геєця. Х.: ВД «ІНЖЕК», 2006. 240 с.

3. Хачатуров Е., Підпала І. Перспективи розвитку та правове забезпечення морської галузі. *Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка*. 2012. №94. С. 102-105.
4. Бєлялов Т.Е., Корінь І.В. Фінансово-економічна безпека підприємства та напрями її підвищення. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2017. № 2 (07). URL: <https://chmnu.edu.ua/wp-content/uploads/2019/07/Byelyalov-T.E.-Korin-I.-V..pdf>
5. Фінансові аспекти діагностики економічної безпеки підприємств портової галузі: монографія / за заг. ред. д.е.н., проф. Л.В. Ширяєвої. ОНМУ. О.: Інтерпрінт, 2015. 174 с.
6. Ширяєва Л.В., Онешко С.В., Чиж Л.П. та ін. Формування механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки в системі управління портовими підприємствами: монографія; за заг. ред. Л.В. Ширяєвої. К.: Видавничий дім «Інтернаука», 2021. 174 с. DOI: 10.25313/978-966-97817-6-5. URL: <https://www.inter-nauka.com/uploads/public/16158187728782.pdf>
7. Фінансово-економічна безпека підприємств України: стратегія та механізми забезпечення: монографія / Васильців Т.Г., Волошин В.І., Бойкевич О.Р., Каркавчук В.В. / за ред. Т.Г. Васильціва. Львів: Видавництво, 2012. URL: <https://ird.gov.ua/irdp/p20080802.pdf>
8. Горячева К.С. Фінансова безпека підприємства. Сутність та місце в системі економічної безпеки. *Економіст*. 2003. № 8. С. 65-67.
9. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19 червня 2003 р. № 964ІУ . Відомості Верховної Ради України. 2003. № 39. С. 351.
10. Єрмошенко М.М. Фінансова безпека держави: національні інтереси, реальні загрози, стратегія забезпечення. К.: Київський національний торговельно-економічний університет, 2001. 309 с.

- 11.Єрмошенко А.М. Співвідношення основних категорій фінансової безпеки страхових організацій. *Вісник Української академії банківської справи*. 2005. № 1. С. 33-38.
- 12.Крючко Л.С. Теоретичні засади фінансової безпеки підприємства. *Економічна наука*. 2013. № 15. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/15_2013/12.pdf
- 13.Пігуль Н.Г., Хомутенко А.В. Теоретичні основи фінансової безпеки підприємства та механізм управління нею. *Вісник СумДУ. Серія «Економіка»*. 2019. № 2. URL: <https://visnyk.fem.sumdu.edu.ua/media/attachments/2019/12/17/10-80-87.pdf>
- 14.Сова О.Ю. Напрями вдосконалення механізму управління фінансовою безпекою підприємств. *Вчені записки. Ун-т економіки та права «КРОК». Сер.: Економіка*. 2014. Вип. 37. С. 97-103.
- 15.Череп О.Г., Урусова З.П., Урусов А.А. Управління фінансово-економічною безпекою підприємств в Україні. *Вісник ЖДТУ. Серія: Економічні науки*. 2012. № 3 (61). С. 328-330.

РОЗДІЛ 8

ЕКОНОМІЧНА СТІЙКІСТЬ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАНЬ ШВИДКОПСУВНИХ ПРОДУКТІВ

Вантажі, що знаходяться під температурним контролем при перевезенні, перевалці та зберіганні вимагають підтримки певного температурного режиму, вологості та дотримання специфічних санітарно-гігієнічних вимог. Традиційне вітчизняна назва цього класу – вантажі, що швидко псуються.

Номенклатура вантажів, що перевозяться під температурним контролем, як і діапазон температур, в якому здійснюється їх доставка, дуже широкі.

До них відносяться харчові продукти, квіти та інші рослини, а також великий обсяг продукції фармацевтичної та хіміко-біологічної промисловості. Іноді під температурним контролем перевозять комп'ютери та комплектуючі для них, акумуляторні батареї, шкіри та інші товари.

Оптимальний режим транспортування в кожному випадку визначається не тільки властивостями товару, що перевозиться, але також порою року, тривалістю транспортування, кліматичними умовами пунктів відправлення та призначення, іншими факторами.

При доставці таких товарів логістичні компанії в останні роки все ширше використовують рефрижераторні контейнери – самостійні конструктивні одиниці, що значно зменшують вірогідність псування та розкрадання товарів в процесі транспортування, отже, зменшують і відповідні штрафні виплати компаній.

Рефрижераторні контейнери виявились також фактором певних змін на ринку морських перевезень.

У зв'язку з тим, що для їх перевезення можуть використовуватись звичайні контейнеровози, на яких додатково встановлюється електричне обладнання,

почався процес скорочення частки спеціалізованих суден-рефрижераторів в обсягах перевезень вказаної категорії вантажів.

За даними [2] найбільшими рефрижераторними контейнеровозами є вантажні судна «Dole Chile» та «Dole Columbia», які здатні взяти на борт до 1000 рефрижераторних контейнерів. Вони побудовані в 1999 та 2000 роках і стали першими в світі контейнеровозами, що призначені для перевезення виключно таких контейнерів. Можна припустити, що будівництво подібних спеціалізованих суден буде, скоріш, носити одиничний характер.

На даному етапі розвитку ринку морських перевезень рефрижераторних контейнерів існують певні негативні фактори, які стримують його розвиток та обумовлюють суттєві переваги на ньому крупніших перевізників, що мають до того ж диверсифіковану виробничу структуру.

По-перше, це – дефіцит рефрижераторних контейнерів. За інформацією [3], наприклад, в 2020 році даний фактор змусив навіть крупніші компанії – перевізників вводити певні обмеження в свою роботу. Так, компанія Harpag-Lloyd ввела заборону на вивіз порожніх рефрижераторних контейнерів з європейських складів та припинила розміщення букингів для порожніх 40' рефконтейнерів на складах в Німеччині, Австрії, Швейцарії, Угорщині та Чехії. Затримки в обробці рефконтейнерів в Китаї внаслідок посилення вимог митниці та умов дезінфекції імпортованих продовольчих товарів змусили японську компанію Ocean Network Express (ONE) призупинити доставку рефконтейнерів в низку китайських портів [4].

Ситуація щодо дефіциту контейнерів зберігається і на теперішній час. Це обумовлюється не тільки зростанням попиту на продовольчі товари і делікатеси у світі, але й недостатніми промисловими потужностями щодо виробництва рефрижераторних контейнерів. Є і ще одна причина. Оскільки в рефконтейнерах

можна перевозити і звичайні вантажі, при стрімкому зростанні фрахтових ставок власники таких контейнерів охоче віддають їх під такі перевезення.

За оцінками світовий парк рефрижераторних контейнерів налічує до 5 млн. одиниць, з них до 3-х млн. одиниць мають термін експлуатації до 10 років, всі інші – більше 10 років.

Можна звернути увагу на те, що одним з виробників рефрижераторних контейнерів є Maersk Container Industry, у якого були виробничі потужності в Китаї та Чилі. Тепер завод в Чилі закритий із-за його не конкурентоспроможності, а виробництво рефконтейнерів консолідоване в Циндао, КНР.

Ціна 20-футового рефрижераторного контейнера на українському ринку сягає біля 300 тис. грн., 40-футового – біля 330 тис. грн. На зарубіжних ринках 40-футовий рефконтейнер коштує від 4,4 до 8,5 тис. долл., 20-футовий – від 4,5 тис. долл.

Незважаючи на описані вище проблеми з обладнанням, ринок морських перевезень рефрижераторних контейнерів являється дуже привабливим для економічних суб'єктів, оскільки ставки на теперішній час достатньо високі і забезпечують компаніям – перевізникам навіть надприбутки. До того ж, останні роки вони помітно зростають.

Якщо в кінці 3-го кварталу 2021 року ставка за рефконтейнер складала близько 4,6 тис. долл. за FEU (еквівалент 40-футового контейнера), то в 1-му кварталі 2023 року – вже 5945 долл. за FEU.

Для того, щоб підкреслити характеристику ринку перевезень рефрижераторних контейнерів як близького до стана олігополії, можна навести інформацію з Review of Maritime Transport 2022 [1], що описує загальні тенденції на ринку морських перевезень контейнерів.

У цьому документі вказується, що в даному секторі набирає обороти концентрація виробництва, яка здійснюється шляхом об'єднання та поглинання компаній.

Окрім того, йде процес вертикальної інтеграції, коли судноплавні компанії стають власниками портових терміналів, а також створюють у своєму складі підприємства з виробництва контейнерів, тощо.

Внаслідок цього частка 20 найпотужніших перевізників за період з 1996 по 2022 роки у загальній провізній спроможності контейнерного флоту зросла з 48 до 91%, а на кінець 2022 року 4 компанії контролювали більше 50% потужності ринку.

Концентрація в цьому секторі фрахтового ринку відбувається і на локальних ринках окремих країн. Це – загальна тенденція. В невеликих острівних державах олігополія або дуополія змінюється на монополію.

4 компанії, що контролюють 50% ринку, це – MSC, A.P. Moller-Maersk, CMA CGM Group, COSCO Group.

Наявність у вказаних компаніях виробничих підрозділів (інтегрованих підприємств) різної виробничої спрямованості дозволяє їм не просто здійснювати перевезення рефрижераторних контейнерів від порту до порту, але й пропонувати своїй клієнтурі доставку продуктів за принципом «від дверей – до дверей», використовуючи побудовані власні ланцюги постачань вантажів, що вимагають особливого температурного режиму.

Це можна показати на прикладі компанії Maersk. Схема інтегрованого ланцюга постачань (Integrated Cold Chain Logistics) компанії [5] виглядає наступним чином (рис. 17). Такий ланцюг може бути сформований за запитом певного вантажовласника на тимчасовій основі для виконання конкретної доставки. Управління ним буде здійснювати компанія, що пропонує цю послугу. При цьому можуть бути задіяні як власні виробничі потужності, так і залучені (сторонніх

організацій), що потребує додаткових зусиль з координації процесу доставки. Після виконання конкретної доставки ланцюг розпадається.



Рисунок 17 – Ланцюг постачань

Більш важливим є варіант ланцюга постачань, побудованого на постійній основі. Таке можливо за наявності стійких вантажопотоків рефрижераторних вантажів на певному напрямку. В такому випадку виробничі потужності можуть майже цілком належати оператору, що управляє цим ланцюгом постачань. Відносно ланцюгів постачань, побудованих на постійній основі, доводиться звертати увагу на питання їх економічної стійкості при появі різних несприятливих факторів.

Змішаний варіант полягає в тому, що компанія, яка надає послуги з управління ланцюгами постачань, розподіляє у просторі свої виробничі потужності та

встановлює договірні відносини з іншими компаніями на використання їх потужностей таким чином, щоб на підставі цього просторового розподілу об'єктів була можливість конструювати ланцюги різної протяжності та конфігурації. Це робить систему надання послуг більш гнучкою, але й більш витратною у зв'язку з необхідністю утримання надлишкових основних фондів. Питання її стійкості також має велике значення.

Основними ризиками для ланцюгів постачань саме вантажів, що потребують спеціального температурного режиму, є порушення завданої температури та рівня вологості в контейнерах, втрата документації, затримки в процесі доставки в будь-якій з численних контрольних точок ланцюга.

Для зниження вірогідності вказаних ризиків оператор доставки повинен мати систему управління ланцюгом високої якості. Наприклад, на сайті компанії Maersk [5] показано, які властивості мають бути притаманні такій системі з точки зору оператора з великим досвідом керування інтегрованими системами доставки вантажів, в тому числі рефрижераторних. Система управління повинна вирішувати такі задачі, як: оптимізація маршрутів доставки та загальна оптимізація самого ланцюга відносно його дизайну; моніторинг можливих точок розриву ланцюга; управління замовленнями та запасами; моніторинг температурного режиму в контейнерах; моніторинг витрат на протязі всього ланцюга; клієнтський контроль доставки; управління транспортними засобами тощо.

Здатність системи управління вирішувати перераховані вище задачі сприяє не тільки виконанню зобов'язань за конкретною доставкою, але й забезпечує загальну стійкість ланцюга постачань. Відзначимо, що питання стійкості є одним з головних для компанії, про це свідчать відповідні публікації її співробітників. Так, в [6] показано, як підвищення цін на швидкопсувні продукти і наступне зниження попиту на них в 2022 та 2023 роках вплинуло на характеристики ланцюгів

постачань даного типу. Перш за все, внаслідок скорочення замовлень на перевезення зросли збитки компаній – операторів. По-друге, піднялись фрахтові ставки. По-третє, змінилась конфігурація самих ланцюгів. Вони стали коротшими за протяжністю, бо споживачі відтепер орієнтуються переважно на місцеві продукти. По-четверте, процеси доставки за вимогою клієнтів стають більш прозорими, що вимагає додаткових витрат. Для адаптації ланцюгів постачань до нових умов функціонування пропонується:

- 1) підвищувати їх ефективність у відповідь на зміну поведінки споживачів;
- 2) застосовувати альтернативні варіанти постачання (наприклад, місцеве постачання) для скорочення термінів доставки та покращення контролю за попитом;
- 3) забезпечувати підвищення продуктивності та сталий розвиток виробництва продуктів при одночасному скороченні витрат за рахунок інтелектуальних стратегій виробництва;
- 4) створювати наскрізні ланцюги постачань, в яких пересування здійснюється від початкового до кінцевого пункту без перешкод, за умовою прозорості щодо постачальників продукції.

Зробити ланцюги постачань гнучкими, «еластичними» до поведінки споживачів – вельми цікава ідея. Основними показниками ефективності при цьому мають бути час доставки та збереженість продуктів. Оптимізація часу доставки досягається за рахунок варіювання методами транспортування в мультимодальній системі. Збереженість продуктів, в свою чергу, забезпечується за рахунок оптимізації часу доставки і організації належного контролю за температурними режимами на протязі всього ланцюга. Гарантоване забезпечення вказаних показників ефективності буде означати, що ланцюги постачань є стійкими.

Поняття економічної стійкості для ланцюгів постачань швидкопсувних продуктів можна трактувати, як здатність системи забезпечити виконання

прийнятих зобов'язань щодо доставки вантажів у встановлений (оптимальний) термін і в належному стані. Економічну стійкість можна також вважати характеристикою адаптивності системи до мінливих умов за рахунок наявних резервних виробничих потужностей.

В якості показників економічної стійкості ланцюгів «холодних» постачань можна запропонувати, наприклад, такі:

- швидкість «збирання» ланцюга та швидкість відновлення після збою;
- відсоток (коефіцієнт) резервних потужностей;
- величина відхилення фактичного часу доставки від оптимального (узгодженого) при непорушених припустимих термінах зберігання продуктів (повне збереження якості продуктів);
- відсоток випадків порушення оптимальних термінів доставки;
- сума штрафів за псування вантажів;
- приріст замовлень на перевезення по ланцюгу постачань;
- відсоток постійних клієнтів в загальній чисельності замовників послуг.

Коротко охарактеризуємо деякі представлені показники.

Швидкість «збирання» ланцюга можна виміряти як тривалість часу від отримання замовлення на доставку до початку робіт в точці зародження вантажопотоку; швидкість відновлення після збою – як тривалість часу від моменту «розриву» ланцюга до моменту відновлення руху вантажів.

Коефіцієнт резервних потужностей – це частка не задіяного в процесі перевезень обладнання та рухомого складу в загальному обсязі основних виробничих засобів, виділених для організації роботи ланцюга постачань.

Розмір відхилення фактичного терміну доставки від оптимального (розрахункового) визначається шляхом порівняння двох вказаних величин і може приймати абсолютне або відносне значення.

Відсоток випадків порушення оптимальних термінів доставки може бути обчислений шляхом зіставлення числа виконаних перевезень по ланцюгам постачань з порушенням оптимальних термінів доставки із загальним числом виконаних замовлень.

Представлений перелік показників для оцінки економічної стійкості ланцюгів «холодних» постачань є поки що попереднім. Він потребує подальшого розгляду та обґрунтування.

Перелік використаних джерел до розділу 8

1. Review of Maritime Transport 2022. URL: <http://surl.li/mczzc>
2. Ships&hubs. URL: <https://shipshub.com>
3. Ukrainian Shipping Magazine. URL: <https://usm.media>
4. Огляд контейнерного ринку. USM. URL: <https://usm.media/obzor-kontejnernogo-rynka-7-14-12/>
5. Офіційний сайт компанії A.P. Moller-Maersk. URL: <https://www.maersk.com/supply-chain-logistics/cold-chain-logistics>
6. Kriege M. Declining demand for perishable goods: how must supply chains adapt? URL: <https://www.maersk.com/insights/resilience/2023/10/05/demand-for-perishable-products>

РОЗДІЛ 9

РОЛЬ НЕМАТЕРІАЛЬНИХ АКТИВІВ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

9.1 Класифікація активів судноплавних і логістичних компаній

Актив – це ресурс, яким володіє або контролює окрема особа, корпорація чи держава з надією, що він принесе позитивну економічну вигоду. Загальні типи активів включають поточні, необоротні, фізичні, нематеріальні, операційні та неопераційні. Правильне визначення та класифікація типів активів має вирішальне значення для виживання компанії, зокрема її платоспроможності та пов'язаних з нею ризиків [9].

Є три ключові властивості активу:

- право власності: активи представляють право власності, яке з часом можна перетворити на грошові кошти та їх еквіваленти;
- економічна цінність: активи мають економічну цінність і їх можна обміняти або продати;
- ресурс: активи – це ресурси, які можна використовувати для отримання майбутніх економічних вигод.

Активи зазвичай класифікуються трьома способами (рис. 18).

Оборотність: класифікація активів на основі того, наскільки легко їх конвертувати в готівку.

Фізичне існування: класифікація активів на основі їх фізичного існування (іншими словами, матеріальні та нематеріальні активи).

Використання: класифікація активів на основі використання / цільового призначення.



Рисунок 18 – Різні підходи до класифікації активів підприємств

Структура активів у судноплавній галузі включає матеріальні необоротні активи, матеріальні оборотні активи та нематеріальні активи (рис. 19).

Основним видом матеріальних необоротних активів судноплавних компаній є судна. Необоротні матеріальні активи також можуть включати машини, обладнання, термінали та будівлі.

Матеріальні оборотні активи містять грошові кошти та їх еквіваленти, дебіторську заборгованість, товарно-матеріальні цінності, канцелярські приладдя та ринкові цінні папери.



Рисунок 19 – Структура активів у судноплавній галузі

Нематеріальні активи можуть включати гудвіл, програмне забезпечення, патенти, корпоративну інтелектуальну власність, концесійні права на термінали та послуги, відносини з клієнтами та бренд. Аспектами гудвілу є цінність репутації компанії, база лояльних клієнтів, якісне обслуговування, хороші стосунки з працівниками та власні технології.

Концесія – це грант, наданий урядом або портовою адміністрацією (приватному) оператору для надання конкретних портових послуг, таких як термінальні операції або навігаційні послуги (наприклад, лоцманське проведення та буксирування) [21].

У разі концесії терміналу концесійний договір підписується між, приватним оператором терміналу з одного боку, та портовою адміністрацією орендодавця або

уповноваженою державною установою, з іншого боку. Концесії можуть мати форму довгострокової оренди або ліцензії на експлуатацію. За системою довгострокової оренди приватній компанії дозволяється експлуатувати вказаний термінал протягом певного періоду часу. Уряд або державний орган є власниками прав власності на об'єкти протягом періоду концесії та отримує орендні платежі за активи. Концесійні / орендні збори, сплачені приватним оператором терміналу, використовуються для модернізації та розширення об'єкта.

Передача землі в концесію приватним операторам терміналів є наріжним каменем моделі портової адміністрації орендодавця (Landlord port authority model). Згідно з цією моделлю, адміністрація порту, яка є орендодавцем, зазвичай є окремою організацією публічного права, створеною спеціальним законодавством. Вона має право укладати контракти (включаючи концесійні угоди), запроваджувати стандарти та встановлювати правила та норми, що застосовуються в портовій зоні [21].

Портові операції (особливо перевалку вантажів) здійснюють приватні компанії. Landlord port є домінуючою моделлю порту у великих і середніх портах. Концесійна політика стала потужним інструментом управління для менеджерів портів у сфері експлуатації терміналів.

Завдяки концесійній політиці портова влада або державні установи можуть зберегти певний контроль над організацією та структурою пропозиції портового ринку.

За допомогою концесійної політики менеджери портів можуть заохочувати постачальників портових послуг до оптимізації використання обмежених ресурсів, таких як земля.

9.2. Удосконалення підходів до визначення гудвілу підприємства

Стабільний економічний розвиток усе більше залежить від нематеріальних активів, які генерують основні конкурентні переваги, а не від традиційних активів у матеріально-речовій формі. Саме нематеріальні активи здатні забезпечити зростання ринкової капіталізації підприємств і вартості бізнесу.

Позитивна репутація будь-якої компанії є необхідним складником успіху, що допомагає захистити підприємство, збільшити вартість акцій і ринкову вартість компанії загалом. Ділова репутація впливає на ефективність діяльності підприємства, привабливість для клієнтів, партнерів, інвесторів і попит на відповідні товари та послуги, які пропонує суб'єкт господарювання.

Часто поняття «ділова репутація компанії» ототожнюють із поняттям «гудвіл». Але деякі автори вважають, що це неправильно. Є розбіжності трактування гудвілу у різних джерелах та правових актах, а у сфері бухгалтерського обліку ведуться суперечки щодо підходів до оцінки величини гудвілу.

Все це обумовлює актуальність дослідження, присвяченого удосконаленню визначення гудвілу підприємства. Для вирішення цього завдання у роботі використовується порівняльний аналіз підходів до визначення гудвілу в літературних джерелах, міжнародних стандартах та правових актах, виявляються характерні риси гудвілу і класифікуються фактори, що впливають на гудвіл.

Володіння нематеріальними активами сприяє підвищенню вартості підприємства, зростанню інноваційної привабливості, забезпечують захист прав підприємства [1, С. 200, 2, С. 204]. Наявність лише матеріальних активів не гарантує збільшення доходу, а вартість створюється не лише за допомогою виробничих операцій. У розвинутих країнах частка нематеріальних активів становить 30-35 % загальної капіталізації країни, а в окремих компаніях сягає 70 % [2, С. 209].

Гудвіл є важливою складовою нематеріальних активів. Термін гудвіл (goodwill) має англійське походження та дослівно перекладається як «добра воля». Поняття гудвілу розглядається у багатьох публікаціях закордонних і вітчизняних авторів.

У статті В. Beers [3] гудвіл – це премія, яка виплачується при придбанні бізнесу. Якщо підприємство придбано за ціною, що перевищує його балансову вартість, підприємство-покупець платить за нематеріальні об'єкти, такі як інтелектуальна власність, визнання бренду, кваліфікована робоча сила й лояльність клієнтів. Бізнес-гудвіл – це нематеріальний актив, який додає вартості компанії.

У статті Н.В. Касьянкової, І.Л. Куніна розглянуто методичні підходи до оцінки вартості ділової репутації підприємства [4, С. 217-222]. Досліджено методи оцінки репутації підприємства та методика визначення гудвілу з урахуванням кількісних та якісних складових ділової репутації. Вибір методів обумовлено недоліками застосування лише кількісних методів, зокрема, методу надлишкових прибутків. Застосування якісних методів, наприклад, експертних оцінок, також має певні обмеження при оцінюванні репутації промислових підприємств. Автори вважають, що для оцінки ділової репутації підприємства доцільно використовувати симбіоз якісних та кількісних методів.

У статті А.О. Касич, М.Г. Плахотнікової [5] досліджено теоретичні аспекти аналізу гудвілу в Україні та за кордоном. Виявлено, що досвід зарубіжних підприємств свідчить, що саме ділова репутація та нематеріальні активи є вирішальним фактором у досягненні позитивних фінансових результатів та розвитку власного бізнесу.

У статті Ю.А. Судина досліджено теоретичні основи обліку гудвілу як нематеріального активу [6, С. 369-370]. Визначено основні вимоги його визнання в обліку та відображення у фінансовій звітності підприємства. Розглянуто

концептуальні основи обліку гудвілу у економічній і бухгалтерській інтерпретаціях. Здійснено критичний аналіз наявних підходів до обліку гудвілу. Обґрунтовано необхідність обліку внутрішнього гудвілу як інструменту інвестиційної привабливості підприємства.

У роботі Є.Є. Іоніна, М.О. Клепакової визначено сутність гудвілу, проаналізовано підходи до його трактування у різних джерелах [7, С. 28-30]. Визначено місце гудвілу у системі схожих категорій, таких як «ділова репутація», «бренд», «імідж» тощо. Представлено варіанти класифікації гудвілу за різними ознаками. Виокремлено основні компоненти гудвілу, які формують його вартість та можуть впливати на ефективність діяльності суб'єкту господарювання.

Згідно з МСФЗ [8], нематеріальний актив (intangible asset) – це ідентифікований немонетарний актив, який не має фізичної форми. Нематеріальні активи підрозділяються на групи: права користування природними ресурсами; права користування майном; права на комерційні позначення; права на об'єкти промислової власності; авторські та суміжні права; інші нематеріальні активи. Патенти та ліцензії, придбані на термін більше одного року, визнаються у фінансовій звітності нематеріальними активами. Книги відносяться до нематеріальних активів у зв'язку з тим, що домінуючою характеристикою є не фізична складова, а інформація, викладена у книзі. Технічна документація і програмне забезпечення, які отримані разом з об'єктами основних засобів, відносяться до вартості основних засобів. Строк корисного використання нематеріальних активів на практиці звичайно встановлюється не більше 10 років.

Фахівцями Corporate Finance Institute до нематеріальних активів віднесені: гудвіл, патенти, бренд, авторські права, торгові марки, комерційна таємниця, ліцензії та дозволи, корпоративна інтелектуальна власність [9].

В Україні згідно з Національним стандартом бухгалтерського обліку в державному секторі 122 «Нематеріальні активи» [10], актив визнається

нематеріальним, якщо його можна ідентифікувати (тобто він може бути виділений чи відокремлений від інших активів) та існує ймовірність отримання суб'єктом державного сектору майбутніх економічних вигод, пов'язаних з його використанням, та/або якщо він має потенціал корисності, а його вартість може бути достовірно визначена. Не визнаються нематеріальним активом, а підлягають відображенню у складі витрат того періоду, в якому вони були здійснені, витрати на дослідження, підготовку і перепідготовку кадрів, створення, реорганізацію та переміщення суб'єкта державного сектору або його частини.

Відповідно до загальноприйнятих міжнародних підходів трактування гудвілу, це нематеріальний актив, створений, коли ціна придбання вища за справедливу ринкову вартість [11]. У статті М. Hargrave [12] наведено таке визначення гудвілу: це нематеріальний актив, пов'язаний з придбанням однією компанією іншої, це цінність, яка може надати компанії-покупцю конкурентну перевагу. Тоді гудвіл може бути визначений як частина ціни придбання, що перевищує суму чистої справедливої вартості всіх активів, придбаних у процесі придбання, і зобов'язань, прийнятих у процесі придбання. Цінність назви компанії, репутація бренду, база лояльних клієнтів, якісне обслуговування, хороші стосунки з працівниками та запатентована технологія є аспектами гудвілу. Це причина, чому одна компанія може платити премію за іншу.

У статті М. Giuliani визначено поняття гудвілу, пов'язане з тим, як компанії описують придбаний ними гудвіл [13, С. 169-170]. Він зосереджується на тому, чи є послідовність у тому, як фірми визначають гудвіл на практиці в перший рік обов'язкового застосування МСФЗ 3. Розглянуто, як компанії описують гудвіл у аналізі, пов'язаному із придбанням компаній, на прикладах публічних італійських та шведських компаній. Загальний висновок цього дослідження полягає в тому, що на практиці концепція гудвілу є незрозумілою, і тому немає посилення на єдине визначення гудвілу. Крім того, незважаючи на ідею, яка лежить в основі

МСФЗ 3, автор вважає, що гудвіл все ще виглядає як «чорна скринька», тому підкреслюється інерція бухгалтерського обліку.

З одного боку, гудвіл є нематеріальним активом, але головною умовою визнання нематеріального активу є його ідентифікація. При цьому гудвіл є частиною репутації компанії, а тому його не може бути відокремлено від неї [14]. Спільною ознакою гудвілу та ділової репутації є забезпечення прибутку в майбутньому, який перевищує прибуток інших компаній галузі з аналогічним предметом господарської діяльності. Гудвіл виникає у разі купівлі-продажу, реорганізації підприємств і має чітку вартісну ознаку, яка зберігається впродовж усього терміну функціонування компанії та не може бути достовірно визначена [15].

Іноді окремо розглядають економічний (діловий) гудвіл і бухгалтерський гудвіл, але говорити, ніби це різні речі, є штучною і оманливою концепцією [11]. Те, що називають «бухгалтерським гудвілом», насправді є лише визнанням у бухгалтерському обліку «економічного гудвілу» компанії. Бухгалтерський гудвіл іноді визначається як нематеріальний актив, який створюється, коли компанія купує іншу компанію за ціною, вищою за справедливу ринкову вартість чистих активів цільової компанії. Але називати нематеріальний актив «створеним» вводить в оману: запис у журналі бухгалтерського обліку створюється, але нематеріальний актив уже існує. Запис «гудвілу» у фінансовій звітності компанії (він з'являється в списку активів на балансі компанії) насправді не є створенням активу, а просто визнанням його існування.

Економічний (діловий) гудвіл визначається як нематеріальний актив (наприклад, сильна ідентичність бренду або відмінні відносини з клієнтами), який забезпечує компанії конкурентні переваги на ринку. Існування цього нематеріального активу, а також оцінка його вартості часто виводяться з аналізу коефіцієнта рентабельності активів компанії. У якості прикладу співвласник

компанії Berkshire Hathaway Уоррен Баффет навів каліфорнійську компанію See's Candies [11]. Компанія постійно отримувала приблизно два мільйони доларів щорічного чистого прибутку з чистими матеріальними активами лише 8 мільйонів доларів. Оскільки рентабельність активів у 25 % є надзвичайно високою, можна зробити висновок, що частина прибутковості компанії була зумовлена наявністю значного гудвілу. Висновок про наявність значних нематеріальних активів був підтверджений як обґрунтований фактами, оскільки компанія See's була широко визнана в галузі як компанія, що має значну перевагу над своїми конкурентами завдяки своїй загальній сприятливій репутації та, зокрема, завдяки своїм видатним досягненням у обслуговуванні клієнтів. У наступному уривку з листа акціонерам Berkshire Hathaway Уоррена Баффета 1983 року пояснюється і оцінюється вартість гудвілу: «Бізнес логічно коштує набагато більше, ніж чисті матеріальні активи, якщо можна очікувати, що компанія отримує прибуток від таких активів, що значно перевищує ринкову норму прибутку. Капіталізована вартість цього надлишкового прибутку є економічною гудвілом» [11].

Поняття гудвілу розглядається у міжнародних стандартах, законодавчих актах і судових рішеннях. У міжнародній практиці бухгалтерському обліку гудвіл є нематеріальним активом. Концепція гудвілу вступає в дію, коли компанія, яка хоче придбати іншу компанію, готова сплатити надбавку до справедливої ринкової вартості чистих активів компанії. Елементи або фактори, за які компанія платить додатково, або які представлені як гудвіл, це такі речі, як хороша репутація компанії, міцна (лояльна) клієнтська база, ідентифікація та визнання бренду, особливо талановита робоча сила, власна технологія тощо. Все це є цінними активами компанії. Однак вони не є матеріальними (фізичними) активами, а їхня вартість не може бути точно визначена.

Згідно з GAAP США, гудвіл є нематеріальним активом з невизначеним терміном служби, і тому не потребує амортизації. Однак його необхідно щорічно

оцінювати на предмет знецінення, і лише приватні компанії можуть вибрати амортизацію гудвілу протягом періоду, що не перевищує 10 років [16].

Згідно зі ст. 32 МСФЗ 3 «Об'єднання бізнесу», покупець визнає гудвіл станом на дату придбання, оцінений як перевищення сукупної суми (переданої компенсації, оціненої відповідно до МСФЗ 3, що, як правило, вимагає визначення справедливої вартості на дату придбання; суми будь-якої неконтрольованої частки в об'єкті придбання, оціненої відповідно до МСФЗ 3; при поетапному об'єднанні бізнесу – справедливої вартості на дату придбання частки участі в капіталі, яка раніше утримувалася покупцем у об'єкті придбання) над сальдо сум придбання ідентифікованих придбаних активів і прийнятих зобов'язань, оцінених відповідно до МСФЗ 3 на дату придбання.

ПКУ (пп. 14.1.40 ст. 14) містить визначення гудвілу, який ототожнюється з діловою репутацією: гудвіл (ділова репутація) це нематеріальний актив, вартість якого можна визначити як різницю між ринковою ціною та балансовою вартістю активів підприємства як цілісного майнового комплексу, що виникає в результаті використання найкращих управлінських якостей, домінуючої позиції на ринку товарів, послуг, нових технологій тощо [15]. Як можна побачити, ПКУ містить визначення гудвілу, яке не відповідає трактуванню МСФЗ. У ПКУ гудвіл визначається як різниця між ринковою ціною та балансовою вартістю активів підприємства, а у МСФЗ враховуються чисті активи за винятком зобов'язань. Але згідно з п. 4 Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 19 «Об'єднання підприємств», затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 07.07.99 р. № 163, гудвіл це перевищення вартості придбання над часткою покупця в справедливій вартості придбаних ідентифікованих активів, зобов'язань і непередбачених зобов'язань на дату придбання [17].

Гудвіл залежить від позитивної чи негативної репутації суб'єкта господарювання, а тому постійно змінюється. Отже, можна дійти висновку, що

між вартістю підприємства та чистою вартістю його майна завжди є різниця, яка і є гудвілом. Вона може бути додатною чи від'ємною. Позитивний гудвіл виникає у випадку, коли вартість придбаного суб'єкта господарювання перевищує вартість його чистих активів за справедливою (ринковою) оцінкою. Зарахований на баланс гудвіл надалі оцінюється на наявність ознак можливого зменшення його корисності в порядку, передбаченому стандартом бухгалтерського обліку 28 «Зменшення корисності активів» [18].

Гудвіл, що виник у результаті об'єднання підприємств, на дату придбання розподіляється на кожен групу активів, яка генерує грошові потоки. За наявності гудвілу у складі активів групи на суму зменшення корисності групи активів (до її розподілу між іншими окремими активами групи), зменшується вартість гудвілу у межах балансової (залишкової) вартості.

У рішенні Європейського суду з прав людини (ЄСПЛ) від 03.06.86 р. (заяви № 8543/79, 8674/79, 8675/79 та 8685/79 у справі «Ван Марле та інші проти Нідерландів» (Van Marle and Others) визначено, що гудвіл це накопичені нематеріальні активи підприємства, які охоплюють його назву (бренд), репутацію, ділові зв'язки, зокрема, клієнтуру, товарні знаки тощо; власність «фірми» [14]. Аналіз рішення ЄСПЛ дозволяє виділити такі умови правового захисту гудвілу: заявник повинен володіти відповідним гудвілом; заявник повинен мати можливість використовувати свій гудвіл під час провадження конкретного виду господарської діяльності; необхідно встановити факт протиправного втручання у право заявника на володіння та користування своїм гудвілом; таке втручання призвело до завдання заявнику майнової шкоди.

Слід зауважити, що практика Європейського суду з прав людини визнає право на гудвіл незалежно від його формального закріплення на рівні національного законодавства. Суб'єктами такого права можуть бути як фізичні особи, які

проводять певний вид професійної та/або підприємницької діяльності, яка дозволяє отримати прибуток, так і юридичні особи.

Верховний Суд України, суди попередніх інстанцій зауважили, що поняття гудвілу та ділової репутації не є тотожними. Гудвіл, на відміну від ділової репутації, є активом, що має вартісне вираження, і використовуються у бухгалтерському та податковому обліку [14].

Право на гудвіл виникає як з огляду на об'єктивні, так і суб'єктивні чинники. До об'єктивних можна віднести набуття певного правового статусу; тривалість провадження відповідної господарської діяльності; отримання суб'єктом господарювання необхідних дозвільних документів тощо. До суб'єктивних – власне ділову репутацію компанії. Отже, гудвіл зводиться не лише до поняття ділової репутації, а й до інших, схожих за юридичною природою понять, зокрема, таких як престиж компанії, торгової марки, бренда; ціна; зв'язки; репутація суб'єкта господарювання тощо.

Суттєвою відмінністю гудвілу від зазначених вище категорій є можливість визначення точної грошової оцінки й, на відміну від інших категорій, його відображають у бухгалтерському та податковому обліку суб'єкта господарювання. Водночас на практиці нематеріальні об'єкти оцінюють значно рідше, ніж рухоме та нерухоме майно. Саме цим обумовлено недостатній розвиток методології здійснення оцінки гудвілу.

Негативний гудвіл (badwill) виникає, коли компанія купує актив або іншу компанію за ціною, меншою за її чисту справедливую ринкову вартість. Зазвичай це відбувається, коли перспективи для компанії, що придбається, особливо похмурі [20]. Компанії зазвичай купуються за ціною нижче справедливої ринкової вартості, коли вони перебувають у фінансовій скруті. Злочинна репутація є протилежністю гудвілу, коли компанію або актив купують за вищою за справедливую ринкову вартість, оскільки ціна враховує позитивну назву бренду та

інші якісні фактори. Негативний гудвіл також може означати негативний ефект, який відчуває компанія, коли інвестори виявляють, що вона зробила щось, що не відповідає належній діловій практиці. Хоча погана репутація зазвичай не визначається у грошовому виразі, вона може призвести до втрати доходу, клієнтів, постачальників, частки ринку, і навіть до судового позову.

Отже, гудвіл відрізняється від інших нематеріальних активів.

Гудвіл – це премія, виплачена за справедливую вартість під час придбання компанії або її частки, яка не може бути придбана або продана окремо. У той же час інші нематеріальні активи включають ліцензії або патенти, які можна купити або продати незалежно. Гудвіл має невизначений термін служби, тоді як інші нематеріальні активи мають визначений термін корисного використання.

Обмеженнями гудвілу є те, що його важко оцінити, і негативний гудвіл може виникнути, коли покупець придбає компанію за меншою вартістю, ніж її справедлива ринкова вартість. Зазвичай це відбувається, коли цільова компанія не може або не хоче домовитися про справедливую ціну свого придбання. Негативний гудвіл зазвичай спостерігається у проблемних продажах і записується як дохід у звіті про прибутки та збитки покупця.

Також існує ризик того, що раніше успішна компанія може зіткнутися з банкрутством. Коли це відбувається, інвестори вираховують гудвіл з величини залишкового капіталу. Причиною цього є те, що на момент банкрутства гудвіл, яким раніше користувалася компанія, не має вартості перепродажу.

Отже, до основних характерних рис гудвілу відносяться наступні.

Гудвіл – це нематеріальний актив, оскільки він не є фізичним активом, як будівлі, обладнання або інші основні засоби.

Гудвіл є невіддільним від суб'єкта господарювання та його не можна продати окремо.

Гудвіл існує лише за наявності надлишкових грошових потоків підприємства.

Елементи, включені до гудвілу, нелегко піддаються кількісній оцінці.

У випадку придбання компанії гудвіл визначається шляхом вирахування ціни придбання компанії та різниці між справедливою ринковою вартістю активів і зобов'язань.

У міжнародній практиці компанії зобов'язані переглядати вартість гудвілу у своїх фінансових звітах принаймні раз на рік і реєструвати будь-які знецінення. Хоча гудвіл офіційно має невизначений термін дії, тести на знецінення можна провести, щоб визначити, чи змінилася його вартість через несприятливу фінансову подію. Якщо відбувається зміна вартості, ця сума зменшує рахунок гудвілу в балансі та визнається як збиток у звіті про фінансові результати.

Гудвіл має невизначений термін використання, тоді як значна частина інших нематеріальних активів має обмежений термін корисного використання.

Гудвіл є активом, що не амортизується.

Розглянемо як гудвіл використовується у інвестуванні. Оцінка гудвілу є складною, але важливою навичкою для інвесторів. Читання балансу компанії не завжди дозволяє визначити, чи справді виправданий гудвіл, який відображено у фінансовій звітності.

Наприклад, компанія може стверджувати, що її репутація базується на визнанні бренду та лояльності споживачів компанії, яку вона придбала. Отже, аналізуючи баланс компанії, інвестори будуть уважно вивчати те, що стоїть за її заявленим гудвілом, щоб визначити, чи потрібно буде списати цей гудвіл в майбутньому.

У деяких випадках може статися протилежне, коли інвестори вважають, що справжня вартість гудвілу компанії більша, ніж зазначена в її балансі.

Як правило, оцінка гудвілу компанії зводиться до виявлення сукупності тих інструментів бізнесу або характеристик, які стимулюють клієнтів співпрацювати саме з нею. Вони приносять такий прибуток, величина якого перевищує показник

необхідного нормального прибутку за іншими активами, включаючи нематеріальні.

Фактично під поняття «гудвіл» підходить все, що приносить компанії прибутку більше на кожну одиницю активів, ніж у аналогічного підприємства, наприклад, розумний управлінець, грамотний дружній колектив, переваги у територіальному розташуванні тощо.

Це дозволяє довести, що «гудвіл» і «репутація компанії» не є тотожними поняттями.

Водночас гудвіл залежить від позитивної чи негативної репутації компанії, а тому постійно змінюється.

Отже, на основі узагальнення розглянутих вище особливостей гудвілу підприємства, виконано класифікацію факторів, які впливають на його величину (рис. 20).

На основі аналізу різних визначень і характерних рис гудвілу, факторів, які впливають на його величину, запропоновано авторське визначення: гудвіл – це специфічний нематеріальний актив з невизначеним терміном використання, який неможливо відділити від суб'єкта господарювання і продати окремо, який виникає за наявності надлишкових грошових потоків підприємства, і у випадку придбання компанії може бути визначений як вирахування з ціни придбання компанії різниці між справедливою ринковою вартістю активів і зобов'язань.

9.3 Удосконалення підходів до класифікації методів оцінки гудвілу

Для оцінки гудвілу, який забезпечує компанії конкурентні переваги на ринку у поточній економічній діяльності, й розраховується для цільових компаній, у придбання яких планується інвестувати (або коли планується продаж власної компанії), використовують наступні методи.



Рисунок 20 – Класифікація факторів, що впливають на гудвіл підприємства

Метод середнього прибутку – вартість гудвілу дорівнює середньому прибутку за встановлений період часу. Він розраховується шляхом множення середнього прибутку на певну кількість років покупки інших компаній [22].

Метод надприбутку – гудвіл розцінюють як причину додаткового доходу. Метод прямо протиставляє прибутковість компанії й аналогічних у галузі з монетизацією тих моментів, що не пояснюються матеріальними активами [23]. Надприбуток – це перевищення розрахункових майбутніх прибутків над середніми прибутками. Щоб скористатися цим методом, потрібно буде розрахувати середні прибутки за попередні роки. Нормальний прибуток встановлюється на основі норми прибутку для конкретної галузі.

Метод капіталізації прибутку визначає, скільки капіталу необхідно для отримання середнього або надприбутку, припускаючи, що бізнес отримує нормальну норму прибутку для конкретної галузі [22]. Ця сума капіталу є капіталізованою вартістю прибутку. Перевищення суми капіталу над загальним капіталом, використаним бізнесом, можна вважати гудвілом.

Для випадку злиття / поглинання компаній використовують балансовий метод розрахунку гудвілу, який враховує проведені торгові операції. Щоб визначити гудвіл, необхідно взяти ціну придбання компанії та відняти чисту справедливую ринкову вартість ідентифікованих активів і зобов'язань [13].

Балансовий пропорційний метод передбачає визначення вартості гудвілу при придбанні дочірньої компанії. У випадку придбання частки акцій компанії вартість гудвілу визначають як різницю між справедливою вартістю інвестиції та часткою інвестора у справедливій вартості придбаних ідентифікованих чистих активів на дату здійснення операції. Частка у справедливій вартості чистих активів на дату покупки визначається як різниця між вартістю придбаних ідентифікованих активів та величиною зобов'язань контрольованої компанії. Балансовий пропорційний метод враховує лише гудвіл, що приходить на контролюючого акціонера.

Узагальнення цих методів та напрямів їх використання дозволяє побудувати класифікацію (рис. 21).

Якщо бізнес – це просто сукупність активів, чому покупець повинен платити більше, ніж справедлива ринкова вартість цієї сукупності активів? Є дві вагомі причини. Вартість бізнесу може бути більшою за суму справедливої вартості кожного з його окремих активів. Наприклад, бренд Mærsk цінний сам по собі та набагато цінніший у поєднанні з його системою логістичного обслуговування. Може виникати синергетичний ефект для стратегічних угод. Але переплата через

неправильну оцінку синергії також є поширеною причиною невдач угод злиття та поглинання [13].

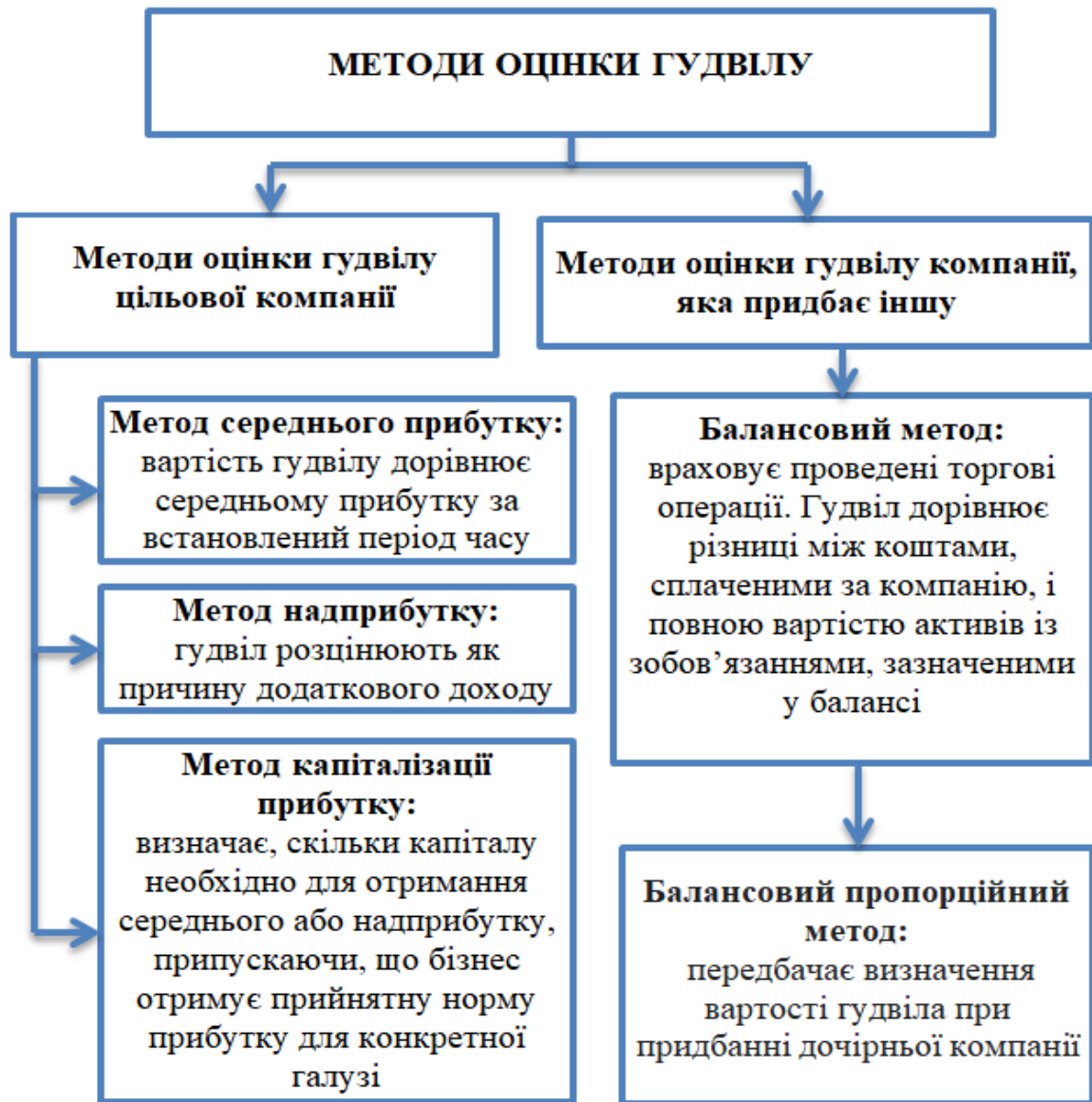


Рисунок 21 – Класифікація методів оцінки гудвілу

Етапи розрахунку гудвілу для випадку злиття / поглинання компаній включають наступні.

1. Спочатку потрібно отримати балансову вартість усіх активів на балансі об'єкта. Це включає оборотні активи, необоротні активи, основні засоби та нематеріальні активи. Ці дані можна отримати з останньої фінансової звітності компанії.

2. Потім слід визначити справедливую вартість активів. Цей процес дещо суб'єктивний, але оціночна фірма зможе провести необхідний аналіз, щоб обґрунтувати справедливую поточну ринкову вартість кожного активу.

3. Потрібно обчислити коригування, взявши різницю між справедливою та балансовою вартістю кожного активу.

4. Далі слід розрахувати надлишкову ціну придбання, взявши різницю між фактичною ціною покупки, сплаченою за придбання цільової компанії, та чистою балансовою вартістю активів компанії (активи мінус зобов'язання).

5. Останнім кроком є розрахунок надлишкової ціни придбання та вирахування коригувань справедливої вартості. Отримана величина є гудвілом, який буде на балансі покупця після завершення угоди.

Перелік використаних джерел до розділу 9

1. Калінеску Т.В., Романовська Ю.А., Кирилов О.Д. Оцінювання майна. К.: Центр учбової літератури. 2021. 312 с.
2. Чугрий Н.А. Роль нематеріальних активів у капіталізації вартості підприємств: зарубіжний досвід та вітчизняні реалії. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2018. № 5(67). DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2018-5-34>
3. Beers B. How Does Goodwill Increase a Company's Value? *Investopedia*. 2021. URL: <https://www.investopedia.com/ask/answers/010815/how-does-goodwill-increase-companys-value.asp>

4. Касьянова Н.В., Кунін І.Л. Оцінка вартості ділової репутації підприємства. *Науковий Вісник ДГМА*. 2012. № 2. URL: <http://surl.li/qqbho>
5. Касич А.О., Плахотнікова М.Г. Гудвіл підприємства: сутність та обліково-аналітичне забезпечення у практиці українських та зарубіжних підприємств. *Ефективна економіка*. 2015. № 12. URL: <http://surl.li/qqbhz>
6. Судин Ю.А. Облік гудвілу підприємств: теорія і практика. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2015. Серія «Економіка». № 2(46). URL: <http://surl.li/qodbf>
7. Іонін Є.Є., Клепакова М.О. Гудвіл: підходи до визначення, класифікація та структура. *Агросвіт*. 2016. № 1-2. URL: http://www.agrosvit.info/pdf/1-2_2016/6.pdf
8. Міжнародний стандарт фінансової звітності 3 (МСФЗ 3). Об'єднання бізнесу. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/929_006#Text
9. Types of Assets. Classifying assets based on convertibility, physical existence and usage. Corporate Finance Institute. 2023. URL: <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/accounting/types-of-assets/>
10. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку в державному секторі 122 «Нематеріальні активи» від 12.10.2010 № 1202. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1018-10#Text>
11. Goodwill. Corporate Finance Institute. 2023. URL: <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/accounting/goodwill/>
12. Hargrave M. Goodwill (Accounting): What It Is, How It Works, How To Calculate. *Investopedia*. 2023. URL: <http://surl.li/qodbo>
13. Giuliani M., Brännström D. Defining Goodwill: A Practice Perspective. *Journal of Financial Reporting and Accounting*. 2011. 9(2). Pp. 161-175. URL: <http://surl.li/qodby>

- 14.Побережник А. Гудвіл – грошове визначення ділової репутації компанії.
Юрист&Закон. 2019. № 28. URL: <http://surl.li/qocom>
- 15.Податковий кодекс України: кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755-VI зі змінами. ВРУ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
- 16.Goodwill Accounting Guidelines. URL: <http://surl.li/qochw>
- 17.Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку: Наказ Міністерства фінансів України № 163 від 07.07.1999 р. зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0499-99#Text>
- 18.Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 28 «Зменшення корисності активів»: Наказ Міністерства фінансів України від 24.12.2004 р. № 817. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0035-05#Text>
- 19.Оцінка гудвілу підприємства. Business Assist. 2023. URL: <https://www.business-assist.com.ua/nezavisimaya-ocenka/goodwill>
- 20.Kenton W. Badwill. *Investopedia*. 2021. URL: <https://www.investopedia.com/terms/b/badwill.asp>
- 21.Port Economics, Management and Policy / Notteboom T., Pallis A., Jean-Paul R. URL: <http://surl.li/qqbiv>
- 22.Hargrave M. Goodwill (Accounting): What It Is, How It Works, How To Calculate. Investopedia. 2023. URL: <http://surl.li/qodbo>
- 23.How to Calculate Goodwill of a Business: Step-By-Step. FreshBooks. 2023. URL: <https://www.freshbooks.com/hub/accounting/calculate-goodwill>

РОЗДІЛ 10

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕОРЕТИЧНИХ ЗАСАД ОЦІНКИ ЦІН БУДІВНИЦТВА ВАНТАЖНИХ СУДЕН

10.1 Формулювання проблеми та цілей дослідження

Морські судна – це унікальні та дорогі інженерні об'єкти, які складаються з сотень різних механізмів і елементів. Процес оцінки вартості будівництва судна є складним завданням, що вимагає врахування різних факторів, які впливають на її формування, і застосування обґрунтованих методів оцінки. Вартість будівництва суден постійно зростає, що збільшує капітальні витрати судноплавних компаній. Витрати на страхування становлять значну частину прямих операційних витрат судновласників. Все це робить актуальним дослідження процесу формування цін на будівництво вантажних суден та їх вплив на витрати судновласників.

Подальший розвиток методологічних і методичних основ оцінки цін на будівництво вантажних суден потребує врахування факторів, що впливають на формування будівельних цін, систематизації та вдосконалення методичних підходів до визначення цін на будівництво морських суден, які мають істотний вплив на фінансові результати діяльності та рівень ризику судноплавних компаній.

Питання аналізу та оцінки вартості будівництва морських суден досліджували переважно зарубіжні вчені. У дослідженні José & Gordo (2017) проведено аналіз структури витрат у суднобудуванні [1]. Запропоновано методику, яка дозволяє верфі визначити витрати на будівництво корпусу судна та напрями підвищення продуктивності.

У статті Azhar and Kristiyono (2022) проведено дослідження структури витрат на будівництво поромів різного розміру та їх компонентів [2]. Запропоновано використання моделей лінійної регресії для аналізу статистичних даних про вартість будівництва поромів та їх складових частин.

У світовій практиці широко використовуються аналогічний підхід, параметричний підхід та інженерний підхід до визначення цін на судна (CostFact, 2022) [3]. У дослідженні Шукера (2018) показано, що ціни на суднобудування базуються на витратах, які залежать від цін на матеріальні та трудові ресурси, а також від попиту та пропозиції на ринку судноплавства [4].

У статті Dai, Hu, Chen, Zheng (2015) досліджено зв'язок між коливаннями цін на будівництво та волатильністю фрахтових ставок на ринку перевезень сухих вантажів за допомогою методів описової статистики [5]. Показано, що ставки фрахту мають значний вплив на вартість будівництва балкерів. У роботі Жихаревої, Ширяєвої та Власенко (2019) досліджено заходи державного регулювання суднобудівної галузі, які впливають на ціни будівництва та фінансові результати судноверфей і судноплавних компаній [6]. Серед заходів державного регулювання виділено субсидування суднобудування, пільгове кредитування, створення резервних фондів.

У дослідженні Knapp and Heij (2017) наведено емпіричну оцінку ризику в морському судноплавстві, яка базується на грошовій оцінці [7]. Воно містить дані про якість безпеки суден і страхові премії, пов'язані з потенційними збитками. Проілюстровано зв'язок між високим рівнем ризику та страховими преміями. Ринкова ціна судна тісно пов'язана зі страховою вартістю КАСКО, яка може вплинути на покриття, а також на надання страхування захисту та відшкодування (P&I) (Gard News, 2005, 1 лютого) [8]. Суднобудівні підприємства визначають договірні ціни на будівництво морських суден на основі витратного підходу. Проте найбільш прийнятні з погляду судноплавних і страхових компаній

методичні підходи до оцінки вартості будівництва морських суден на основі підходу внутрішньої вартості та ринкового підходу є недостатньо розробленими. Крім верфі та судноплавної компанії в угоді може брати участь банк-кредитор, який оцінить заставну вартість судна в рамках іпотечного кредитування, виходячи з економічної привабливості будівництва, а також страхова компанія. Адекватна оцінка дозволить встановити справедливе співвідношення між вартістю закладеного судна, розміром кредиту та розміром страхової премії.

Цілями дослідження є систематизація факторів, що впливають на формування цін на будівництво вантажних суден, класифікація методичних підходів до визначення ціни будівництва суден, удосконалення методичних основ оцінки ціни з погляду судновласника на основі внутрішньої вартості та ринкового підходу, а також з урахуванням впливу ціни будівництва на витрати судновласника.

10.2 Дослідження факторів, що впливають на ціни будівництва вантажних суден

На рис. 22 наведено динаміку індексу цін виробників за галузями промисловості: суднобудування та ремонту (U.S. Bureau of Labor Statistics, 2023) [9], що свідчить про зростання цін на суднобудування в США за період з 1985 по 2023 рік майже в 2,5 рази.

Про це свідчать і дані про замовлення на балкерні судна в 2021-2023 роках (International Shipping News, 2022 [10], International Shipping News, 2023 [11], Simpson Spence Young, 2023 [12], Made-in-China, 2023) [13]).

На основі даних Shuker (2018) [4] визначено типову структуру витрат на будівництво балкерів Ultramax у Китаї (табл. 3).

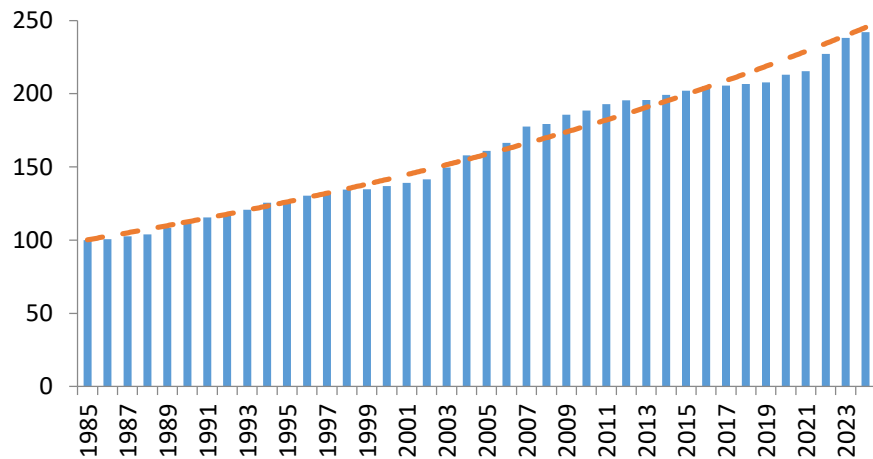


Рисунок 22 – Динаміка Producer Price Index by Industry:
Ship Building and Repairing (Index Dec 1985=100)

Джерело: [9].

Таблиця 3 – Структура витрат верфі на будівництво балкерів Ultramax у Китаї

Витрати	%
Матеріали та обладнання	42
Сталь	32
Витрати на трудові ресурси	16
Інші витрати	10
Всього	100

Джерело: [4].

Як видно з наведених даних, більша частина витрат на будівництво балкерів припадає на придбання обладнання та матеріалів – 42 %, сталі для корпусу судна – 32 %, а також витрати на оплату праці – 16 %. Інші витрати включають проєктні роботи, вартість гарантії авансових платежів, страхування на період будівництва. Отже, витрати на суднобудування залежать від коливань цін на різні види сталі, матеріалів та обладнання, країни будівництва та стандартів праці. Крім того, на будівельні ціни впливають коливання валютних курсів, нормативні вимоги та заходи, пов'язані з державним кредитно-фінансовим регулюванням, до яких

належать субсидування судновласників і суднобудівних підприємств, пільгове кредитування, створення резервних фондів тощо.

На ціну судна впливає співвідношення між попитом і пропозицією в суднобудуванні. Коливання попиту значною мірою пов'язані з тривалістю виробничого циклу. Оскільки поставка судна зазвичай здійснюється не раніше ніж через рік після укладення контракту, судновласники замовляють судна виходячи не з поточної ситуації, а з прогнозу її розвитку. Збільшення замовлень на будівництво суден, як правило, перевищує реальні потреби, внаслідок чого збільшується обсяг тоннажу на ринку і призводить до створення надлишкового флоту.

На рис. 23 наведено основні чинники, що впливають на коливання та зміну цін на суднобудування.



Рисунок 23 – Основні фактори, що впливають на ціни будівництва вантажних суден

На рис. 24 наведено фактори, що впливають на попит на будівництво суден.

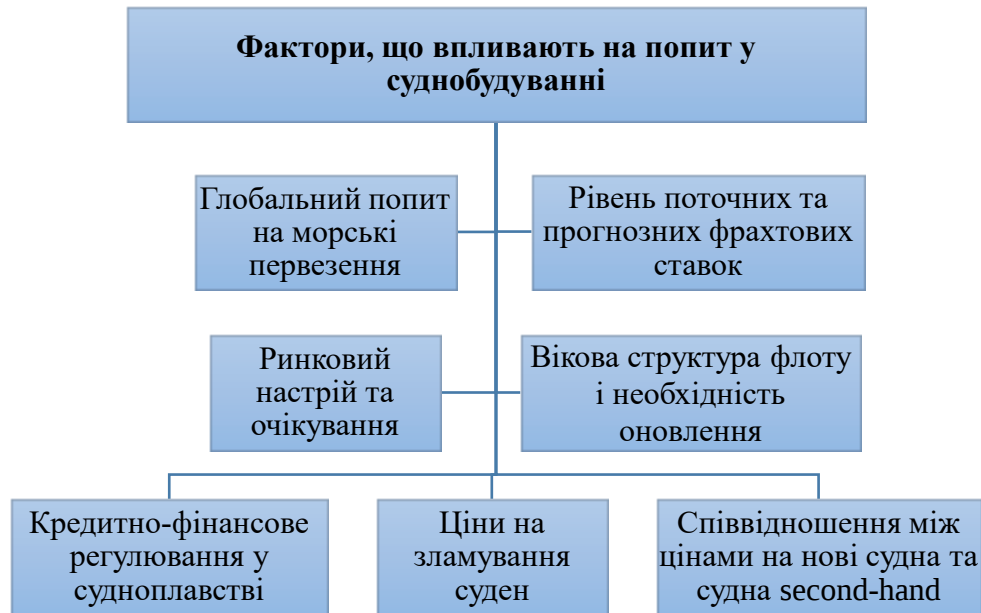


Рисунок 24 – Фактори, що впливають на попит на будівництво суден

На попит з боку судновласників впливають такі чинники, як глобальний попит на морські перевезення, фрахтові ставки та прогнози кон'юнктури фрахтового ринку, ринковий настрій та очікування, оновлення флоту, заходи щодо кредитно-фінансового регулювання судноплавних компаній, ціни на зламвання суден, співвідношення цін на нові судна та судна second-hand.

10.3 Удосконалення підходів до оцінки цін будівництва вантажних суден

Для оцінки вартості суден, а також інших активів, використовуються витратний підхід, дохідний підхід, заснований на визначенні внутрішньої вартості, ринковий підхід.

Витратний підхід (cost approach) передбачає врахування загальних витрат верфі на будівництво судна та прибутку, який очікує отримати суднобудівна верф (José & Gordo, 2017) [1]. Цей метод вимагає розрахунку вартості всіх матеріалів і комплектуючих, необхідних для будівництва судна, наявності даних про трудомісткість всіх робіт, заробітної плати, накладних та інших витрат, але він має низку недоліків, і рідко використовується для оцінки будівельних цін судноплавними компаніями.

Підхід, який базується на визначенні внутрішньої вартості (intrinsic value approach або метод DCF – визначення дисконтованих грошових потоків), – це набір методів оцінки вартості судна на основі визначення очікуваних загальних дисконтованих грошових потоків, пов'язаних з експлуатацією побудованого судна та його ліквідацією.

Запропоновано наступний метод розрахунку дисконтованої вартості грошових потоків, пов'язаних із судном, на основі вільних грошових потоків до капіталу:

$$SV = \sum_{t=1}^T \frac{FCFE_t}{(1+r)^t} + \frac{S_T}{(1+r)^T}, \quad (5)$$

де:

SV – внутрішня вартість судна, визначена як теперішня вартість вільних грошових потоків до капіталу;

FCFE_t – вільні грошові потоки до власного капіталу в році t; r – ставка дисконту;

t – номер року;

ST – прогнозований грошовий потік від продажу судна на вторинному ринку або злому в році T;

T – термін реалізації інвестиційного проєкту, років.

Вільний грошовий потік до капіталу в році t використовується для визначення суми вільного грошового потоку, який залишиться в компанії після погашення всіх її зобов'язань. FCFE визначаються на основі 3 моделі фінансової звітності з урахуванням типу фрахтування судна, що впливає на розрахунок доходу. Для нашого випадку пропонується використовувати непрямий метод розрахунку грошових потоків від операційної діяльності та боргового фінансування для будівництва суден:

$$\begin{aligned} \text{FCFE}_t &= \text{NI}_t + \text{D}_t + \text{CWC}_t - \text{Cash CAPEX}_t - \text{F}_t = \\ &= \text{CFO}_t - \text{Cash CAPEX}_t - \text{F}_t, \end{aligned} \quad (6)$$

де:

NI_t – чистий прибуток у році t ;

D_t – амортизація вартості судна з урахуванням витрат на доковий ремонт у році t ;

CWC_t – зміни оборотного капіталу в році t , визначені на основі змін запасів, дебіторської та кредиторської заборгованості;

Cash CAPEX_t – готівкові капітальні витрати, пов'язані з придбанням судна та ремонтом доків у році t ;

CFO_t – грошовий потік від операційної діяльності за рік t ;

F_t – погашення основного боргу в році t .

Порядок розрахунку доходу для визначення чистого прибутку залежить від виду фрахтування і може визначатися на основі рейсових, тайм- або бербоут-чартерних схем. Підхід, що базується на внутрішній вартості, враховує прогноз зміни зовнішніх умов експлуатації, макроекономічних показників і характеристик судна. Проблеми, пов'язані з прогнозуванням майбутніх грошових потоків, обмежують застосовність цього підходу. Рівень доходів істотно коливається через циклічність фрахтового ринку, а рівень операційних витрат сильно залежить від

конкретних умов роботи, зміни цін на бункерне пальне та інші ресурси. Необхідність враховувати часову вартість грошей вносить додаткову невизначеність у розрахунки.

Ринковий підхід (market approach) – це набір методів оцінки вартості судна на основі порівняння його параметрів з параметрами та цінами прототипів суден, щодо яких є достатньо повна статистична інформація (CostFact, 2022) [3].

Порівняння за комерційними умовами угод передбачає внесення техніко-економічних та комерційних коректив у ціни обраних аналогів, тобто приведення їх до умов конкретного замовлення. Найважливіші та поширені комерційні виправлення включають виправлення ставок, часу доставки, серійності та умов оплати.

Для спрощення розрахунку цін підгрупи конструктивних елементів суден можна об'єднати в більш укрупнені позиції, наприклад: корпус, машинне відділення, обладнання приміщень, промислове обладнання тощо. Якщо ціна судна або елемента конструкції розраховується з урахуванням зміни параметрів досліджуваного об'єкта, то такий метод називається параметричним. До параметричних методів належать кореляційно-регресійний аналіз, метод питомих показників, агрегатний (інженерний) метод.

Метод кореляційно-регресійного аналізу встановлює емпіричну формулу залежності ціни від технічних параметрів або експлуатаційних характеристик судна, його конструктивних елементів або складових вартості будівництва (Shuker, 2018) [4]. Різновидом цього методу є метод параметричних рядів однотипних судин або елементів їх конструкції.

Метод питомих показників передбачає розрахунок ціни за зведеними показниками залежно від вартості одиниці корисного ефекту (наприклад, маси елемента конструкції судна).

Інженерний метод полягає у визначенні ціни судна або його конструктивного елемента на основі ринкових цін одиниці його складових частин з подальшим підсумовуванням усіх отриманих цін (CostFact, 2022) [3].

На рис. 25 представлена класифікація методів оцінки цін на будівництво вантажних суден.

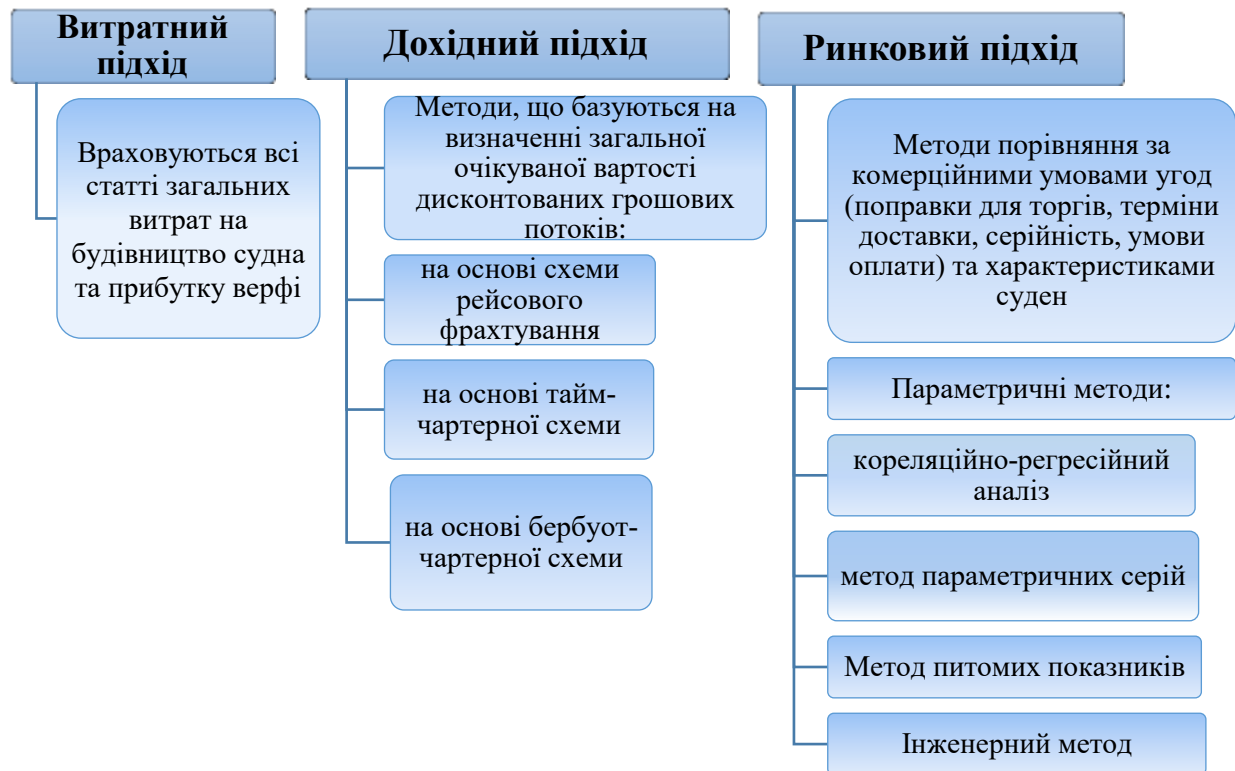


Рисунок 25 – Класифікація методів оцінки вартості будівництва суден

У табл. 4 наведено дані про замовлення на балкерні судна в 2021-2023 роках (International Shipping News, 2022 [10], International Shipping News, 2023 [11], Simpson Spence Young, 2023 [12], Made-in-China, 2023) [13]).

Таблиця 4 – Дані про замовлення балкерів у 2021-2023 роках

Дата замовлення	Кількість і клас	Дедвейт, т	Замовник	Верф	Роки поставки	Ціна судна млн. USD
21.09.2021	6 dry cargo vessels	5400	Atobac	Chowgule	2023-2024	13,6
14.10.2021	8 Ultramax bulkers	63600	COSCO Shipping	н.д.	2023	32
16.04.2021	10 Panamax bulkers	82000	Nisshin Shipping	Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry	2022-2023	28
14.06.2021	12 Capesize bulkers	209800	Himalaya Shipping	New Times Shipbuilding	2023-2024	67
21.09.2022	Capesize Newcastlemax Bulk	210000	Bocimar	Qingdao Beihai Shipbuilding	2024	66
18.03.2022	4 Handy Bulk	40000	Vogemann	Jiangsu Daijin Heavy Ind	2024	29
02.11.2022	2 Post Panamax Bulk	95000	NYK Line	Oshima	2025	65
17.11.2022	10 Capesize Newcastlemax Bulk	210000	Bocimar	Qingdao Beihai Shipbuilding	2025-2026	64
21.07.2023	Bulk Carrier	3000	Open offer	Taizhou Quhai Shippinf Science and Technology	2023	6,818
01.02.2023	Handymax	48000	н.д.	Japan	н.д.	38
01.02.2023	Panamax	65000	н.д.	Japan	н.д.	24
01.02.2023	Handysize	33000	н.д.	Japan	н.д.	32
01.02.2023	Capesize	98000	н.д.	Japan	н.д.	65
01.03.2023	Handymax	49000	н.д.	Japan	н.д.	38
01.03.2023	Panamax	79000	н.д.	Japan	н.д.	36
01.03.2023	Handysize	34000	н.д.	Japan	н.д.	32
01.03.2023	Capesize	99000	н.д.	Japan	н.д.	66
01.04.2023	Handymax	50000	н.д.	Japan	н.д.	40
01.04.2023	Panamax	80000	н.д.	Japan	н.д.	36,5
01.04.2023	Handysize	35000	н.д.	Japan	н.д.	33
01.04.2023	Capesize	199000	н.д.	Japan	н.д.	68

Джерело: [10 – 13].

У табл. 5 показана описова статистика, що характеризує вибірку.

На основі цих даних виконано кореляційно-регресійний аналіз залежності вартості будівництва балкерних суден різних класів від дедвейту.

Таблиця 5 – Описова статистика

Показники	Дедвейт, т	Ціна будівництва судна, млн. USD
Середнє	81580,95238	41,90085714
Стандартна помилка	14915,54577	4,143663179
Медіана	63600	36,5
Мода	210000	32
Стандартне відхилення	68351,61753	18,98865017
Дисперсія вибірки	4671943619	360,5688354
Ексцес	-0,041106811	-1,064345863
Коефіцієнт асиметрії	1,056200724	0,133194644
Амплітуда	207000	61,182
Мінімум	3000	6,818
Максимум	210000	68

На рис. 26 наведено лінійні та нелінійні регресійні моделі, які демонструють залежність ціни будівництва від дедвейту балкерних суден.

Коефіцієнт лінійної кореляції становить 0,85, що вказує на тісний позитивний зв'язок між дедвейтом і цінами на будівництво в балкерному секторі ринку вантажних перевезень у рамках експерименту.

Коефіцієнти детермінації для поліноміальної та ступеневої регресійних моделей перевищують 0,8, що свідчить про те, що ці моделі пояснюють понад 80 % залежності ціни будівництва від дедвейту балкерних суден.

Порівняння коефіцієнтів детермінації показує, що максимальний коефіцієнт у моделі ступеневої регресії (табл. 6). Це означає, що з усіх розглянутих моделей вона найбільш якісно пояснює залежність ціни від дедвейту. Далі результати розрахунків повинні бути скориговані з урахуванням комерційних поправок на термін поставки, серійне будівництво, умови оплати тощо.

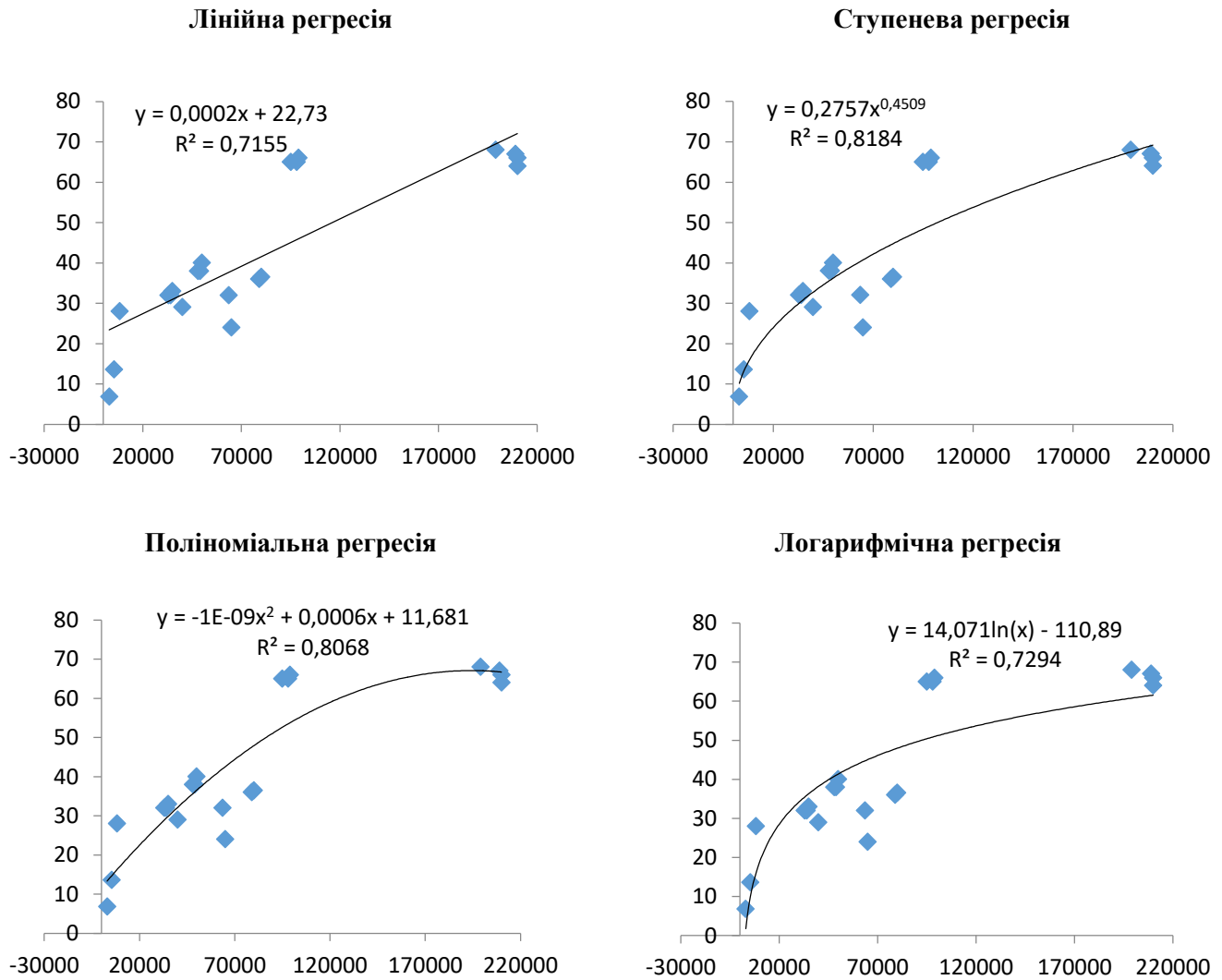


Рисунок 26 – Кореляційно-регресійний аналіз залежності ціни будівництва судна від дедвейту за допомогою різних моделей

Таблиця 6 – Залежність цін будівництва балкерних суден від дедвейту

Модель регресії	Рівняння	R^2
Ступенева	$y = 0,2757x^{0,4509}$	0,8184
Поліноміальна	$y = -1E-09x^2 + 0,0006x + 11,681$	0,8068
Логарифмічна	$y = 14,071\ln(x) - 110,89$	0,7294
Лінійна	$y = 0,0002x + 22,73$	0,7155

Реалізація процедури визначення рівня ціни будівництва суден на основі ринкового підходу представлена на рис. 27.

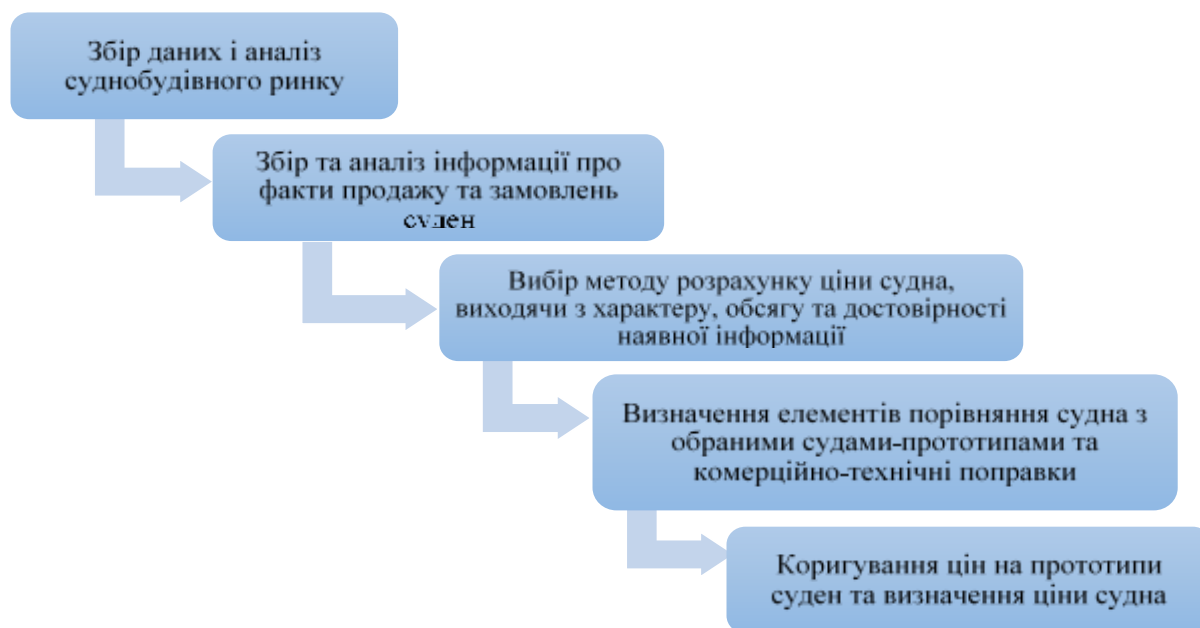


Рисунок 27 – Етапи процедури визначення ціни будівництва судна на основі ринкового підходу

Часто замовник оголошує закритий тендер на будівництво судна з певними техніко-економічними характеристиками. Але верф, яка виграла тендер, може зайняти позицію монополіста, і з нею буде дуже складно досягти компромісу при деталізації умов будівництва та здачі судна. Щоб уникнути такої ситуації, тендер краще проводити в два етапи. На першому етапі визначаються дві верфі, виходячи з ціни, умов поставки, фінансових і технологічних можливостей, а також репутації. На другому етапі одночасно з ними проводиться подальше узгодження умов будівництва судна.

Страховання корпусу та механізмів судна (H&M) є обов'язковою статтею поточних витрат судноплавних компаній. Залежно від ступеня захисту

відшкодуванню підлягають різні види збитків (Aligned Insurance, 2023) [14]. Наприклад, страхування КАСКО передбачає покриття суден, що експлуатуються та будуються, при цьому в суму покриття входить корпус судна, двигуни та обладнання. Ринкова вартість суден тісно пов'язана з вартістю страхування Н&М, а також може впливати на вартість страхування P&I (Gard News, 2005) [8].

Вартість судна безпосередньо впливає на премію, яка розраховується на підставі страхової вартості, інших умов страхування та права вимагати відшкодування повної конструктивної втрати та відшкодування частки в загальній аварії.

Якщо вартість судна суттєво змінюється через ринкові коливання, як страхувальнику, так і страховику доцільно вимагати зміни оціночної вартості. Якщо оціночна страхова вартість занадто висока, судновласник сплачує занадто високу премію за ризик пошкодження судна, що збільшує операційні витрати та погіршує фінансові показники судноплавної компанії.

Практична цінність дослідження полягає у тому, що результати можуть бути корисними для судноплавних і страхових компаній при оцінці вартості будівництва морських суден з метою підвищення прибутковості та зниження фінансових ризиків.

Подальшого дослідження потребують методичні засади розрахунку комерційних поправок до ціни будівництва суден.

Перелік використаних джерел до розділу 10

1. José M. L., Gordo M. Hull's manufacturing cost structure. *Shipbuilding*. 2017. V. 68. Pp. 1-24. DOI: <http://dx.doi.org/10.21278/brod68301>
2. Azhar A., Kristiyono T.A. Method for Estimating Cost of New Ship Building with Linear Regression. 2022. IOP Conf. Ser.: Earth Environ. DOI: 10.1088/1755-1315/972/1/012014
3. Cost estimation in shipbuilding. Estimating and Optimizing Project Costs. CostFact. 2022. URL: <http://surl.li/jgrqt>
4. Shuker L. Price determination in the shipbuilding market. BRS Group. 2018. URL: <https://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding-workshop-nov2018-3-1.pdf>
5. Dai L., Hu H., Chen F. & Zheng J. The dynamics between newbuilding ship price volatility and freight volatility in dry bulk shipping market. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*. 2015. 7(4): 393. Pp. 393-406. DOI: 10.1504/IJSTL.2015.069666
6. Zhykharieva V., Shyriaieva L., Vlasenko O. Current trends of protectionism in shipping industry. *Transport Problems*. 2019. V. 14. Issue 2. Pp. 89-100. DOI: 10.20858/tp.2019.14.2.8
7. Knapp S., Heij C. Evaluation of total risk exposure and insurance premiums in the maritime industry. *Transportation Research. Part D: Transport and Environment*, 2017. V.54. Pp. 321-334. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.06.001>
8. Changes in ship values – influence on hull and machinery and P&I covers. *Gard News*, 2005, February 1. 177. URL: <http://surl.li/jhxov>
9. U.S. Bureau of Labor Statistics, Producer Price Index by Industry: Ship Building and Repairing, FRED, Federal Reserve Bank of St. Louis. 2023. URL: <https://fred.stlouisfed.org/series/PCU336611336611>

10. Vessels Value: Newbuild Report 2021. International Shipping News. 2022. URL:
<https://container-news.com/vesselsvalue-newbuild-report-2021/>
11. 2022 Cargo Review: Newbuilding. International Shipping News. 2023. URL:
<https://www.hellenicshippingnews.com/2022-cargo-review-newbuilding/>
12. Japanese Newbuilding Ship Values. Simpson Spence Young. 2023. URL:
<https://www.ssyonline.com/free-charts/japanese-newbuilding-ship-values/#>
13. Cargo Ship Price. Made-in-China, 2023, July 21. URL: <http://surl.li/qqbyz>
14. Hull and Machinery insurance explained. Aligned Insurance. 2023. URL:
<http://surl.li/qqbzh>

РОЗДІЛ 11

ОЦІНКА СТАНУ УПРАВЛІННЯ ЛЮДСЬКИМИ РЕСУРСАМИ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Основними ресурсами на сучасному етапі економічного розвитку підприємств різних галузей, в тому числі й морського транспорту, є людські ресурси. При цьому докорінно змінюються вимоги до співробітників підприємств, до чого, на жаль, багато підприємств виявилися не готовими. Спрощена уява багатьох керівників про те, що перехід на використання нових технології вирішує всі або більшість проблем підприємств, є лише ще однією оманю, що тільки технічне та технологічне становища впливають на ефективність діяльності, такі керівники забувають про вплив людських ресурсів на якісну діяльність підприємств. Водночас спроби окремих керівників впровадити нові технології управління підприємствами обмежуються лише створенням відділів з новими назвами, а іноді і з деякими новими функціями. Однак реальних результатів проведення таких заходів або не відчувається, або результати не досягають очікуваного рівня. Тому керівники, як і раніше, віддають перевагу у розвитку лише в напрямках використання сучасної техніки й технологій, та не використовують можливість розвитку людських ресурсів.

Радикальні економічні перетворення, динамічні інноваційні процеси викликають глибокий інтерес науки і практики до світового досвіду активізації людських ресурсів для досягнення ефективності та конкурентоспроможності підприємств. Аналіз цього досвіду дає підстави стверджувати, що успіхи провідних компаній у розвинених країнах пов'язані зі створенням високоефективних механізмів управління людськими ресурсами на рівні

підприємств, в основі формування яких знаходиться комплексний, стратегічний підхід до використання, оцінки та розвитку людських ресурсів.

Оцінка стану людських ресурсів займає особливе місце в управлінні людськими ресурсами, бо дозволяє визначити дійсну ситуацію на підприємстві, виявляє слабкі місця в управлінні людськими ресурсами та за її результатами можна надати рекомендації. Аналіз досліджень проблем теорії і практики управління людськими ресурсами присвячені праці багатьох закордонних вчених, таких як Армстронг М. [1], Дресслер Г. [8], Друкер П. [9], Коссек Е. [13], Костер Ф. [14], Минбаєва Д. [19], Парк Г. [19], Педерсен Т. [19], Фей К. [19], Шулер Р. [21], Джексон С. [21] та вітчизняних вчених Власенко О. [25, 26], Гавкалова Н. [10], Колот А. [12], Лисак В. [17], Чернівецька Л. [5], Шевченко О. [22], Жихарева В. [26] та інших.

Питання оцінки персоналу та людських ресурсів досліджувалися у працях таких закордонних науковців, як: Браттон Д. [3], Касціо В. [4], Десслер Г. [8], Голд Д. [3], Мартін Д. [18], Паршейн П. [24], Ввенхардт Д. [24]. Серед вітчизняних науковців, які займалися аналогічною проблематикою, можна відзначити: Балобанову Л. [2], яка розглядає оцінювання, як цілеспрямований процес встановлення відповідності якісних характеристик вимогам посади або робочого місця; Грішнова О. and Наумова О. [11], пропонують для оцінювання персоналу сучасні інноваційні підходи з залученням показників результативності та ефективності діяльності; Данилюк І. [7], вивчає принципи та методи системи оцінювання персоналу, їх різновиди і елементи; Колот А. [12], полягає у визначенні того, якою мірою кожний працівник досягає очікуваних результатів праці й відповідає тим вимогам, які впливають з його виробничих завдань; Крушельницька О. [15], яка визначає інструментарій системи оцінки персоналу та виділяє систему методів оцінки; Савченко В. [20], визначає що оцінювання персоналу є процедура, яка здійснюється з метою виявлення ступеня відповідності

професійних, ділових та особистих якостей працівника, кількісних і якісних результатів його трудової діяльності визначеним вимогам; Чевганова В. [6], вона наводить основні складові системи оцінки персоналу та розглядає найпоширеніші методи оцінки персоналу, Жихарева В., Власенко О., Соколова М. [25, 26], розглядають оцінку та розвиток людських ресурсів через призму інновації, також перелічені вчені займаються дослідженням питань пов'язаних з управлінням людськими ресурсами на морському транспорті.

З проведеного аналізу проблематики видно, що існує необхідність визначення сучасних особливостей оцінки стану людських ресурсів в загалі та для морського транспорту в частості. Отже метою дослідження є розробка методики оцінки стану управління людськими ресурсами, які повинні встановлювати рівень кількісних та якісних характеристик в умовах визначення стану вмотивованості та ефективності використання людських ресурсів.

На нашу думку, все більша кількість керівників підприємств морського транспорту повинні усвідомлювати, що конкурентна перевага – це, перш за все, перевага власних людських ресурсів над людськими ресурсами конкурентів.

Сучасна економічна наука виділяє наступні фактори виробництва: капітал, природні ресурси, працю, підприємницькі здібності та інформацію. Очевидно, що одні й ті ж засоби та предмети праці доступні всім учасникам ринку на приблизно однакових умовах. Єдиним важливим чинником всієї системи технологічного циклу є людські ресурси.

Управління людськими ресурсами як управлінський процес має циклічний характер (рис. 28), він починається з планування і закінчується аналізом і контролем. Циклічний характер проявляється не тільки в послідовності реалізації функцій управління, а й виконанні конкретних дій. При цьому оцінка стану управління людськими ресурсами займає особливе місце, бо вона замикає дії у

системі управління людськими ресурсами. Підвищення якості управління людськими ресурсами починається з їх оцінки.

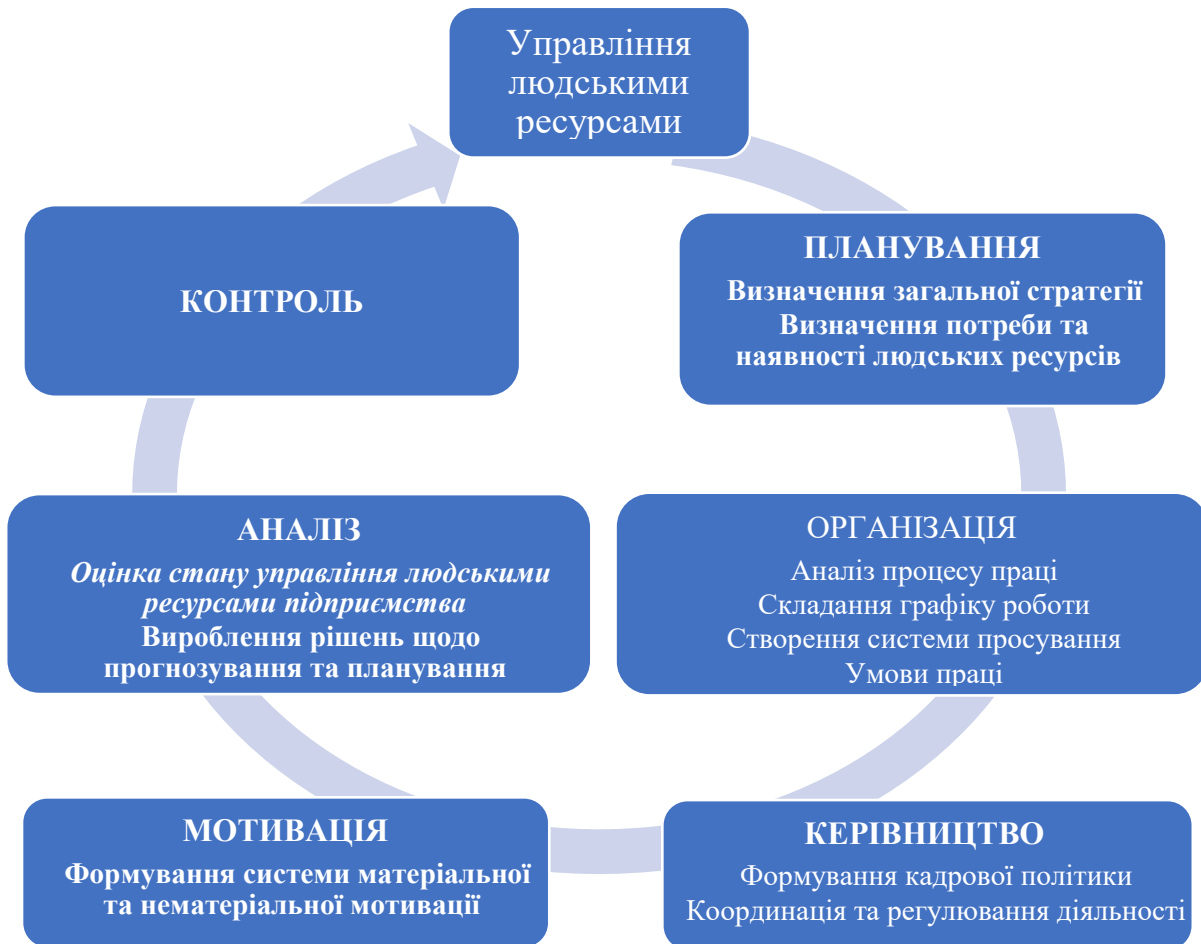


Рисунок 28 – Взаємозв'язок процесуальних функцій управління людськими ресурсами

Сенс оцінки стану управління людськими ресурсами підприємств морського транспорту стає зрозумілий лише в контексті кадрової політики, яку реалізує підприємство. В основі формування ефективного механізму управління людськими ресурсами підприємства знаходиться комплексний, стратегічний підхід до використання, оцінки та розвитку людських ресурсів. На наш погляд,

головною складовою такого механізму – є мотивація, яка здійснює вплив на ефективність діяльності підприємств та людських ресурсів зокрема.

Особливої актуальності для управління людськими ресурсами через мотивацію набуває вирішення проблем координації, узгодження потреб, мотивів та цілей людських ресурсів і підприємства морського транспорту в цілому, визначення та розв'язання виникаючих протиріч між цілями та потребами людських ресурсів і підприємства. А це, в свою чергу, вимагає постійного самовдосконалення, систематичного підвищення кваліфікаційного рівня, відповідальності, рішучості, ініціативи, творчої активності за умов жорсткої регламентації робочого часу.

Виділимо найбільш важливі цілі оцінки:

- огляд минулого виконання роботи;
- поліпшення поточного виконання;
- встановлення цілей роботи на майбутнє;
- виявлення та оцінка потреб у професійному навчанні та розвитку;
- оцінка можливостей зміни рівня оплати праці.

Також досягається адміністративна мета через ухвалення обґрунтованого адміністративного рішення (підвищення або пониження по службі, переведення на іншу роботу, направлення на навчання, звільнення) на основі результатів оцінки стану людських ресурсів.

Не слід забувати про досягнення інформаційної мети, яка полягає в тому, що і працівники, і керівники мають можливість отримати достовірну інформацію про діяльність. Така інформація є вкрай важливою для працівника в плані вдосконалення своєї діяльності, а керівникам дає можливість прийняти вірне управлінське рішення. Звичайно ж досягається мотиваційна мета, яка полягає в тому, що оцінка сама по собі є найважливішим засобом мотивації поведінки людей, так як адекватно оцінені витрати праці будуть забезпечувати подальше

зростання продуктивності праці працівників, але тільки в тому випадку, якщо праця людини буде оцінена відповідно його очікування.

До основних завдань оцінки стану управління людськими ресурсами на підприємствах морського транспорту слід віднести:

- збір і аналіз інформації про діяльність співробітника, результати яких використовуються в адмініструванні і в процесах управління людськими ресурсами;
- управління виробничою діяльністю працівника, оскільки оцінка дозволяє оперативно регулювати трудовий процес і покращувати його результати;
- розвиток людських ресурсів, забезпечує вибір гідного заохочення і професійного просування працівників, з'ясування цілей подальшої професійної підготовки;
- трудова мотивація, оцінка є імпульсом до свідомої самооцінки діяльності співробітників, спрямованої на підвищення досягнень;
- визначення розмірів винагороди, тільки при об'єктивній оцінці досягнень співробітника можливо справедливо оплатити його працю.

На рис. 29 наведено складові оцінки стану управління людськими ресурсами підприємств водного транспорту.

Аналіз діяльності українських логістичних компаній ITL Group, Sea Gate LTD, Master Cargo, UNI-Laman Group, Global Ocean Link дозволив авторам зробити висновок, що оцінювання стану людських ресурсів повинно здійснюватися з метою виявлення рівня кількісних та якісних характеристик в умовах визначення стану вмотивованості та ефективності використання людських ресурсів.

Оцінка стану управління людськими ресурсами підприємства морського транспорту повинна проводитися за чітко сформульованими напрямками.



Рисунок 29 – Складові оцінки стану управління людськими ресурсами підприємств водного транспорту

Кількісну оцінку людських ресурсів підприємства рекомендуємо проводити за наступними показниками, які представлені на рис. 30. Вибір показників для кількісної оцінки людських ресурсів підприємства морського транспорту може бути обґрунтований декількома причинами.

По-перше, за динамікою облікового складу людських ресурсів можна відслідковувати зміни в кількості працівників на підприємстві протягом певного періоду часу. Це важливо для визначення потреб у працівниках та планування ресурсів.

По-друге, темпи росту людських ресурсів, відображають темпи збільшення або зменшення кількості працівників на підприємстві. Цей показник дозволяє оцінити, наскільки ефективно підприємство привертає та утримує свої людські ресурси.

По-третє, коефіцієнти плинності людських ресурсів, вказують на те, наскільки стабільно відбувається робочий процес на підприємстві та на рівень задоволеності працівників своєю роботою.

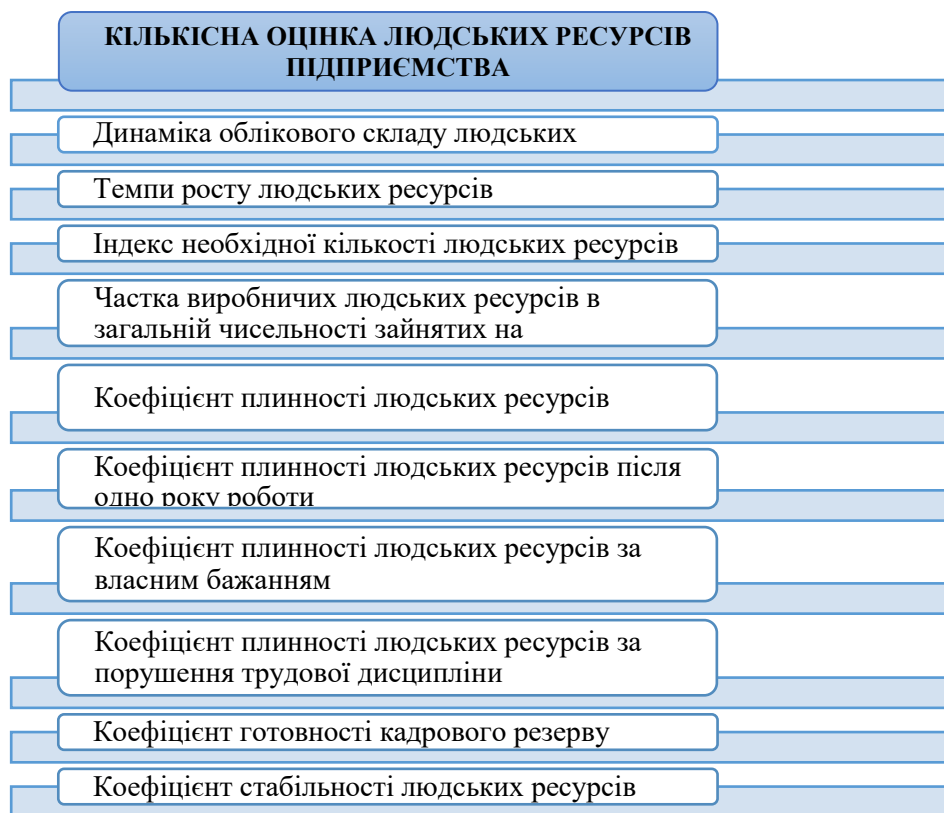


Рисунок 30 – Кількісна оцінка людських ресурсів

По-четверте, частка виробничих людських ресурсів в загальній чисельності зайнятих, дозволяє оцінити, яка частина всіх працівників займається виробничою діяльністю, що може бути важливим для управління робочими процесами.

По-п'яте, коефіцієнт готовності кадрового резерву, вказує на готовність підприємства до змін і розвитку, оцінюючи наявність кваліфікованого персоналу для виконання нових завдань і викликів.

Далі представимо обрані нами індикатори для кількісної оцінки людських ресурсів підприємств водного транспорту (табл. 7).

Обрані індикатори надають комплексний огляд кількісних аспектів управління людськими ресурсами, що дозволить керівництву підприємств морського транспорту приймати обґрунтовані рішення щодо управління людськими ресурсами та стратегічного планування.

Таблиця 7 – Індикатори кількісної оцінки людських ресурсів підприємств водного транспорту

Назва індикаторів	Позначення індикаторів
Динаміка облікового складу людських ресурсів за 5 р., бали (позитивна «+10»; не має динаміки «0»; негативна «-10»)	D_{HR}
Темпи росту людських ресурсів (середнє значення за 5 років), %	GR_{HR}
Індекс необхідної кількості людських ресурсів (середнє значення за 5 р.), %	I_{HR}
Частка виробничих людських ресурсів в загальній чисельності зайнятих на підприємстві (середнє значення за 5 р.), %	q_{pHR}
Коефіцієнт плинності людських ресурсів (середнє значення за 5 р.), %	Tr_{HR}
Коефіцієнт плинності людських ресурсів після одно року роботи, %	Tr_{HR1y}
Коефіцієнт плинності людських ресурсів за власним бажанням (середнє значення за 5 р.), %	Tr_{HRod}
Коефіцієнт плинності людських ресурсів за порушення трудової дисципліни (середнє значення за 5 р.), %	Tr_{HRd}
Коефіцієнт готовності кадрового резерву, %	C_{PR}
Коефіцієнт стабільності людських ресурсів (середнє значення за 5 р.), %	C_{HRst}

Якісну оцінку людських ресурсів підприємства рекомендуємо проводити за наступними показниками, які представлені на рис. 31. Вибір показників для якісної оцінки людських ресурсів підприємства морського транспорту може бути обґрунтований декількома причинами.

По-перше, вікова, гендерна, освітня структури та структура за стажем, дозволяють визначити потреби в плануванні кадрової політики, розвитку та навчанні працівників, розробити стратегії рівноправності.

По-друге, індекс галузевої освіти та індекс за стажем в морській галузі, відображає наявність професійних навичок працівників у морській галузі, які важливі для підвищення конкурентоспроможності підприємства морського транспорту.

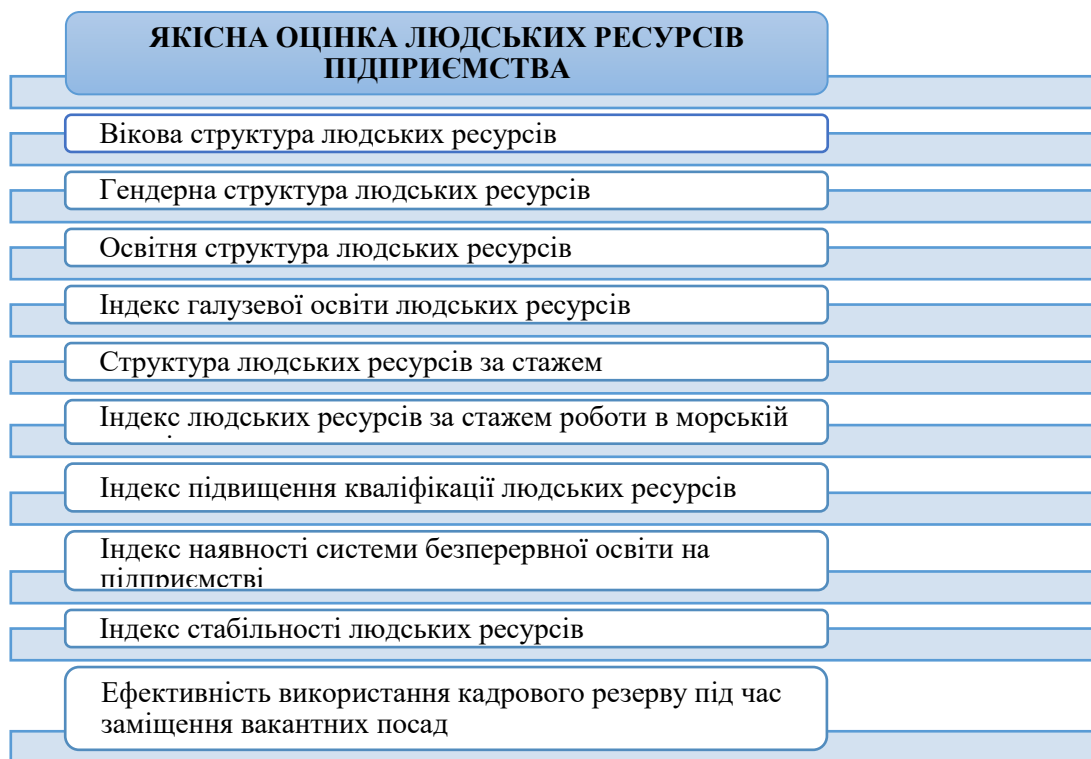


Рисунок 31 – Якісна оцінка людських ресурсів

По-третє, індекс підвищення кваліфікації, допомагає визначити готовність працівників до змін та інновацій.

По-четверте, індекс наявності системи безперервної освіти, дозволяє визначити готовність до розвитку та підвищенню компетентності персоналу.

По-п'яте, індекс стабільності та ефективність використання кадрового резерву, дозволяють оцінити готовності до змін та допомагають визначити гнучкість та адаптивність організації.

Далі представимо обрані нами індикатори для якісної оцінки людських ресурсів підприємств водного транспорту (табл. 8). Ці індикатори були обрані для якісної оцінки людських ресурсів підприємства, оскільки вони надають комплексний огляд різних аспектів персоналу, що дозволяє здійснювати обґрунтовані рішення з управління людськими ресурсами підприємств морського транспорту та стратегічного планування.

Таблиця 8 – Індикатори якісної оцінки людських ресурсів підприємств водного транспорту

Назва індикаторів	Позначення індикаторів
Частка людських ресурсів у віці від 28 до 45 років, %	HR_a
Частка жінок, %	HR_w
Частка людських ресурсів з вищою освітою, %	HR_{he}
Індекс галузевої освіти людських ресурсів, %	I_{HRed}
Частка людських ресурсів зі стажем роботи більш 10 років, %	HR_{WEx}
Індекс людських ресурсів за стажем роботи в морській галузі, %	I_{HRwex}
Індекс підвищення кваліфікації людських ресурсів, %	I_{HRct}
Індекс наявності системи безперервної освіти на підприємстві, %	I_{HRel}
Індекс стабільності людських ресурсів за рік, %	I_{HRst}
Показник ефективності використання кадрового резерву під час заміщення вакантних посад, %	C_{HRpr}

Оцінку мотиваційного стану людських ресурсів підприємства рекомендуємо проводити за показниками, які представлені на рис. 32. Вибір показників для оцінки мотиваційного стану людських ресурсів підприємства морського транспорту може бути обґрунтований декількома причинами:

По-перше, рівень заробітної плати, оплата за наднормовий час та премії за результатами є ключовими факторами, що відображають фінансову мотивацію працівників та впливають на продуктивність.

По-друге, оцінка надання роботи по інтересах характеризує вмотивованість працівників та позитивне ставлення до виконання обов'язків.

По-третє, оцінка умов праці, відображає комфорт та ефективність працівників, що важливо для підтримки мотивації та здоров'я колективу.

По-четверте, оцінка відповідності цілей підприємства інтересам працівника, характеризує наскільки підприємство стимулює до активної участі у досягненні спільних цілей.

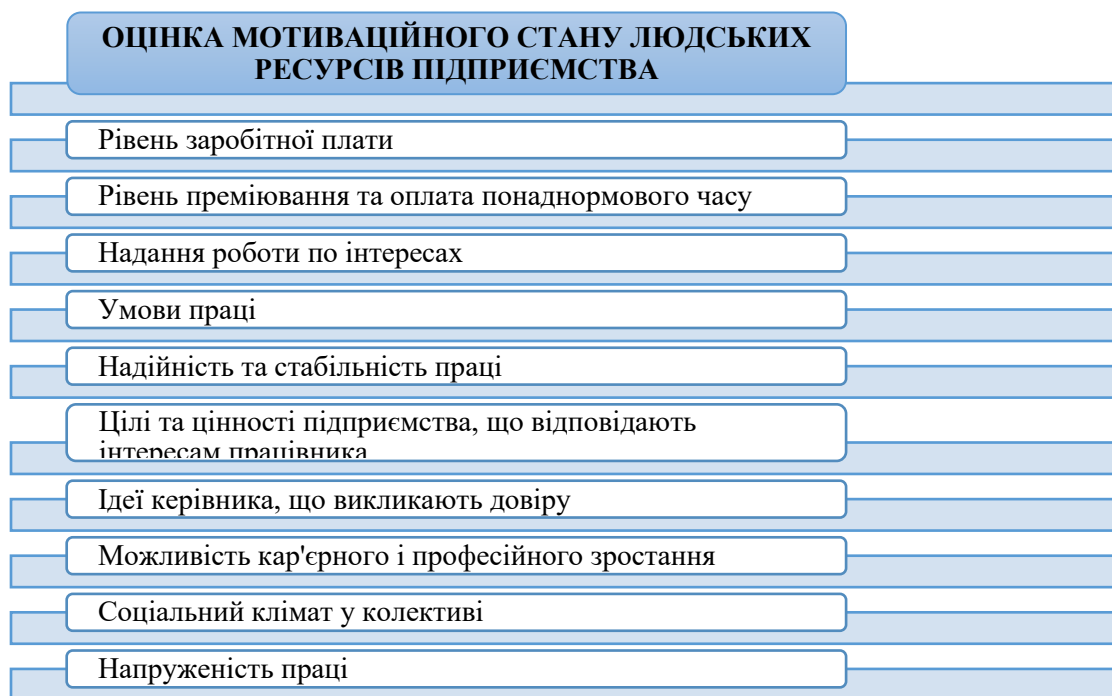


Рисунок 32 – Оцінка мотиваційного стану людських ресурсів

По-п'яте, оцінка соціального клімату та напруженості праці відображає загальну атмосферу та взаємовідносини між працівниками на підприємстві.

Далі представимо обрані нами індикатори для оцінки мотиваційного стану людських ресурсів підприємств водного транспорту (табл. 9).

Обрані індикатори для оцінки мотиваційного стану людських ресурсів на підприємстві морського транспорту можуть бути обґрунтовані тим, що вони відображають ключові аспекти, які впливають на мотивацію працівників, вони допомагають управлінцям оцінити та вдосконалити системи мотивації, що в свою чергу сприяє підвищенню продуктивності та забезпечує залучення та утримання кваліфікованих кадрів.

Таблиця 9 – Індикатори оцінки мотиваційного стану людських ресурсів підприємств водного транспорту

Назва індикаторів	Позначення індикаторів
Рівень заробітної плати, бали	hr_{wr}
Рівень преміювання та оплата понаднормового часу, бали	hr_{br}
Надання роботи по інтересах, бали	hr_{iw}
Умови праці, бали	hr_{wc}
Надійність та стабільність праці, бали	hr_{sw}
Цілі та цінності підприємства, що відповідають інтересам працівника, бали	hr_g
Ідеї керівника, що викликають довіру, бали	hr_{im}
Можливість кар'єрного і професійного зростання, бали	hr_{pg}
Соціальний клімат у колективі, бали	hr_{pc}
Напруженість праці, бали	hr_{ew}

Примітка: анкетування співробітників проводиться за індикаторами (1 бал – дуже незадоволені; 10 балів – дуже задоволені), після цього виводиться середнє значення індексів серед респондентів.

Оцінку ефективності використання людських ресурсів підприємства рекомендуємо проводити за наступними показниками, які представлені на рис. 33. Вибір показників для оцінки ефективності використання людських ресурсів підприємства морського транспорту може бути обґрунтований декількома причинами.

По-перше, динаміка доходів, відображає, як змінюється дохід підприємства з часом, і вказує на ефективність використання людських ресурсів у наданні послуг морського транспорту, що впливає на загальну доходність підприємства.

По-друге, динаміка продуктивності праці відображає, як змінюється ефективність праці співробітників на підприємстві з часом, і вказує на те, наскільки ефективно використовуються людські ресурси.

По-третє, динаміка рентабельності діяльності вказує на те, як ефективно використовуються ресурси підприємства, включаючи людські ресурси.



Рисунок 33 – Оцінка ефективності використання людських ресурсів

По-четверте, небажана плинність людських ресурсів свідчить про проблеми в управлінні персоналом, і може мати негативний вплив на ефективність підприємства морського транспорту.

По-п'яте, частка витрат на оплату праці та частка витрат на людські ресурси в загальному обсязі витрат допомагають оцінити, наскільки велика увага приділяється персоналу в контексті фінансового управління.

Далі представимо обрані нами індикатори для оцінки ефективності використання людських ресурсів підприємств водного транспорту (табл. 10).

Обрані індикатори надають комплексну оцінку ефективності використання людських ресурсів, що дозволить керівництву підприємств морського транспорту приймати обґрунтовані рішення щодо визначення стратегій управління та розвитку людських ресурсів.

Таблиця 10 – Індикатори оцінки ефективності використання людських ресурсів підприємств водного транспорту

Назва індикаторів	Позначення індикаторів
Темп росту доходів, %	Rev_g
Темп росту продуктивності праці за останній рік, %	$Prof_{g1}$
Середній темп росту продуктивності праці за 5 років, %	$Prof_{g1}$
Рентабельності діяльності за останній рік, %	$Prof_{ac}$
Коефіцієнт небажаної плинності людських ресурсів, %	Tr_{HRaw}
Коефіцієнт втраченого робочого часу, %	Tr_{lwt}
Коефіцієнт втраченої продуктивності, %	Tr_{lprof}
Частка витрат на оплату праці в загальному обсязі витрат, %	q_{lc}
Частка витрат на оплату праці за одну продуктивну годину, %	q_{lw}
Частка витрат на людські ресурси в загальному обсязі витрат, %	q_{hrc}

У результаті оцінки стану управління людськими ресурсами підприємства морського транспорту за представленими вище напрямками виробляються рішення щодо прогнозування та планування.

У якості результуючого показника оцінки стану управління людськими ресурсами підприємств морського транспорту, заснованої на функціональному підході пропонується використовувати інтегральний показник, який буде враховувати перелічені у таблицях індикатори.

Під інтегральним показником оцінки стану управління людськими ресурсами підприємств морського транспорту (від лат. integer – цілий) слід розглядати узагальнюючий мікроекономічний показник, що комплексно характеризує стан управління людськими ресурсами на обраному підприємстві морського транспорту.

Для розрахунку інтегрального показника оцінки стану управління людськими ресурсами підприємств морського транспорту (HRM_{ca}) пропонується використовувати два методи:

- метод додавання – передбачає просте додавання всіх значень індикаторів без урахування вагових коефіцієнтів, беручи до уваги запропонований алгоритм розрахунку;

- комбінований метод – передбачає встановлення вагових коефіцієнтів для окремих складових оцінки стану управління людськими ресурсами на підприємствах морського транспорту. Відповідно до цього методу, оцінка стану управління людськими ресурсами може здійснюватися за наступною формулою:

$$HRM_{ca} = HR_{qt} \cdot p_1 + HR_{ql} \cdot p_2 + HR_{mot} \cdot p_3 + HR_{ef} \cdot p_4, \quad (7)$$

де:

HR_{qt} – кількісна оцінка людських ресурсів;

HR_{ql} – якісна оцінка людських ресурсів;

HR_{mot} – оцінка мотиваційного стану людських ресурсів;

HR_{ef} – оцінка ефективності використання людських ресурсів;

p_i – вагові коефіцієнти, що визначають значущість та роль i -тої складової в оцінці стану управління людськими ресурсами на підприємствах морського транспорту.

$$\sum_{i=1}^1 p_i = 1, \quad (8)$$

У табл. 11 наведено алгоритми розрахунку методом додавання. Після розрахунку інтегрального показника оцінки стану управління людськими ресурсами підприємств морського транспорту необхідно проаналізувати стан управління людськими ресурсами та можливі тенденції їх розвитку.

Таблиця 11 – Алгоритми розрахунку методом додавання

Складові оцінки стану управління людськими ресурсами	Алгоритми розрахунку
Кількісна оцінка людських ресурсів	$HR_{qt} = D_{HR} + GR_{HR} + I_{HR} + q_{pHR} - Tr_{HR} - Tr_{HR1y} - Tr_{HRod} - Tr_{HRd} + C_{PR} + C_{HRst}$
Якісна оцінка людських ресурсів	$HR_{qi} = HR_a + HR_w + HR_{he} + I_{HRed} + HR_{Wex} + I_{HRwex} + I_{HRct} + I_{HRel} + I_{HRst} + C_{HRpr}$
Оцінка мотиваційного стану людських ресурсів	$HR_{mot} = hr_{wr} + hr_{br} + hr_{iw} + hr_{wc} + hr_{sw} + hr_g + hr_{im} + hr_{pg} + hr_{pc} + hr_{ew}$
Оцінка ефективності використання людських ресурсів	$HR_{ef} = Rev_g + Prof_{g1} + Prof_{g5} + Prof_{ac} - Tr_{aw} - Tr_{lwt} - Tr_{lprof} + q_{lc} + q_{lw} + q_{hrc}$

Джерело: розроблено авторами з використанням [17].

Проведення оцінки людських ресурсів повинно базуватися на наступних принципах [6]:

- невідворотності (обов'язковості);
- загальності (оцінюють кожного);
- систематичності (оцінка здійснюється постійно);
- всебічності (оцінці підлягають усі сторони);
- об'єктивності (використання достатньо повної системи показників для характеристики працівника);
- гласності (широкого ознайомлення персоналу з порядком і методикою проведення оцінки, доведення її результатів до всіх зацікавлених осіб);
- демократизму (участі громадськості, залучення до оцінки колег і підлеглих);
- результативності (обов'язкового й оперативного вжиття дієвих заходів за результатами оцінки).

Оцінка в тому чи іншому вигляді проводиться на кожному етапі роботи з людськими ресурсами [17]:

1) підбір кандидата на вакантну посаду: оцінка необхідна для встановлення відповідності умінь і навичок кандидата (як професійних, так і особистісних) посадовим вимогам і корпоративній культурі підприємства;

2) у ході проходження випробування (випробувального терміну): метою є додаткова оцінка рівня відповідності співробітника займаної посади і рівня його адаптації на підприємстві;

3) у ході виконання поточної діяльності: на даному етапі оцінка спрямована на уточнення плану професійного і кар'єрного зростання співробітника, ухвалення рішень про преміювання, перегляд заробітної плати;

4) навчання співробітника: необхідно визначити поточні знання співробітника і потреба в його навчанні, бажано провести подібну процедуру і після проходження навчання;

5) переведення в інший структурний підрозділ: слід визначити можливості співробітника для виконання нових посадових обов'язків;

6) формування кадрового резерву: оцінка професійного і в першу чергу особистісного потенціалу співробітника;

7) звільнення: на даному етапі оцінка потрібна для виявлення некомпетентності співробітника, причому підставою звільнення в цьому разі можуть служити тільки результати атестації.

Шкода від проведення оцінки людських ресурсів підприємства:

Руйнування зв'язків в колективі (при поганій організації та неправильному проведенні оцінки).

Користь від проведення оцінки людських ресурсів підприємства:

- підвищення іміджу підприємства. Проведення оцінки людських ресурсів – це ознака розвиненої кадрової політики підприємства. Саме така політика характерна для стійких і солідних підприємств. Проведення оцінки відповідає загальноприйнятій міжнародній практиці;

- розвиток корпоративного почуття (духу) у персоналу;
- позитивний вплив на мотивацію співробітників до трудової діяльності та підвищення ефективності їх роботи;
- ревізія і розвиток кадрового складу та кадрового резерву;
- відпрацювання критеріїв і оптимізація процесу перестановки (ротації) кадрів;
- оптимальний розподіл відповідальності між керівником підрозділу і організацією по відношенню до співробітника;
- зняття гіпервідповідальності з керівника (полегшення емоційного навантаження);
- підвищення організованості в роботі з кадрами.

Користь від проведення оцінки людських ресурсів для вищого керівництва:

- отримання інструменту для ухвалення кадрових рішень;
- отримання інструменту для оновлення кадрового складу;
- отримання орієнтації в положенні справ з кадрами;
- виявлення кадрового резерву для заміщення посад керівників підрозділів і резерву кваліфікованих фахівців.

Перелік використаних джерел до розділу 11

1. Armstrong M. Handbook of Human Resource Management Practice (15th ed.). London, United Kingdom: KoganPage, 2020. 765 с. URL: <https://cutt.ly/iwOmbrGk>
2. Балабанова Л., Сардак О. Управління персоналом : підручник для студ. вищ. навч. закл. Київ: ЦУЛ, 2006. 468 с.
3. Bratton J, Gold J., Bratton A., Steele L. Human Resource Management. London: Bloomsbury Publishing, 2021. 510 с.

4. Cascio W. (2006). *Managing Human Resources: Productivity, Quality of Work Life, Profits*. New York: McGraw–Hill/Irwin, 2006. 706 с.
5. Червінська Л. Стимулювання інноваційної діяльності персоналу. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2011. № 7(1). URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/aprer_2011_7\(1\)__52](http://nbuv.gov.ua/UJRN/aprer_2011_7(1)__52)
6. Чевганова В. Система оцінювання персоналу підприємства. *Ефективна економіка*. 2014. №4. URL: <http://surl.li/jilem>
7. Данілюк І. Теоретичні аспекти оцінки трудового потенціалу підприємства. *Вісник економічної науки України*, 2009. № 1. С. 50–52.
8. Dessler G. *A Framerwork for Human Resource Management*. New York: Prentice Hall, 2008. 432 с.
9. Drucker P. *Management in the 21st Century*. London: Routledge, 2011. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780080942384>
10. Гавкалова Н. Класифікація поняття управління персоналом. *Бізнес інформ*. 2017. № 9. URL: <http://surl.li/qochq>
11. Грішнова О., Наумова О. Оцінювання персоналу: сучасні підходи до забезпечення ефективності. *Формування ринкової економіки*. 2005. № 2. С. 42–50.
12. Колот А. Мотивація персоналу. Київ : КНЕУ, 2002. 337 с.
13. Kossek E. Human resources management innovation. *Human Resource Management*. 1987. № 26(1). DOI: <https://doi.org/10.1002/hrm.3930260105>
14. Koster F. Innovative HRM. A review of the literature. *Journal of Technology Management and Innovation*. 2019. № 14(2). URL: <http://hdl.handle.net/1765/120291>.
15. Крушельницька О., Мельничук Д. *Управління персоналом : навч. посібник*. (2-ге вид.). Kyiv: Kondor, 2005. 308 с.

- 16.Лебедєва І.Ю., Томашевская В.О. Підходи до оцінки персоналу як складової аналізу кадрового потенціалу та технології його розвитку. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 12. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/12_2018/16.pdf
- 17.Лисак В. Інновації в управлінні персоналом: зарубіжна та вітчизняна практика. *Агросвіт*. 2013. 9. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/agrosvit_2013_9_14
- 18.Martin J. Key concepts in human resource management. London: Sage, SAGE, Sage Publications Ltd, 2010. 296 с.
- 19.Minbaeva, D., Pedersen, T., Björkman, I., Fey, C., & Park, H. MNC knowledge transfer, subsidiary absorptive capacity, and HRM. *Journal of International Business Studies*. 2003. № 34(6). DOI: <https://doi.org/10.1057/palgrave.jibs.8400056>
- 20.Савченко В. Управління розвитком персоналу : навч. посібник. К.: КНЕУ, 2002. 351 с.
- 21.Schuler R., Jackson S. Linking competitive strategies with human resource management practices. *Academy of Management Perspectives*, 1987. 1(3). DOI: <https://doi.org/10.5465/ame.1987.4275740>
- 22.Shevchenko O., Yevtushenko A. Innovative methods of management of personnel management. *Young Scientist*. 2019. 10(74). DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2019-10-74 -156>
- 23.Стахів О. Проведення оцінки персоналу на підприємстві з метою стимулювання працівників до підвищення кваліфікації. *Управління персоналом*. 2007. 1. URL: <http://surl.li/qochw>
- 24.Vveinhardt, J., & Papšienė, P. The Structure of Human Resources Assessment Process: Conditions for Criteria Formation. *Business and Management Research*. 2013. 2(2). DOI: <https://doi.org/10.5430/bmr.v2n2p69>

25. Vlasenko, O., Sokolova, M. Evaluation of Enterprise Human Resources: The Theory Background. *Economics and Education*, 2021. V. 6(1). DOI:
26. Жихарева В., Власенко О., Соколова М. Принципи інноваційного управління людськими ресурсами. *Modern Economics*. 2020. 21(2020). DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V21\(2020\)-14](https://doi.org/10.31521/modecon.V21(2020)-14)

РОЗДІЛ 12

КРИТЕРІЇ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Інтенсивність зміни економічної складової зовнішнього середовища підприємства за наявності кризових явищ виводить на перший план проблеми управління фінансово-економічною безпекою підприємства.

Постійні зміни у транспортної галузі підвищує рівень фінансових ризиків для транспортних підприємств. Фактором виникнення та постійного посилення уваги до цієї проблеми є процеси, що протікають в українській економіці, які охопили всі сфери та призвели до необхідності постійного та детального моніторингу рівня безпеки.

Процес управління буде ефективний лише за наявності чітко означених завдань, що стоять перед системою управління фінансово-економічною безпекою, а також системи оцінки рівня фінансово-економічної безпеки, а це неможливо здійснити без урахування специфіки діяльності підприємства, для якого будується дана система.

Транспортні підприємства мають повною мірою задовольняти попит на транспортні послуги з боку споживачів, розвиватися з випередженням, збільшувати внесок у ВВП.

Однак дані підприємства є складними утвореннями з різномірною внутрішньою структурою і широким спектром різноманітних відносин із зовнішнім середовищем.

Підприємство може показувати високий рівень ефективності своєї діяльності, але ситуація у зовнішньому середовищі будь-якої миті може змінити ситуацію. Результатом впливу зовнішніх факторів для будь-якого підприємства може стати

погіршення його фінансового стану, його банкрутство та, ймовірно, його ліквідація. Фінансово-економічна небезпека розглядається у цьому випадку як прояв загроз фінансовій (економічній) безпеці підприємства за відсутності керівного впливу на ці загрози або застосування неадекватних заходів щодо нейтралізації дії цих загроз.

Низька інтенсивність змін у зовнішньому середовищі дозволяє ставити умови, за яких проблема фінансово-економічної безпеки підприємства не включається до переліку актуальних поточних завдань для підприємства, але побудова довгострокових планів повинна виключати оцінку рівня безпеки.

Незважаючи на необхідність уніфікації підходів до управління фінансово-економічною безпекою підприємства в цілому, все ж таки об'єктивно існує потреба враховувати вплив особливості виду економічної діяльності на параметри системи економічної безпеки.

Незважаючи на те, що економічна безпека підприємства є його внутрішньою характеристикою, її необхідно також розглядати, по-перше, з огляду на захищеність усіх складових технологічного процесу та по-друге, з огляду на забезпечення виконання функцій відповідного виду економічної діяльності. Кожен етап технологічного процесу потребує забезпечення безпеки [1].

На наш погляд проблема управління фінансово-економічною безпекою дуже багатфакторна, це і безпека процесу залучення ресурсів, фінансової стійкості або рівня доходу власників.

Дуже часто фінансово-економічну безпеку асоціюють зі стійкістю підприємства.

Проблема сталого розвитку набуває першорядного значення, стає основою всієї економічної політики та стратегічних рішень. Забезпечення сталого розвитку входить до складу найважливіших функцій окремого підприємства.

Складність вирішення проблеми та забезпечення сталого функціонування підприємств зумовлені впливом макроекономічних факторів, що не піддаються регулюванню з боку підприємства.

Незважаючи на те, що концепція сталого розвитку користується підвищеною увагою, у світовій літературі існує безліч публікацій з цієї проблеми, дискусії з приводу сутності поняття сталого розвитку підприємства не припиняються. Відсутність єдиної думки про сутність та поняття даного визначення фахівцями є, певною мірою, причиною неефективного функціонування підприємства.

Математична теорія стійкості визначає наступні підходи до поняття як: стійкість – це положення рівноваги, стабілізація системи, стійкість до впливів на вході, стійкість по відношенню до імпульсних впливів [5].

Забезпечення фінансової стійкості підприємства реалізується шляхом впровадження оперативних, тактичних і стратегічних механізмів фінансової стабілізації і вважається досягнутою, якщо:

- досягнуто усунення поточної неплатоспроможності завдяки реалізації оперативних заходів;
- досягнуто показників фінансової структури капіталу, які свідчать про забезпечення високої фінансової стійкості підприємства, завдяки реалізації тактичних заходів, тобто сума запланованого позитивного грошового потоку по всіх видах господарської діяльності повинна перевищувати суму запланованого негативного грошового потоку;
- досягнуто високої ринкової вартості підприємства в результаті прискорення темпів його економічного розвитку завдяки реалізації стратегічних механізмів фінансової стабілізації.

Також підприємство має вживати заходи щодо зменшення ризиків:

- своєчасне планування і створення необхідних резервів і запасів;

- постійний моніторинг ситуації на ринку, у партнерів, в економіці країни в цілому;

- контроль за збереженням і використанням оборотних активів.

Стійкість розвитку підприємства це результат протидії зовнішнім та внутрішнім факторам, що порушують рівновагу.

Будучи відкритою системою, підприємство безперервно вдосконалюючись має постійно підтримувати свою стабільність.

Принцип роботи механізму підтримки стійкості полягає в тому, що, отримавши сигнал про зміни, що загрожують системі, включається пристрій протидіючих факторів, який працює доти, доки система не повертається в рівноважний стан, до певних кількісних значень параметрів діяльності підприємства, що відповідають визначенню стійкості та крім того, дозволяє неухильно розвиватися.

Стійкість відображає сутність особливого стану господарської системи в складному ринковому середовищі, що характеризує гарантію цілеспрямованості її руху в теперішньому та прогнозованому майбутньому. Вона синтезує у собі сукупність властивостей самої системи та найважливіших складових її комерційної та господарської діяльності.

Підприємства транспортної сфери за відсутності належної уваги до моніторингу рівня фінансово-економічної безпеки можуть змінити власне середовище у напрямку, який повністю зруйнує відповідний стан, але ще гірше, вплинути на економічну ситуацію цілого регіону.

Концептуальні засади формування системи фінансово-економічної безпеки підприємств транспортної сфери потребують уточнення, а саме визначення завдань та принципів безпеки, розробки надійного постійно діючого механізму її забезпечення.

Проблеми управління безпекою охоплюють фактори та критерії оцінки рівня безпеки, які не можуть не враховувати особливості підприємств як первинної ланки транспортної галузі, та як наслідок беруть участь у формуванні механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства.

Не виключаючи наявності та важливості моніторингу, діагностики та забезпечення інших функціональних складових безпеки, необхідно зазначити, що необхідно визначити критерії фінансово-економічної складової безпеки транспортного підприємства.

Процес управління буде ефективним за наявності чітко визначених завдань, системи оцінки рівня фінансово-економічної безпеки, а це неможливо здійснити без урахування особливостей діяльності транспортних підприємств.

Будь-який механізм управління повинен включати методи, інструменти та заходи для їх реалізації.

Процес управління фінансово-економічною безпекою підприємства можливо розділити на декілька етапів.

1. Розробка системи пріоритетних фінансових інтересів. Система фінансових інтересів має включати стратегію розвитку підприємства, його місію. Система фінансово-економічної безпеки підприємства вибудовується відповідно до обраної стратегії, у межах якої розробляється політика. Відсутність сильної, добре продуманої політики безпеки приводить до відсутності методологічного та організаційного фундаменту забезпечення фінансово-економічної безпеки. Політика безпеки є системою заходів у сфері безпеки, які створюють умови для досягнення цілей бізнесу.

2. Підходи до оцінки рівня фінансово-економічної безпеки підприємства.

3. Визначення ризиків пов'язаних з фінансово-економічною безпекою підприємства. Цей етап включає оцінку ймовірності їх настання, розрахунок розміру можливих наслідків цих подій.

Стандартно процес оцінки рівня фінансово-економічної безпеки підприємства має включати такі кроки:

- вибір критерію оцінки фінансово-економічної безпеки, який характеризує ступінь наближення підприємства до безпечного стану, на наш погляд, визначення критеріїв найбільш складне завдання;
- формування системи показників (індикаторів) фінансово-економічної безпеки;
- визначення порогових значень показників (індикаторів) для індикаторного підходу;
- моніторинг обраних показників та оцінка відхилень від порогових значень [1].

Розробка комплексу заходів щодо забезпечення фінансової безпеки та рекомендацій щодо впровадження їх на практиці не може бути відокремлена від процесу управління підприємством.

Наприклад система бюджетного планування має враховувати комплекс заходів щодо забезпечення фінансової безпеки підприємства, система контролю реалізацію запланованих заходів у процесі провадження господарської діяльності підприємства.

Процес господарювання підприємства не повинен протікати хаотично в умовах економічного простору, що постійно змінюється. Процес необхідно спрямовувати відповідно до визначеної мети. Це завдання управління діяльністю підприємства.

Створення ефективної системи управління підприємства дозволяє більш гнучко та своєчасно реагувати на зміни кон'юнктури ринків портових послуг та ринків, де формуються ресурси портового виробництва, знаходити найбільш ефективні та раціональні рішення в галузі інвестиційної політики, підвищувати рівень якості послуг, формувати нові можливості для довгострокового розвитку

портової діяльності. Не виключенням є питання підтримки рівня фінансово-економічної безпеки.

Координація всіх складових керованої системи у рамках кругообігу ресурсів потребує підтримки системи у стійкому стані або стан безпеки. Ефективне керування приводить систему в бажаний стан відповідно до визначених цілей.

Ефективне управління неможливе без наявності зворотного зв'язку з процесами, що відбуваються у господарській діяльності портового підприємства.

Процесі управління безпекою портового підприємства слід здійснювати з використанням ситуаційного підходу. Цей підхід передбачає коригування поведінки окремих підсистем та елементів керованої системи в залежності від зовнішніх умов, що змінюються, тим самим досягається адаптація підприємства до ринкового середовища

Підприємства можуть тривалий час функціонувати лише за умови усвідомлення істотних змін економічного, політико-правового і громадського оточення, а головне реагувати на ці зміни за допомогою певних інструментів управління.

Отже, можна зробити висновок, що ефективне управління можливе при одночасному використанні системного та ситуаційного підходів.

Збереження рівноваги між портовим підприємством та навколишнім середовищем у відсутності стійкості останньої можливе шляхом коригування поведінки окремих елементів системи та (або) коригування параметрів підприємства відповідно до стану середовища, що змінилося. Останнє можливе за рахунок наявності зворотного зв'язку.

Процес управління – діяльність об'єднаних у певну систему суб'єктів управління, спрямовану досягнення цілей фірми шляхом реалізації певних функцій з допомогою методів управління.

На форми та методи, організацію процесу управління впливають масштаб діяльності підприємства, рівень економічної роботи, складність основного виробничого процесу та інші фактори.

Удосконалення механізму підтримки необхідного рівня безпеки вимагає від портового підприємства перегляду організаційних структур та процесу управління, підвищення ступеня керованості об'єкти задля досягнення поставленої мети.

Як правило, структура підприємства має певну стійкість, хоча може бути модифікована, якщо прийнята структура перешкоджає досягненню цілей - забезпечення реалізації активної інвестиційної політики, підвищення конкурентоспроможності та безпечного розвитку.

Організація управління портовим підприємством незалежно від обраного варіанта організаційної структури, насамперед є делегування повноважень та оцінку відповідальності. Для організації ефективної діяльності портового підприємства має бути сформована система елементів, у рамках яких буде здійснюватися облік результатів діяльності та прийматимуться управлінські рішення.

Визначення фінансової структури як правило здійснюється для підвищення якості фінансового планування і контролю. Але у будь якому випадку заплановані фінансові показники дозволяють оцінити рівень ефективності, спрогнозувати рівень фінансової стійкості, як наслідок рівень безпеки, тобто важливо визначитися з критеріями фінансово-економічної безпеки і враховувати це ще на стадії фінансового планування.

На основі даних про умовний фінансовий результат робиться висновок про ефективність роботи підрозділу. Основним розрахунковим показником є собівартість. По суті, всі господарські підрозділи портового підприємства є за такої системи центрами прибутку. Використовуючи таку систему, структурні

підрозділи портового підприємства змушені відстежувати не тільки витрати, рівень яких при складанні фінансового плану в умовах ринкової ситуації, що важко прогнозується, досить складно передбачати, а й доходи. На підприємствах портової діяльності доцільно використовувати можливості різних підходів організації функціонування окремих підрозділів підприємства відповідно до різних організаційних концепцій. Така організація дає можливість системі (тобто підприємству) підвищити швидкість реагування на зміни у зовнішньому середовищі.

Зазвичай, високоцентралізовані підприємства неспроможні ефективно реагувати на зміну зовнішнього середовища. За такої структури не характерні значні інформаційні різниці між різними підрозділами. Таку організацію можуть дозволити собі підприємства, добре адаптовані до стабільного зовнішнього середовища, рівень безпеки яких досить високий.

В умовах постійно мінливих потреб клієнтів, технологій та стратегій конкурентів неможливо говорити про стабільне зовнішнє середовище для портових підприємств. Адаптувати портове підприємство, особливо велике, до змін, що відбуваються у зовнішньому середовищі, можна шляхом делегування або децентралізації відповідальності за прийняття рішень на різні ієрархічні рівні управління. Отже, персонал отримує низку повноважень у сфері планування діяльності та реагування на зміни навколишнього середовища. Неприпустимим є передача низки повноважень щодо прийняття рішень на нижній рівень ієрархії управління процесом виробництва портової продукції.

Діяльність щодо формування з окремих виконавців колективу, здатного реалізувати спільні цілі, неможлива без раціональної структуризації підприємства як цілісної системи та виділення центрів відповідальності. Дані процеси пов'язані з необхідністю формування інформації, що забезпечує орієнтацію структурних

підрозділів та посадових осіб у навколишньому середовищі, а також дозволяє оцінити ступінь досягнення ними власних локальних цілей.

Повноваження у прийнятті рішень вимагають володіння інформацією про можливі альтернативні варіанти, прийняття яких відіб'ється на рівні ефективності діяльності портового підприємства.

Як правило, підприємства з високим ступенем централізації управління не в змозі ефективно реагувати на зміну навколишнього середовища. За такої структури не характерні значні інформаційні різниці між різними підрозділами. Таку організацію можуть дозволити собі підприємства, які добре адаптовані до зовнішнього середовища.

Для ефективної децентралізації необхідне виконання таких умов:

- персоналу необхідно передати повноваження щодо прийняття рішень, і він має відповідати за їх виконання;
- підприємство повинне мати у розпорядженні механізм координації діяльності осіб, які приймають рішення в умовах децентралізації.

При використанні багатофункціональної та дивізіональної структури окремий термінал як виробничий підрозділ може розглядатися як бізнес-одиниця.

Однак деякі функції доцільно передавати централізованим службам, за рахунок чого може бути досягнуто економії ресурсів та підвищено ефективність діяльності, таким прикладом є питання фінансової безпеки.

З іншого боку, децентралізація передбачає розподіл повноважень прийняття операційних рішень, що вимагає наявності системи операційного контролю, який, як правило, використовує не фінансові показники.

Але для оцінки та контролю діяльності портові підприємства повинні використовувати комбінацію двох видів контролю, хоча окремі фахівці вважають використання показників функціонування (наприклад, показника якості) достатнім для контролю.

Моніторинг рівня фінансової безпеки дуже близький до фінансового контролю, отже, використанню фінансових показників.

Фінансовий контроль діяльності здійснюється на основі зіставлення доходів та витрат внутрішньогосподарських підрозділів, та порівняння фактичних значень із плановими показниками.

Як дивізіональний підрозділ термінал самостійно управляє та контролює свою господарську діяльність, використовуючи як критерій ефективності показник рентабельності.

Система бюджетного планування має враховувати комплекс заходів щодо забезпечення фінансової безпеки підприємства, система контролю реалізацію запланованих заходів у процесі провадження господарської діяльності підприємства.

Більшість управлінських рішень, пов'язаних із фінансовою діяльністю підприємства, ухвалюється в умовах нестабільної економічної ситуації, викликаній зміною факторів, що впливають на його діяльність. З моменту затвердження планових показників бюджету підприємства на рік стан факторів може значно змінюватись, що неминуче позначається на результатах виконання бюджету та зумовлює появу відхилень фактичних значень показників від планових.

Класифікація системи факторів, що впливають на відхилення фактичних результатів від планових показників, дозволяє отримати уявлення про групи ризиків:

- наявність яскраво вираженого фактору сезонності в обсягах послуг, що може породжувати розбалансованість позитивного і негативного грошових потоків підприємства в часі і збільшує ризик неплатоспроможності;

- нерівномірність фінансових надходжень протягом року визначає необхідність планування грошових потоків та розподілу прибутку відповідно не лише з

короткостроковими, а й середньостроковими цілями підприємства, також даний фактор визначає необхідність ретельного планування оборотних коштів підприємства;

- високий рівень капіталомісткості виробництва внаслідок використання дорогих ресурсів та обладнання для виробництва визначає важливість планування прибутку та формування системи управління витратами на основі планування запасів сировини, використовуваних виробничих потужностей, завантаження обладнання тощо;

- нестача оборотних коштів для деяких портових підприємств визначає необхідність детального планування виробничих запасів, дебіторської та кредиторської заборгованості, удосконалення форм розрахунків.

Крім того, необхідно враховувати і системно-законодавчі фактори цієї галузі, такі як:

- податкова політика;
- валютні ризики;
- стан конкурентного середовища.

У ході аналізу виконання бюджету минулого періоду наводиться агрегація всіх виявлених ризиків за минулий бюджетний період, аналіз причин виникнення ризиків, аналіз слабких ланок у діяльності підприємства, найбільш схильних до впливу ризиків, розробка методів захисту та мінімізації негативного впливу. На основі кількісної специфікації неконтрольованих зовнішніх впливів розраховуються основні міжфакторні зв'язки, що закладаються у бюджетну модель.

Отже, управління фінансовою безпекою починається з виявлення та оцінки всіх можливих загроз, з якими підприємство стикається у процесі своєї діяльності.

При бюджетуванні ключовим моментом є визначення обмежувальних зовнішніх факторів – ємності ринку, обсягу поставок, поведінки попиту.

Зовнішні вплив здебільшого є «точковими», тобто вплив здійснюється на окрему складову системи.

Але зміна самого стану підприємства не обмежується зміною лише того параметра, на який було спрямовано вплив. Змінюються і пов'язані параметри, з якими параметр, що зазнав зміни, знаходиться у функціональному зв'язку.

Оперативне управління системою фінансової безпеки підприємства за допомогою механізму зворотного зв'язку має проявлятися у коригуванні існуючої або розробки нової системи заходів щодо забезпечення достатнього рівня фінансової безпеки.

Вибір системи критеріїв повинен враховувати галузеву приналежність підприємства, але при цьому необхідно враховувати той факт, що транспортні підприємства дуже відрізняються за своєю структурою, ресурсами, умовами ведення бізнесу.

Портові оператори у певних аспектах ближче до підприємств виробничої сфери, для яких пріоритетними завданнями є забезпечення доступу до господарських ресурсів та технологій; для транспортно-експедиторських підприємств – захист комерційної таємниці та інформації.

Для підприємств транспортної сфери потрібно також виділити особливості оцінки з урахуванням особливостей функціонування (табл. 12).

Але для всіх підприємств основним напрямом забезпечення відповідного рівня фінансово-економічної безпеки має бути підвищення рівня ефективності діяльності, інші показники повинні бути релевантними.

Звичайно, транспортно-експедиторські компанії можуть суттєво відрізнятися за масштабами діяльності та наявністю власного парку (рухомого складу).

Ці підприємства мають різну структуру витрат, тому можливо підкреслити, що структура витрат впливає на рівень фінансово-економічної безпеки.

Таблиця 12 – Вплив типу діяльності на підходи до оцінки рівня безпеки

Тип діяльності	Індикатори	Методичні підходи до оцінки	Напрями забезпечення відповідного рівня безпеки
Підприємства портової діяльності	Фондовіддача. Термін фінансового циклу Рівень інноваційної активності	Індикаторний і ресурсно-функціональний підхід	Забезпечення використання виробничих потужностей в умовах підвищення якості послуг та скорочення часового інтервалу. Інноваційні технології. Забезпечення доступу до інвестиційних ресурсів.
Судноплавні компанії	Показники доступу до джерел фінансування, ефективності капіталовкладень, платоспроможність	Інвестиційний підхід, характеристика рівня реалізації проєктів Збільшення обсягів фінансування, кількість проєктів, покращення використання механізмів, ефективність використання інвестицій	Збільшення обсягів фінансування, ефективність використання інвестицій
Транспортно-експедиторські компанії	Ліквідність, захищеність інформації Рівень інтеграції в економічну систему та кооперації з підприємствами інших секторів Оцінка рівня якості та відповідності послуг стандартам Обсяг послуг	Рівень якості послуг, відповідність стандартам. Моніторинг рівня відхилення фактичних значень підприємств від планових.	Підвищення якості бізнес-процесів до рівня стандартизації та сертифікації

Аналіз рівня витрат портових підприємств України давши змогу виявити такі основні тенденції.

У повній виробничій собівартості скорочується частка змінних та зростає частка постійних витрат.

Це є тим, що автоматизація виробничого процесу передбачає експлуатацію дорогого обладнання, витрата придбання та встановлення якого окупаються лише за функціонуванні його з певною продуктивністю.

Сучасною тенденцією є оптимізація чисельності працівників портових підприємств і, як наслідок, зниження витрат на оплату праці виробничих робітників, які є змінними витратами.

Результатом є скорочення в собівартості послуги частки змінних та зростання частки постійних виробничих витрат. Для системи обліку витрат стійка тенденція зростання частки постійних накладних витрат означає підвищення вимог до обґрунтованості планування та нормування величин цих витрат.

Слід зазначити, що показник собівартості підприємств портової діяльності має виняткове значення, оскільки є основним оціночним показником і водночас єдиним, власне, чинником збільшення прибутку.

Транспортні компанії у сучасних умовах відчують складнощі щодо наявності інвестицій.

Навіть якщо діяльність компанії ефективна, а рівень фінансової стійкості досить високий, її інвестиційна привабливість – це питання яке вирішується з урахуванням впливу в першу чергу зовнішніх факторів. Негативний вплив зовнішніх факторів в свою чергу – це ризики, шляхи захисту від яких знаходити в інвестиційних проєктах важко.

Транспортні компанії мають доступ на різні фінансові ринки з різним механізмом отримання ресурсів. Судноплавство є капіталомістким та ризикованим бізнесом. Судноплавні компанії потребують значного обсягу фінансування для модернізації флоту за для підтримки необхідного рівня конкурентоспроможності, однак фінансові інститути досить обережно ставляться до інвестування такого типу бізнесу.

Будь-яка судноплавна компанія повинна дотримуватись наступних основних правил у галузі фінансування своєї діяльності.

1. Помірна кількість необхідного капіталу.
2. Найнижча вартість фінансування капітальних вкладень.
3. Оптимальна структура капіталу.
4. Змінювані шляхи капіталу.

Ці правила можуть допомогти підприємству реалізувати оптимальну структуру фінансування, повною мірою використати капітал, самостійно реагувати на зміну фрахтового ринку.

Формально кредитори претендують лише на частину доходу компанії (як правило, фіксовану), і не втручаються в процеси управління її діяльністю. Однак якщо в якості джерела фінансування залучається значний обсяг позикових коштів, за допомогою різних умов і обмежень, зазначених у контрактах (наприклад, надання в якості застави акцій підприємства, заборона на збільшення боргу та виплату дивідендів тощо), кредитори можуть чинити істотний тиск на власників та топ-менеджерів.

Є величезна кількість транспортних компаній у фінансовій скруті, які не мають можливості залучити кошти із зовнішніх джерел на прийнятних умовах з метою фінансування процесу виробництва продукції та розвитку матеріальної бази.

Судноплавні компанії використовують допомогу кваліфікованих посередників, тобто різних фінансових установ. Саме за їх участю компанія може отримати необхідні кошти на прийнятних умовах, вигідно вкласти свої тимчасово вільні гроші у різні фінансові інструменти.

Будь-який фінансовий посередник, надаючи позичальникам послуги з отримання коштів, а позикодавцям – з розміщення вільних грошей, переслідує лише власні інтереси.

Виникає складне переплетення інтересів, і фінансовий проєкт може реалізуватися лише у випадку, коли умови співробітництва є прийнятними для всіх сторін. Відповідно успіх фінансового управління підприємством багато в чому залежить від ролі фінансових посередників.

Оцінка рівня фінансово-економічної безпеки повинна враховувати етапи життєвого циклу підприємства. Підприємства на ранніх стадіях життєвого циклу характеризуються високим рівнем ризику, поступовим нарощування економічного та ресурсного потенціалу.

Стадія життєвого циклу впливає характер і рівень ризиків, що безпосередньо загрожує його життєздатності. Тому необхідно визначити завдання та принципи забезпечення економічної безпеки підприємства відповідно до загроз його фінансово-господарської діяльності.

Система фінансової безпеки залежить від розміру та типу підприємства, кількості зайнятих працівників, виду діяльності, характеру конфіденційної інформації тощо.

Оскільки підприємство є динамічною системою, то і рівень фінансової безпеки не є статичним, він потребує постійного контролю та оцінки усіх складових системи (тобто елементів системи).

Серед властивостей системи необхідно виділити:

1. Синергічність – односпрямованість, пріоритет інтересів системи більш широкого (глобального) рівня перед інтересами її компонентів.
2. Неадитивність – принципова особливість властивостей системи до суми властивостей складових її компонентів.
3. Структурність – можлива декомпозиція системи на компоненти, встановлення зв'язків між ними.
4. Адаптивність – прагнення до стану стійкої рівноваги, яке передбачає адаптацію параметрів системи до мінливих параметрами зовнішнього середовища.

5. Надійність – функціонування системи при виході з ладу однієї з її компонент, збереження проєктних значень параметрів системи протягом запланованого періоду (наявність гарної системи фінансової безпеки дозволяє протистояти погрозам зовнішнім і внутрішнім, причому тимчасовий збій не впливає на роботу систему в цілому); система повинна мати можливість змінювати свій стан у відповідь на можливий вплив;

6. Різноманітність впливів вимагає відповідної різноманітності можливих станів. В іншому випадку така система не зможе відповідати завданням управління і захисту, що висуваються зовнішнім середовищем, і буде малоефективною [2, 5].

Невід'ємним елементом дослідження безпеки підприємства є вибір її критерію. Сутність безпеки підприємства, проявляється через систему критеріїв і показників.

Під критерієм безпеки підприємства розуміються ознака або сума ознак, на підставі яких може бути зроблений вивід про те, чи знаходиться підприємство в безпеці чи ні.

Такий критерій повинен не просто констатувати наявність фінансово-економічної безпеки підприємства, а і оцінювати її рівень.

Якщо призначення критерію зводиться лише до констатації фінансово-економічної безпеки підприємства, то в цьому випадку неминуха суб'єктивність оцінки.

При цьому кількісну оцінку рівня фінансово-економічної безпеки бажано було б отримати за допомогою тих показників, які використовуються в плануванні, обліку і аналізі діяльності підприємства, що є передумовою практичного використання цієї оцінки.

Критерій безпеки – це оцінка стану економічного середовища з погляду найважливіших процесів, що відображають сутність фінансової безпеки.

Критеріальна оцінка безпеки для транспортного підприємства може включати в себе оцінки:

- ресурсного потенціалу і можливостей його розвитку;
- рівня ефективності використання ресурсів, капіталу і праці та її відповідності рівню в найбільш розвинених і передових країнах, а також рівню, при якому загрози зовнішнього і внутрішнього характеру зводяться до мінімуму;
- конкурентоспроможності підприємства;
- можливості протистояння зовнішнім загрозам.

Більшість авторів згодні з тим, що рівень фінансової безпеки підприємства не можна оцінити певним статичним показником, оскільки він містить, як мінімум, три компоненти:

- 1) існуючий рівень безпеки підприємств (щодо ресурсного забезпечення виробничо-господарської та фінансової діяльності);
- 2) ефективність функціонування;
- 3) здатність до подальшого розвитку підприємства.

Досягнення результатів діяльності можливо розглядати за критеріями: стабільності та безперервності виробничої діяльності підприємства; фінансової стійкості підприємства; ефективності використання ресурсів підприємства.

Де які автори пропонують [1] використовувати підсистему здатностей підприємства для оцінки рівня безпеки (рис. 34).

При ефективному використанні ресурсів та наявності здатності підприємства до постійного розвитку можна стверджувати про досягнення високого рівня фінансової безпеки.

Середній рівень економічної безпеки характеризується досягненням підприємством фінансової стійкості та формування здатності до адаптації. При виявленні стабільності та безперервності виробничої діяльності на підприємстві та при здатності лише протистояти загрозам рівень економічної безпеки

підприємства є низьким.

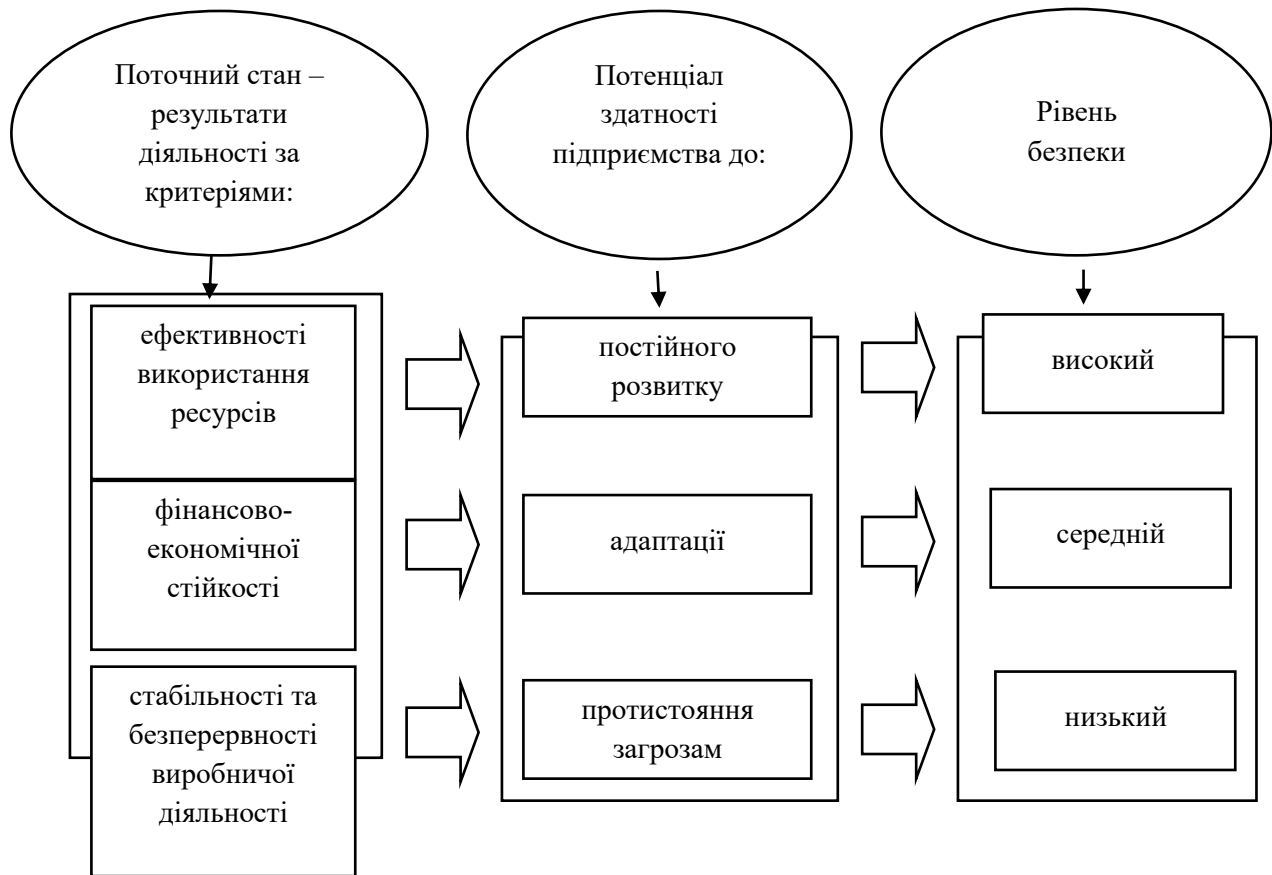


Рисунок 34 – Модель обґрунтування градації рівнів безпеки підприємства
Джерело: [2].

Конкретизація градації рівнів економічної безпеки дозволить українським підприємствам об'єктивно оцінити ситуацію та намітити стратегічні напрями розвитку [4].

Вибудовування відповідної стратегії безпеки також залежить від розміру та типу підприємства, кількості зайнятих працівників, виду діяльності, характеру конфіденційної інформації тощо.

Під стратегією фінансово-економічної безпеки розуміють також розрахований на тривалий час план (програму) дій щодо її забезпечення [5]. Виділяють три види стратегій безпеки:

1. Миттєва стратегія, за якою система безпеки підприємства реагує на несподівані реальні загрози його діяльності. Тоді, з одного боку, спеціально створені підрозділи на підприємстві, щоб уникнути несподіваних загроз у короткостроковому періоді, можуть послабити дію цих загроз, а з іншого - можуть виникнути ситуації, коли підприємство зазнає збитків у довгостроковому періоді.

2. Запобіжна стратегія, згідно з якою підприємство завчасно проводить роботи з виявлення та прогнозування впливу та наслідків потенційних загроз. Співробітники (підрозділи), які опікуються цими проблемами, цілеспрямовано проводять роботу із забезпечення сприятливих умов діяльності підприємства.

3. Компенсаційна стратегія, згідно з якою підприємству вигідніше компенсувати втрати від настання загроз безпеці, ніж утримувати у штаті працівників служби безпеки. Ця стратегія допустима у разі, коли збитки від потенційних загроз невеликі чи неможливо реалізувати попередні дві стратегії.

Для портових операторів (стивідорної діяльності) найбільш оптимальною є попереджувальна стратегія.

Для успішного управління фінансово-економічною безпекою підприємства необхідна ефективна система управління фінансами, яка здатна забезпечувати компроміс між інтересами розвитку підприємства, наявністю достатнього рівня коштів та забезпеченням платоспроможності підприємства. І тут основними стратегічними цілями діяльності підприємства є: максимізація прибутку; оптимізація структури капіталу та забезпечення фінансової стійкості підприємства; забезпечення інвестиційної привабливості підприємства; поліпшення конкурентних позицій підприємства над ринком [6].

Для кожного конкретного підприємства можливо сформулювати систему вимог (у вигляді набору кількісних параметрів), яким має задовольняти дане підприємство, щоб бути фінансово стійким. Це дуже важливо саме в практичному плані, оскільки без цього, по суті, і фінансовий аналіз, і фінансове планування, і в цілому управління фінансами підприємства втрачають орієнтири, і, отже, сенс.

Визначення переліку параметрів, в достатній мірі характеризують стан підприємства, і кількісних значень цих параметрів, які можна вважати нормальними для даного підприємства, це - одна з ключових завдань управління фінансами, без вирішення якої, як уже зазначалося, цілеспрямовані фінансові аналіз і планування стають безглуздими.

Підтримка фінансової гнучкості портових операторів за наявності великої частки постійних витрат потребує постійного моніторингу фінансових ризиків на перспективу.

Невеликі транспортно-експедиторські компанії можуть використовувати як миттєву, і компенсаційну стратегії. Хоча в умовах кризи, збитки можуть суттєво змінити рівень фінансової стійкості компанії, довівши її до банкрутства.

Для того, щоб досягти заданих цільових установок у забезпеченні фінансово-економічної безпеки підприємства, необхідно, щоб кожен параметр системи фінансово-економічної безпеки відповідав заданим критеріям (табл. 13).

Виходячи з принципу багатовимірного характеру оцінки рівня фінансово-економічної безпеки необхідно розглядати систему управління як багатоцільову.

У складі системи управління фінансово-економічної безпеки підприємства має бути сформовано комплекс завдань (інформаційних моделей), що відповідають цілям управління безпекою.

Таблиця 13 – Характеристика критеріїв управління фінансово-економічною безпекою

Спрямованість критеріїв управління безпекою	Мета реалізації	Цільові критерії
Фінансова рівновага об'єкта	Формування безпечної для підприємства структури капіталу.	Оптимізаційні
Відповідність рентабельності капіталу потребам власників.	Зростання вартості підприємства та власного капіталу	Обмежувальні
Інвестиційна безпека	Ефективне використання ресурсів підприємства	Обмежувальні
Відповідне ресурсне забезпечення	Низька вартість капіталу	Обмежувальні
Низький рівень фінансового ризику	Зменшення рівня резервування та витрат на управління ризиками забезпечення	Оптимізаційні
Забезпечення надійних відносин з іншими учасників логістичного ланцюга	Мінімізація фінансових ризиків у відношеннях з третіми особами	Оптимізаційні

На основі інформаційно-облікових моделей, у системі управління фінансово-економічною безпекою підприємства можна сформулювати рекомендації методичного характеру щодо:

- визначення загальних критеріїв побудови цієї системи відповідно до типу підприємства, стадії життєвого циклу;
- побудови ієрархічної моделі діагностування рівня фінансово-економічною безпекою;
- розроблення методики оцінювання рівня ризику.

Щодо інтеграції функцій управління відзначимо, що всі вони взаємодіють між собою у процесі управління фінансово-економічною безпекою. Це є основою вироблення оптимального регулюючого впливу.

Цільові нормативи (критерії) у системному аналізі поділяють на:

- оптимізаційні (найкращий варіант рішення відповідає максимальному або мінімальному значенню цього нормативу (критерію);

- обмежувальні, які вводяться для того, щоб встановити діапазон бажаних значень найважливіших характеристик системи і виключити варіанти рішення, за якими хоча б одна характеристика не потрапляє в необхідний діапазон [5].

Серед оптимізаційних критеріїв, своєю чергою, виділяють: прості, що складаються з одного показника, наприклад, максимум прибутку, мінімум вартості; складні, що включають до свого складу декілька показників, наприклад, типу «вартість – ефективність».

Часто, особливо коли завдання повністю не формалізується, кращий варіант рішення визначається за коефіцієнтами відносної важливості, які присвоюються різним важливим характеристикам і дають змогу розраховувати індекси порівняльної важливості варіантів рішення.

При формулюванні цілей і підцілей не завжди вдається зразу відобразити у їхньому формулюванні критерії їхньої оцінки. Не завжди також одній підцілі відповідає один критерій. У такому разі необхідно будувати окреме дерево критеріїв (цільових нормативів), що відповідає дереву цілей. Кількісну оцінку цілей на всіх рівнях дерева цілей виконують спеціально підібрані експерти з використанням наприклад процедур відомого методу Дельфі.

Контролюється також однозначність сприйняття формулювання цілей, правильність розміщення цілей на тих чи інших рівнях, можливість досягнення кожної з них за той період, на який розробляється функціональна стратегія.

Стратегія забезпечення відповідного рівня фінансово-економічної безпеки має бути частиною фінансової стратегії підприємства.

Отже, цільові орієнтири управління фінансово-економічною безпекою це частина фінансової стратегії підприємства.

Вони мають бути спрямовані на деталізацію стратегії (реалізацію її основних цілей).

Проблеми управління безпекою охоплюють фактори та критерії оцінки рівня безпеки, які не можуть не враховувати особливості підприємств як первинної ланки транспортної галузі, та як наслідок впливають на формування механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства.

Більшість критеріїв фінансово-економічної безпеки обмежувальні, вони вводяться для того, щоб встановити діапазон бажаних значень найважливіших характеристик системи і виключити варіанти рішення, за якими хоча б одна характеристика не потрапляє в необхідний діапазон.

Перелік використаних джерел до розділу 12

1. Білик М.С., Кіндрацька Г.І. Забезпечення конгруентності цілей та цільових нормативів при розробленні стратегій організації. *Проблеми управління. Вісник НУ «Львівська політехніка»*. 2007. № 582. С. 127-135. URL: <https://ena.lpnu.ua:8443/server/api/core/bitstreams/7633e109-b945-4bd5-8903-dbc6009b032f/content>
2. Єрмошенко М.М. Фінансова безпека держави: національні інтереси, реальні загрози, стратегія забезпечення. Київ : КНЕУ, 2001. 308 с.
3. Корчевська Л.О., Жосан Г.В. Методологічні питання економічної безпеки підприємства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 29. С. 108 –111.
4. Корчевська Л.О. Ітеративний підхід до дослідження економічної безпеки підприємства. *Актуальні проблеми економіки*. 2012. №4 (130). С.175-183.
5. Лелюк С.В. Моніторинг фінансової безпеки в контексті забезпечення економічного розвитку підприємства. *Економічний розвиток держави,*

регіонів і підприємств: проблеми та перспективи: матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції молодих учених, Львів, 18–19 травня 2017 року. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. С. 144–145. URL: <https://ena.lpnu.ua/handle/ntb/47095>

РОЗДІЛ 13

МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства є одним із найважливіших і актуальних питань захисту його життєдіяльності. Основною метою формування системи фінансово-економічної безпеки кожного підприємства є забезпечення стабільності та максимально ефективної діяльності підприємства. Є величезний потенціал для поточного та майбутнього розвитку.

Стан фінансово-економічної безпеки підприємств портової діяльності є важливим фактором формування попиту на перевезення та забезпечення отримання позитивних економічних ефектів від господарської діяльності цих підприємств. Проте відсутність механізмів забезпечення необхідного рівня фінансово-економічної безпеки унеможливорює своєчасне визначення її стану та ускладнює реалізацію необхідних заходів реагування. Як наслідок, попит на перевезення знизився, що призвело до збільшення кількості неприбуткових, збиткових підприємств портової діяльності.

Економічна безпека, як система це сукупність умов забезпечення ефективності діяльності, що враховують відмінності операційного середовища функціонування підприємств водного транспорту та вимоги щодо організації морських та річкових перевезень [1].

Економічна безпека – це здатність підприємств портової галузі протистояти несприятливим зовнішнім впливам, усувати різні загрози й пристосовуватися до нових.

Невіддільною частиною функціонування підприємства портової галузі є наявність фінансів, які забезпечують процес виробничої, господарської діяльності, виступають одночасно причиною та наслідком його функціонування.

Фінанси підприємств – це економічні відносини, пов'язані з рухом грошей, формуванням грошових потоків, розподілом та використанням доходів і грошових фондів суб'єктів господарювання в процесі відтворення.

Обов'язковою та основною складовою економічної безпеки підприємства є його фінансова безпека, оскільки фінанси є показником діяльності підприємства. Водночас фінансову безпеку підприємств необхідно розглядати як самостійний об'єкт дослідження через призму результатів діяльності підприємства.

Фінансова безпека займає особливе місце в системі економічної безпеки, поєднує в собі ознаки економічної безпеки та корпоративних фінансів і охоплює всі сфери діяльності підприємства.

Економічна безпека – це вища характеристика суб'єктів господарювання, яка забезпечує передумови життєздатності та розвитку, стабільність і конкурентоспроможність економічної динаміки. Фінансова безпека засвідчує безпеку, захист та ефективність політики щодо формування, використання та розвитку капіталу, отже, вона є найважливішою функціональною складовою економічної безпеки.

Безпеку в сучасних умовах необхідно розглядати як одну з найголовніших цілей і невіддільну умову діяльності підприємств.

Серед складних систем і складних економічних об'єктів велике значення має фінансово-економічна безпека підприємства.

Поняття «фінансово-економічна безпека підприємства» науковці трактують неоднозначно [3].

І. Мойсеєнко, О. Марченко [3] вважають, що це такий його фінансово-економічний стан, який забезпечує захищеність його фінансово-економічних

інтересів від внутрішніх і зовнішніх загроз та створює необхідні фінансово-економічні передумови для стійкого розвитку в поточному та довгостроковому періодах.

В. Столбов, Г. Шаповал [3]: стан захищеності його ресурсів та інтелектуального потенціалу від наявних та потенційних загроз зовнішнього і внутрішнього середовища його функціонування, який характеризується високими фінансовими показниками діяльності та перспективою економічного розвитку в майбутньому.

О. Трухан [3] трактує одночасно з двох позицій – статичної (як результат діяльності підприємства на певну дату) та динамічної (розвиток підприємства в умовах фінансово-економічної безпеки в короткостроковій та довгостроковій).

Т. Васильців [3] пише про здатність суб'єкта підприємництва здійснювати свою господарську, зокрема й фінансову діяльність, ефективно і стабільно шляхом використання сукупності взаємопов'язаних діагностичних, інструментальних та контрольних заходів фінансового характеру, що мають оптимізувати використання фінансових ресурсів, забезпечити належний їхній рівень та нівелювати вплив ризиків внутрішнього і зовнішнього середовища.

В. Ільчук, В. Садчиков [3]: це не тільки захищеність капіталу підприємств, організацій, установ, але і їх готовність створювати нові механізми реалізації фінансових угод, захисту прав усіх учасників фінансових відносин, а також упорядкування і здійснення контролю за фінансово-економічними потоками та відповідний рівень страхування різного роду непередбачуваних ризиків.

Розрізняють такі критерії визначення фінансово-економічної безпеки підприємства: функціональний, статичний і ресурсний [3].

Сутністю функціонального критерію є захищеність фінансово-економічних інтересів від зовнішніх і внутрішніх загроз (здатність їх виявити, усунути та нейтралізувати) [3].

До статичного критерію можна віднести стан фінансово-економічного розвитку, який характеризується збалансованістю, стійкістю, стабільністю функціонування підприємства відповідно до його стратегічних цілей [3].

Ресурсний критерій це здатність фінансово-економічної системи забезпечувати безперервне виробництво та відтворення достатнім обсягом матеріальних, трудових і фінансових ресурсів [3].

Головною метою управління фінансово-економічною безпекою підприємства є забезпечення ефективного функціонування, продуктивної роботи операційної системи та економічного використання ресурсів, забезпечення певного рівня трудового життя персоналу та якості господарських процесів підприємства, а також постійного стимулювати нарощування наявного потенціалу та його стабільного розвитку.

До основних функціональних цілей фінансово-економічної безпеки належать:

- забезпечення високої фінансової ефективності роботи, фінансової стійкості та незалежності підприємства;
- забезпечення технологічної незалежності та досягнення високої конкурентоспроможності технічного потенціалу того чи того суб'єкта господарювання;
- досягнення високої ефективності менеджменту, оптимальної та ефективної організаційної структури управління підприємством;
- досягнення високого рівня кваліфікації персоналу та його інтелектуального потенціалу, належної ефективності корпоративних НДДКР;
- мінімізація руйнівного впливу результатів виробничо-господарської діяльності на стан навколишнього середовища;
- якісна правова захищеність усіх аспектів діяльності підприємства;

- забезпечення захисту інформаційного поля, комерційної таємниці та досягнення необхідного рівня інформаційного забезпечення роботи всіх підрозділів підприємства та відділів організації;

- ефективна організація безпеки персоналу підприємства, його капіталу та майна, а також комерційних інтересів.

Істотний вплив на фінансово-економічну безпеку і кінцеві результати роботи підприємств портової діяльності має усе, що пов'язано з розробкою, ухваленням і реалізацією управлінських рішень. Рішення доводиться приймати, оцінюючи широкий круг альтернативних варіантів. Окрім економічних і фінансових особливостей підприємств портової галузі існують також політичні аспекти, які необхідно враховувати в процесі економічного обґрунтування розвитку і забезпечення їхньої фінансово-економічної безпеки. Це стосується, в першу чергу, виконання міжнародних норм і правил, що істотним чином впливає на ефективність функціонування підприємств.

Механізм забезпечення фінансово-економічної безпеки (ФЕБ) на підприємствах портової діяльності може бути представлений як цілісна організаційно-економічна система забезпечення фінансово-економічної безпеки, що є складовою частиною в загальній структурі господарського механізму підприємства (рис. 35).

Механізм забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства повинен мати такі характеристики:

- за природою інтересів і характером завдань він є організаційно-економічним;
- за рівнем функціонування – реалізується на рівні підприємства;
- за способом здійснення цілей є механізмом змішаного управління, який об'єднує в собі самоуправління та управління ринковими структурами, також на нього впливають державні органи;

- за способом реалізації є інструментом реалізації забезпечення економічної безпеки у динаміці;
- до складу механізму управління економічною безпекою підприємства входять внутрішня складова та зовнішня складова регулювання.



Рисунок 35 – Основні елементи механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства

Джерело: [7].

Відповідно до розглянутих характеристик механізм забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства є сукупністю органічно взаємопов'язаних і взаємодіючих елементів, узгоджене функціонування яких підпорядковано здійсненню і підвищенню ефективності фінансово-економічної безпеки, спрямованих на вирішення завдань, визначених зовні із врахуванням потреб підприємства.

З економічного погляду, при формуванні механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки, потрібно враховувати не лише загрози та їх вплив на підприємство водного транспорту, а й головну мету функціонування будь-якого підприємства – отримання прибутку. Отже, при управлінні економічною безпекою необхідно узгоджувати ресурсомісткість, ефективність та рівень безпеки.

Визначальним аспектом забезпечення фінансово-економічної безпеки на підприємствах портової діяльності виступає постійний контроль та організація процесу її створення на всіх етапах. Ця вимога зумовлена фактором часу, оскільки виробництво і споживання транспортної послуги збігаються в часі.

При формалізації механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки на підприємствах портової діяльності важливо визначити напрями взаємодії основних елементів та окреслити їх основні управлінські функції. Управління формуванням та реалізацією механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки на підприємствах портової діяльності ґрунтується на послідовності процесів, що поетапно розкривають характер впливів середовища підприємства, взаємодію підсистем фінансово-економічної безпеки, застосування методичного інструментарію при зниженні ресурсомісткості та нарощуванні ефективності й профілю фінансово-економічної безпеки.

Створення механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств портової діяльності має враховувати [2]:

- специфіку підприємства (структура, напрям діяльності підприємства, його розміри та стратегія розвитку);
- рівень проникнення в глобальний інформаційний простір (використання програмного забезпечення і сервісів мережі Інтернет);
- умови функціонування підприємства (зовнішнє і внутрішнє середовище);
- необхідність своєчасного і чіткого виконання запланованих дій, спрямованих на адекватну реакцію на чинні та можливі загрози;

- планування та розробка стратегій і рішень;
- оптимальний розподіл і використання ресурсів;
- застосування вже чинних засобів фінансово-економічної безпеки;
- постійний контроль і корекція діяльності підприємства, процесу формування його фінансово-економічної безпеки [2].

Основними характеристиками фінансово-економічних інтересів підприємства є такі:

- спрямовані на забезпечення достатнього обсягу матеріальних, трудових і фінансових ресурсів, що є об'єктивною необхідністю для ведення ефективної господарської діяльності;
- їх структура містить об'єкт, тобто на що спрямований інтерес, і суб'єкт – хто конкретно має цей інтерес;
- проявляються у господарській діяльності підприємства і забезпечуються завдяки використанню певних фінансових інструментів (технологій);
- зміст фінансово-економічного інтересу підприємства характеризується наявністю основної мети діяльності та способів її досягнення (набір відповідних інструментів, методів чи моделей реалізації) [2].

Організаційна структура підприємств морського транспорту включає три основні складові: судноплавні компанії, берегові об'єкти, підприємства портової діяльності та їхня інфраструктура.

Підприємства портової діяльності повинні взаємодіяти з іншими складовими на принципах послідовності та взаємоузгодженості дій, що забезпечується за умови встановлення взаємної відповідальності та визначення ролі та функцій кожного елемента в процесі надання транспортної послуги.

Суб'єкти забезпечення безпеки надання транспортних послуг визначають основні фактори та принципи, які розподіляються на зовнішні та внутрішні за принципом впливу на економічну безпеку.

Отже, детальний аналіз визначення сутності фінансово-економічної безпеки підприємств портової діяльності показує, що фінансова безпека підприємства характеризується таким його станом, що стійкий до внутрішніх і зовнішніх загроз та забезпечує найбільш ефективне використання наявних фінансових ресурсів підприємства [3].

Представимо підходи до механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки з погляду впливу внутрішніх і зовнішніх факторів (табл. 14) [3].

Таблиця 14 – Підходи до механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки

Найменування підходу	Мета	Засоби досягнення	Обмеження
Фінансово-економічний	Створення механізму фінансової та економічної безпеки підприємства і вплив на нього внутрішнього і зовнішнього середовища	1. Виявляє та припиняє спроби конкурентів до здійснення недобросовісної конкуренції 2. Виявляє факти порушення договірних зобов'язань з боку партнерів-споживачів продукції	Відсутність доступу до зовнішньої інформації
Конкурентна розвідка (контррозвідка)	Забезпечення економічної безпеки підприємства з метою запобігання загрозам	Протидія розвідувальним заходам – перевірка контррозвідки, економічне (промислове) шпигунство, економічні війни	Застосовується за наявності конкретного об'єкта небезпеки

Механізм забезпечення фінансово-економічної безпеки має реалізовуватися на основі розробки відповідних наукових теорії, концепції, стратегії та тактики, проведення адекватної фінансової та економічної політики, визначення об'єктів, наявність необхідних інститутів забезпечення безпеки (суб'єктів), визначення та конкретизації інтересів, систематизації загроз, застосування засобів, способів та методів забезпечення безпеки підприємств.

Головними функціями управління фінансово-економічною безпекою підприємств портової діяльності як системи є організація, аналіз, планування, мотивація і контроль [3]:

- організація управління фінансово-економічною безпекою на підприємстві. Використання даної функції передбачає: формування організаційної системи за схемою управління фінансово-економічною безпекою, встановлення центрів відповідальності виконання завдань, визначення прав, обов'язків, відповідальності керівників і працівників окремих структурних підрозділів рівня фінансово-економічної безпеки підприємства, організація постійного моніторингу рівня фінансово-економічної безпеки.

- аналіз рівня фінансово-економічної безпеки підприємства. Здійснення цієї функції управління фінансово-економічною безпекою підприємства передбачає аналіз його зовнішнього і внутрішнього середовища з метою виявлення його фінансово-економічних інтересів, оцінку загроз по ймовірності їх реалізації, а також оцінку основних показників-індикаторів рівня його фінансово-економічної безпеки.

- планування комплексу заходів щодо забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства. На основі проведеного аналізу рівня фінансово-економічної безпеки підприємства здійснюється стратегічне, поточне (тактичне), оперативне планування фінансово-економічної безпеки підприємства. Результатом стратегічного планування повинна бути стратегія забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства. Поточне планування включає розробку поточних фінансових планів підприємства, оперативне – короткострокових фінансових планів підприємства.

- мотивація ухвалення ефективних управлінських рішень з забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства та їх належної реалізації. Ця функція передбачає створення системи стимулювання і штрафних санкцій для суб'єктів

керування фінансово-економічною безпекою підприємства та окремих виконавців прийнятих рішень за досягнення або недосягнення певних цілей, нормативних показників фінансово-економічної безпеки, виконання та невиконання планових завдань підприємства.

- контроль за реалізацією прийнятих управлінських рішень сфери фінансово-економічної безпеки підприємства. Здійснення цієї функцією керування передбачає попередній, поточний і кінцевий контроль за ходом реалізації рішення у сфері фінансово-економічної безпеки підприємства, і включає вибір контрольних показників, виявлення розмірів відхилень по кожному з них і з'ясування їх причин, ухвалення рішень про ліквідацію встановлених відхилень.

Цілі корпоративної фінансової та економічної безпеки повинні включати:

- саме підприємство портової діяльності, його економічну та фінансову систему і всі ресурси (фінансові, матеріальні, інформаційні, персонал), основні та оборотні кошти;

- стейкхолдери підприємства (власники та їх контрагенти – партнери, конкуренти, потенційні клієнти, постачальники тощо);

- корпоративна команда та її корпоративна культура, комплаєнс підприємства, тобто система заходів управління та контролю на підприємстві, спрямована на попередження та подолання ризиків недотримання вимог законодавства, правил, стандартів та рекомендацій, набір бізнес-процесів, що спрямовуються на досягнення поставлених цілей.

Цілі забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств портової діяльності, яка включає компоненти складових безпеки діяльності підприємства, розподіляються на кількісні та якісні, що дозволить структурувати методи впливу на них за компонентами складових.

Так, для забезпечення мінімізації втрат потрібно застосувати методи забезпечення фізичної, техніко-технологічної, екологічної, економіко-господарської та правової безпеки.

Основою для досягнення цілей та реалізації напрямів, підтримки належного рівня фінансово-економічної безпеки підприємства є своєчасне та оптимальне застосування відповідних методів, які, базуючись на відповідних принципах, мають регулювати всі аспекти забезпечення економічної безпеки.

Більшість чинних підходів до розв'язання питань фінансово-економічної безпеки підприємства дозволяє підібрати оптимальний комплекс принципів управління системою фінансово-економічної безпеки.

1. Принцип комплексності реалізується шляхом об'єднання складових елементів підприємства: його сил, засобів та ін.

2. Принцип конфіденційності передбачає: цілий ряд заходів, сил, засобів, методів забезпечення безпеки, які повинні бути відомі вузькому колу фахівців, що дає змогу ефективніше боротися із загрозами та вчасно запобігати завданню підприємству збитків.

3. Принцип координованості та узгодженості реалізується через взаємодію усіх осіб, служб, підрозділів, що забезпечують діяльність підприємства.

4. Уся робота, пов'язана з управління системою економічної безпеки підприємства, повинна здійснюватись на основі чинного законодавства та в рамках чинних правових актів. У цьому виражається принцип законності захисту у сфері економічної безпеки.

5. Принцип економічності: заходи з управління системою економічної безпеки повинні бути побудовані таким чином, щоб витрати на їх здійснення або впровадження були економічно доцільними й не перевищували рівня, при якому втрачається економічний зміст їхнього застосування.

6. Принцип компетентності. Питання захисту підприємств водного транспорту від загроз є важливим, тому займатися цією справою повинні виключно компетентні особи, професіонали, які вміють вірно оцінити проблему та прийняти рішення. Управління економічною безпекою підприємства повинно здійснюватись постійно, захищаючи його інтереси в умовах ризику і протидії зловмисникам.

7. Принцип плановості вносить організованість у процес управління системою фінансово-економічної безпеки, що реалізується шляхом строгого та логічного виконання кожним працівником своїх обов'язків, завдань, а також викладення комплексної програми або конкретних планів стосовно забезпечення економічної безпеки.

8. Принцип своєчасності. Система безпеки будується таким чином, щоб вона могла на ранніх стадіях виявляти різні деструктивні фактори, генерувати заходи щодо запобігання їх негативному впливу і завдання збитків підприємству.

9. Принцип неперервності. Система безпеки повинна бути побудована таким чином, щоб вона діяла постійно, захищаючи інтереси підприємства в умовах ризику і протидії негативним факторам.

Підсистема інструментарію забезпечення фінансово-економічної безпеки на підприємствах портової діяльності об'єднує сукупність інструментів і важелів, які використовуються в процесі дії методів цього механізму.

До основних функцій управління процесом забезпечення фінансово-економічної безпеки на підприємствах морського транспорту віднесено:

- планування, яке поетапно включає: прогнозування впливу та динаміки зміни факторів і загроз, проєктування витрат ресурсів та їх розподілу, встановлення заданого рівня профілю економічної безпеки;
- координацію, основне завдання якої полягає у взаємоузгодженні впливу та взаємодії складових безпеки в єдиній економічній системі безпеки на

підприємствах морського транспорту; визначенні компонентів і механізмів їх залучення до економічної безпеки;

- управління та організацію, які поділено відповідно до часового принципу на стратегічне, тактичне та операційне;

- аналіз і контроль, що спрямовані на оцінку загроз, їх впливу на діяльність підприємства морського транспорту, дослідження ресурсомісткості й ефективності, оцінці втрат; коригування отриманих результатів та проектування зміни вхідних ресурсів для підвищення ефективності управління системою економічної безпеки;

- мотивація, яка ґрунтується на встановленні цілей забезпечення економічної безпеки та спрямовується на їх реалізацію.

Для досягнення ефективності забезпечення економічної безпеки на підприємствах морського транспорту використовуються методи організаційно-управлінського, соціально-правового, техніко-технологічного та економічного впливу.

Важелі забезпечення економічної безпеки на підприємствах водного транспорту охоплюють: стимули, санкції, цільові показники, технічні умови функціонування, податкову, цінову, інвестиційну, інноваційну, дивідендну політику.

Методичними засадами реалізації механізму забезпечення безпеки підприємств портової діяльності є методи управління ресурсами, які забезпечують ефективність заходів із забезпечення безпеки, методи управління витратами на реалізацію заходів та методи визначення ефективності функціонування механізму забезпечення безпеки підприємств водного транспорту відповідно до запланованого профілю економічної безпеки.

Фінансово-економічна безпека – це умова функціонування підприємств портової діяльності. Вона безпосередньо впливає на прибутковість підприємства,

його фінансову стійкість і здатність до постійного самооновлення та вдосконалення. Це ефективне використання ресурсів, що забезпечують стабільне функціонування підприємства у теперішньому та сталому розвитку у майбутньому. Концепція фінансово-економічної безпеки нерозривно пов'язана з поняттям «розвитку», «стійкості», «керованості» та «вразливості».

Якщо система не розвивається, то її виживання, гнучкість та пристосованість до внутрішніх та зовнішніх умов швидко знижуються.

Стійкість відображає силу та надійність елементів системи, вертикальних та горизонтальних зв'язків усередині системи, здатність переносити внутрішню та зовнішню інформацію навантаження.

Керованість є одним із аспектів соціальної системи. Вона описує можливість переведення системи з одного стану в інший.

Вразливість – це міра ступеня його схильності до внутрішніх та зовнішніх небезпек, тобто ступінь невпевненість. Загалом вразливість – це результат негативного впливу певного походження та інтенсивності.

За такими характеристиками безпеки підприємств портової діяльності перше важливе питання управління безпекою сьогодні – це реалізація принципу вимірювання діяльності підприємства. Цей принцип покращить діяльність підприємства та її систему управління безпекою. Цей підхід відноситься до концепції збалансованої системи показників, запропонованої Д. Нортоном та Р. Капланом. Відповідно до цього, ефективність кожного бізнес-процесу повинна регулярно вимірюватися з використанням певного набору ключових показників ефективності (KPI – Key Performance Indicators).

Подальша реалізація цієї ідеї на практиці дозволяє констатувати той факт, що будь-який процес на підприємствах портової діяльності має бути розглядатися як об'єкт регулярного виміру на підставі чітко вимірних показників, які полегшать

управління, зроблять його прозорим для керівників та виконавців та дозволить узгодити результати всіх процесів підприємства воєдино як складну систему.

Вибір ключових показників ефективності певною мірою залежить від виду діяльності підприємств портової галузі та виду вантажу, який перевантажується.

Вибір таких показників має бути унікальним для кожного підприємства портової галузі:

- КРІ результатів діяльності підприємств портової галузі;
- КРІ витрат, що відбивають кількість ресурсів, витрачених для досягнення результату;
- КРІ діяльності – відображають ефективність бізнес-процесів та дозволяють порівняти процес з бажаним алгоритмом його виконання;
- КРІ продуктивності – це показники, що характеризують зв'язок між результатами та витраченим часом;
- КРІ ефективності – похідні показники, що характеризують цінність результатів.

Задля вибору показників для кожного підприємства важливо дотримуватися відповідних правил, а саме:

- по-перше, набір показників має містити мінімально необхідну кількість, щоб забезпечити весь бізнес процес;
- по-друге, кожен показник має бути вимірним;
- по-третє, вартість виміру не повинна перевищувати управлінський ефект від використання.

Показники системи управління та контролю мають бути розроблені для всіх складових безпеки підприємства портової діяльності: інформаційної, кадрової, виробничої, юридичної тощо.

Ключові показники ефективності можна розділити на такі категорії:

- запізнілі показники: відображають результати діяльності після закінчення періоду;

- випереджальні показники: показники, які дозволяють компанії управляти ситуацією у звітному періоді, щоб досягти поставлених цілей після закінчення періоду.

До запізнілих індикаторів відносяться фінансові показники. Через свою специфіку індикатори не можуть відображати поточну діяльність окремих підрозділів або підприємства в цілому.

Оперативні (випереджальні) показники дозволяють оцінити поточну діяльність підрозділів і підприємства в цілому, а також опосередковано відповідають на такі питання, як очікувані грошові потоки в майбутньому, якість процесів і продукції та задоволеність клієнтів.

Управлінський контроль фінансово-економічної безпеки може бути продовжений з урахуванням управлінських стандартів при розробці показників ефективності. Стандартизація управління ризиками сприяє мінімізації спектра впливу випадкових чи запрограмованих подій, що завдають значних матеріальних збитків для підприємств портової діяльності. Наприклад, стандарти у сфері корпоративної соціальної відповідальності стали особливо популярні в останні роки. Вони представляють зв'язок, з одного боку, зацікавлених сторін (клієнтів, партнерів, інвесторів) підприємств портової діяльності та, з іншого боку, стабільну діяльність портової галузі.

Від того, наскільки ефективно вирішуються проблеми фінансово-економічної безпеки підприємства портової діяльності, залежать цілі та завдання економічної політики, що стоїть перед державою. Такі проблеми як спад виробництва, зміна економічних функцій держави, зростання частки тіньової економіки, фінансові кризи негативно впливають на фінансовий стан підприємства.

Проблеми захисту від загроз фінансово-економічній безпеці підприємства портової діяльності безпосередньо залежать від підтримки держави, а саме мова йде про способи захисту інтересів у фінансовій сфері, де необхідний безперервний моніторинг поточного стану цієї сфери саме з точки зору фінансово-економічної безпеки, а також безперервний аналіз та спостереження змін характеру впливу факторів, що здатні спровокувати загрози фінансово-економічній безпеці підприємства.

Для розробки необхідних заходів щодо захисту фінансово-економічних загроз необхідна кількісна оцінка всієї фінансово-економічної ситуації підприємства. Ця оцінка, враховуючи широке коло проблем, перед якою стоїть низка завдань захисту фінансово-економічної безпеки підприємства портової діяльності, має реалізовуватись за допомогою певного переліку індикаторів стану всієї фінансово-економічної сфери. Саме тому набір економічних індикаторів, який використовується для моніторингу загроз фінансово-економічній безпеці, має бути досить широким, щоб якомога максимально докладно та достовірно оцінювати з усіх боків стан та розвиток фінансової та економічної системи.

При вирішенні проблем фінансово-економічного характеру, державні органи та підприємства повинні своєчасно реагувати на загрози, що виникають, а також своєчасно запобігати, нейтралізувати або звести їх до мінімуму.

Важливою проблемою, що постає перед підприємствами портової діяльності є недосконалість законодавства, пов'язаного із інвестуванням, державно-приватним партнерством, концесією, державною підтримкою тощо.

Актуальною є і проблема недосконалості антикорупційної політики, внаслідок якої послаблюється контроль за повним та раціональним використанням коштів з боку органів управління. Одночасно з цією проблемою зберігається саме адміністративний принцип фінансування підприємств, по всій вертикалі бюджету, коли фінансові органи, що стоять вище, у свою чергу доводять до нижчестоящих

органів ліміти фінансування, не враховуючи їх потреби, а виходячи з витрат попередніх років. За змістом антикорупційна політика – це розробка та здійснення різнобічних та послідовних заходів підприємства щодо усунення (мінімізації) причин та умов, що породжують та живлять корупцію у різних сферах функціонування підприємства та загрожують його безпеці.

Під загрозою фінансово-економічної безпеки підприємства слід розуміти потенційно або реально можливу подію, дію, процес або явище, яке здатне порушити його стійкість і розвиток або привести до зупинки його діяльності. При цьому загрозами вважаються не тільки такі очевидні факти, як, наприклад, посягання на особистість: грабіж, рекет або фізичне насильство, тобто ті, які носять явно кримінальний характер, але і такі неочевидні як: недобросовісність ділових партнерів і некомпетентність персоналу, необґрунтовані претензії податкових або правоохоронних органів тощо. Важливе місце серед цих загроз займають і комплаєнс-порушення (рис. 36) [4].

Розвиток і впровадження обчислювальної техніки, перехід до недрукованої форми документообігу, збільшення обсягів оброблюваної інформації, розширення кола її користувачів призводить до ускладнення можливості контролю і перешкоджання несанкціонованому отриманню і використанню інформації (табл. 15).

Таблиця 15 – Види нелегального збору конфіденційної інформації

Спосіб несанкціонованого доступу до інформації	Частка в загальному обсязі несанкціонованого доступу, %
Підкуп, шантаж, переманювання співробітників, впровадження агентури	43
Зняття інформації з каналів зв'язку «втемну»	24
Проникнення в комп'ютерні мережі	13
Крадіжка документів	10
Підслуховування телефонних розмов	5



Рисунок 36 – Вплив комплаєнс порушень на показники роботи підприємства

Об'єктами комплаєнс-контролю виступають фактори внутрішнього і зовнішнього формування (табл. 16).

Таблиця 16 – Види комплаєнс-загроз фінансово-економічній безпеці підприємства

Фактори безпеки	Комплаєнс-ризики	Фактори впливу на економічну безпеку
<i>Внутрішні</i>		
Персонал	Відповідність діяльності персоналу вимогам законодавства, внутрішнім положенням і правилам, кодексу ділової етики. Корупційні дії	Якість взаємини з клієнтами і контрагентами. Попередження зовнішніх і внутрішніх шахрайських дій
Інформація	Відтік інформації, що становить комерційну таємницю. Навмисне спотворення інформації при прийнятті бізнес-рішень	Втрата конкурентних позицій на ринку. Прорахунки в прийнятті бізнес-рішень

Продовження табл. 16

Корпоративна культура	Виникнення конфліктних ситуацій з партнерами (недотримання термінів поставок, термінів взаєморозрахунків, якості послуг і т.п.)	Втрата іміджу надійного партнера. Відтік клієнтської бази
Юридична грамотність	Контроль внутрішнього і зовнішнього документообігу на предмет відповідності юридичним нормам	Настання юридичної відповідальності за неправомірні дії керівництва підприємства аж до втрати бізнесу
<i>Зовнішні</i>		
Конкуренти	Факти недобросовісної конкуренції	Зниження обсягів збуту готової продукції
Постачальники	Змова постачальників. Дестабілізація ресурсного забезпечення	Зниження показників рентабельності. Втрати переваг в ринковому взаємодії
Споживачі	Низький рівень репутації. Претензії до якості продукції та сервісу	Втрати обсягів збуту продукції. Втрата конкурентних позицій

У разі впливу зовнішніх комплаєнс-загроз успіх підприємства портової діяльності в забезпеченні його фінансово-економічної безпеки багато в чому залежить від особистих якостей та компетентності керівників підприємства, грамотності його юридичної служби, рівня корпоративної культури та ділової етики співробітників підприємства.

Захист фінансово-економічної безпеки підприємства забезпечується шляхом моніторингу комплаєнс-загроз як внутрішнього, так і зовнішнього формування та оперативної розробки заходів з метою протидії їх виникненню (рис. 37).

Отже, комплаєнс-контроль є превентивним засобом захисту підприємства від комплаєнс-ризиків, що становлять загрозу його фінансово-економічної безпеки.

У загальному вигляді фінансово-економічної безпека підприємства залежить від ступеня впливу на неї трьох складових:

- організації господарської діяльності у внутрішньому середовищі підприємства;

- відстеження негативних факторів зовнішнього середовища і протидії їх впливу;
- організації роботи служби безпеки підприємства.

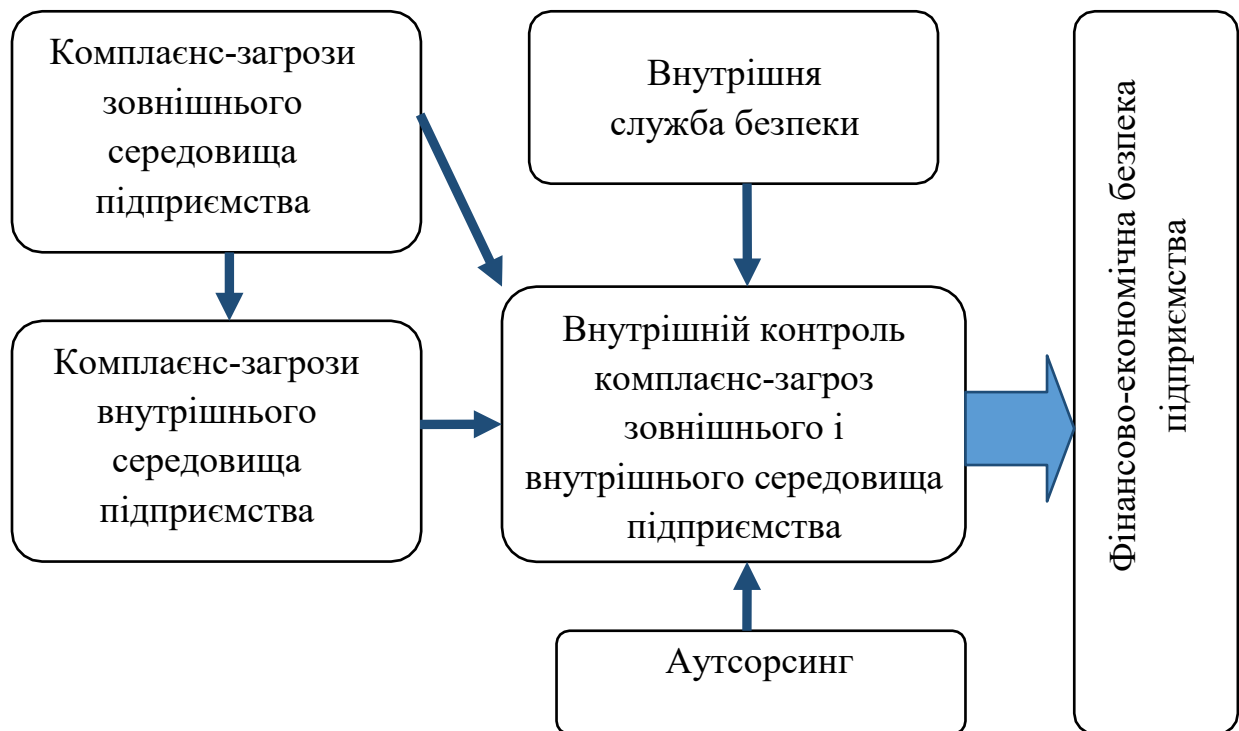


Рисунок 37 – Забезпечення економічної безпеки підприємства в умовах комплаєнс-ризиків

Наразі фахівці виділяють наступні основні тенденції у сфері комплаєнса:

- розмежування комплаєнс-політики і комплаєнс-програми,
- розмежування глобальних і локальних комплаєнс-програм,
- співвідношення покарання і заохочення працівників як засоби підвищення ефективності комплаєнс-програм.

Комплаєнс-програма підприємства портової діяльності включає в себе кодекс поведінки, антикорупційні політики, а також інші документи і процедури, необхідні для досягнення компанією мети комплаєнса (комплаєнс-документи).

Комплаєнс-документи повинні бути актуальними, доступними і зрозумілими для адресата, а також охоплюють виявлені ризики конкретної компанії.

Що стосується проблеми співвідношення глобальних і локальних комплаєнс-програм (політик), то зараз все більше міжнародних компаній усвідомлюють той факт, що згідно із законодавством багатьох юрисдикцій глобальні політики не можуть застосовуватися автоматично.

Отже, для того щоб глобальні комплаєнс-програми та комплаєнс-документи виконували свою функцію, вони повинні бути приведені у відповідність з антикорупційним та іншим законодавством відповідної юрисдикції, переведені на національну мову і затверджені місцевою дочірньою компанією згідно із законодавством відповідної юрисдикції.

Міжнародні компанії портової діяльності на глобальному рівні все більше турбуються про проблему співвідношення покарання і заохочення працівників як дієвого механізму на шляху до досягнення корпоративних цілей в сфері комплаєнсу. Досвід показує, що недоцільною є практика прив'язки системи винагороди працівників до фактів виявлення ними порушень комплаєнс-програми. Це часто призводить до того, що компанії виявляються заваленими потоком безпідставних заяв про уявні порушення від працівників, єдиною метою яких є просування по службі.

Необхідною умовою для сталого розвитку бізнесу є законна, відкрита, юридично сумісна з цілями підприємства бізнес-діяльність, відповідна існуючим в даній сфері законам, правилам і положенням.

Законність означає, що компанія знаходиться в процесі дотримання всіх законів, норм і положень, які стосуються:

- підприємства в цілому;
- персоналу підприємства;
- сфери управління якістю продукції;

- системи оподаткування;
- обліку і контролю;
- охорони навколишнього середовища;
- системи безпеки і конфіденційності;
- інформаційного забезпечення роботи підприємства.

Три основних положення, які забезпечують відкритість в здійсненні бізнес-операцій – це організаційна, операційна і фінансова відкритість (прозорість).

Організаційна відкритість. Організаційна відкритість є частиною організаційної структури підприємства портової діяльності і включає в себе набір колективних і особистих організаційних компетенцій, повноважень і відповідальності. Відсутність узгодженості із завданнями підприємства може привести до деяких негативних наслідків:

- деякі завдання залишаються взагалі без рішення, інші вирішуються не ефективним способом;
- працівники, які виконують завдання, не мають організаційної спроможності їх виконувати або виконують без належної відповідальності та звітності.

Організаційна відкритість є передумовою до знання співробітниками всіх своїх обов'язків, забезпечує їх сумлінне виконання і стимулювання за успішне їх виконання.

Операційна відкритість. Компанія може функціонувати прозоро, якщо документоване кількісне, якісне і вперед очікування робочих процесів, підтримує документи.

Прозорість процесів сприяє вільних раціональних, непотрібних рухів, які переміщуються завдання з розчину, за допомогою яких:

- скоротити час обробки для вирішення завдань,
- витрати, щоб очистити його,
- задоволення збільшення клієнтів.

Відкритість фінансової діяльності. Робота компанії буде відкритою і всім зрозумілою, якщо всі будуть бачити законодавче дотримання підприємством всіх фінансових операцій. При цьому обов'язково повинен дотримуватися відкритий (прозорий) характер:

- всіх доходів підприємства;
- всіх витрат підприємства;
- прибутку до вирахування податків;
- зміни у фінансовому становищі;
- державна (національний бюджет) або місцева (місцевий бюджет) підтримка підприємства і відкритий характер її використання;
- інша допомога для підприємства і її використання.

Комплаєнс-програма (Compliance System) підприємства портової діяльності – це універсальна визнана міжнародна система протидії загрозам і управління ризиками, яка забезпечує відповідність діяльності компанії вимогам державних органів, саморегулювальних громадських та інших організацій, відповідність нормам права, правилам, рекомендаціям і стандартам, що регламентують діяльність компанії.

Комплаєнс-програма включає в себе безліч комплаєнс-заходів, що забезпечують досягнення мети комплаєнс-програми.

Комплаєнс заходи – це система управління і контролю в організації, пов'язана із забезпеченням відповідності діяльності організації та персоналу вимогам законодавства, нормативних документів, правил і стандартів наглядових органів, галузевих асоціацій та саморегулювальних організацій (кодекси поведінки тощо).

Мета впровадження комплаєнс-програми підприємства портової діяльності – створення на підприємстві діючих механізмів щодо встановлення та аналізу особливо корупційно-небезпечних сфер діяльності, оцінка і управління ризиками при зустрічі з корупцією, забезпечення комплексного захисту від загроз кризи,

порушень виняткових прав, корпоративної етики. Необхідність формування, впровадження та практичну реалізацію комплаєнс-програми передбачено основними принципами, які характеризують комплаєнс-функцію [4].

Принцип постулює той факт, що комплаєнс-функції повинні здійснюватися відповідно до комплаєнс-програми, яка відображатиме плановану діяльність комплаєнс-функції, таку як реалізація і перевірка політик і процедур, оцінка комплаєнс-ризиків, тестування по дотриманню вимог по комплаєнсу і навчання службовців з питань комплаєнса.

Комплаєнс-програма повинна бути складена з урахуванням ризиків і повинна здійснюватися під наглядом керівника комплаєнс-функції для забезпечення належного відображення різних напрямків діяльності та координації роботи служб з управління ризиками.

Для правильного розуміння сутності і складових комплаєнс-програми слід провести аналіз напрямків використання комплаєнс у світовій і національній економіці.

Практика вітчизняного дослідження, впровадження та використання комплаєнс відображена в українських публікаціях і показує, що термін «комплаєнс» можна використовувати в двох його основних значеннях:

- 1) як здатність особистості, конкретної людини діяти відповідно до вимог, запитам, коритися;
- 2) як здатність організації (підприємства) діяти відповідно до інструкцій, правил і спеціальними вимогами, законом.

При цьому в основній масі робіт термін «комплаєнс» використовується саме у другому значенні.

Науковці надають наступне визначення терміну «комплаєнс»: це принцип ведення бізнесу фінансовою установою відповідно до чинного законодавства та іншими нормативними правовими актами, встановленими компетентними

державними органами, професійними асоціаціями, а також внутрішніми локальними актами даної установи [4].

З даного визначення випливає, що метою комплаєнс-програми підприємства портової діяльності є розробка системи комплексних заходів забезпечення економічної безпеки підприємства (організації) в рамках правового поля для будь-якій життєвій ситуації. Будь-яка розробка заходів забезпечення безпеки повинна бути заснована на аналізі реальних і можливих, прогнозованих ризиків.

Отже, першим завданням при розробці комплаєнс-програми повинен стати аналіз ризиків підприємства. У сучасних дослідженнях, проведених в рамках ризик-менеджменту, зустрічається досить багато визначень і класифікацій ризиків, однак можна з упевненістю сказати, що в реальному житті існує трохи підприємств, що використовують наукові знання в своїй практичній діяльності [4].

Такий стан, перш за все, обумовлено тим, що на підприємствах відсутні фахівці, здатні проводити такий аналіз. У зв'язку з цим можна стверджувати, що наступним завданням суб'єктів управління підприємства, що створює для себе комплаєнс-програму, повинен стати підбір команди фахівців, здатних комплексно проаналізувати не тільки господарську діяльність підприємства, але і його ризик-середу. Надалі їх функція полягатиме в аудиті різних напрямків діяльності підприємства, прогнозуванні можливих ризиків і розробці профілактичних заходів, спрямованих на їх мінімізацію.

Аналізуючи комплаєнс-програми та комплаєнс-методи, сучасні дослідники практично не приділяють уваги першому значенню терміну «комплаєнс», а саме покори, готовності слідувати політиці підприємства, виконувати вказівки.

Це значення, як свідчить практика роботи прогресивних підприємств портової діяльності, слід розглядати з точки зору формування психологічної готовності особистості стати частиною колективу, слідувати корпоративної стратегії.

У психології поняття «психологічна готовність» безпосередньо пов'язане з

теорією установки. Установка у психології розглядається як певна властивість особистості і механізм регуляції її діяльності, що виражається в свідомою чи несвідомою готовності діяти певним чином або не діяти. Установка забезпечує готовність особистості слідувати правилам, законам, стандартам, відповідально виконувати всі професійні дії тощо.

Стан психологічної готовності діяти є сукупністю соціально-психологічних феноменів, а саме:

- оціночні погляди, що відображають цінності та інтереси людини;
- інтелект, що включає знання і переконання людини;
- емоції і почуття, які є реакцією людини на сприйняття об'єктів і вплив інших суб'єктів;
- здатність до вольової дії, реалізації поведінкових намірів.

Отже, комплаєнс-стан особистості можна визначити, як готовність людини певним чином сприймати, оцінювати інформацію в рамках здійснення професійної діяльності, приймати рішення і діяти, керуючись комплексом правових і корпоративних норм.

Формування комплаєнс-стану працівника можна розглядати як самостійну задачу комплаєнс-програми підприємства, так як в даному випадку мінімізується вся група ризиків, пов'язаних з особистістю виконавця і його готовністю до якісного виконання своїх професійних обов'язків.

Формування позитивної корпоративної поведінки залежить від наступних факторів:

- інформованість працівника про всі фактори, що впливають на діяльність підприємства, включаючи зміни в нормативних правових актах, фінансуванні та ін.;
- чітка регламентація посадових обов'язків і розподіл відповідальності;
- відкрита система оплати праці;

- психологічний клімат підприємства;
- задоволеність умовами праці.

Комплаєнс-програма підприємства портової діяльності повинна враховувати ризики, пов'язані з людським фактором і проводити заходи щодо формування позитивного корпоративного поведінки співробітника підприємства [4].

Сучасні дослідження впровадження комплаєнс-методів в діяльність українських компаній дозволяють виділити ряд напрямків, які повинні обов'язково реалізовувати комплаєнс-програма підприємства, незалежно від його виду діяльності та форми власності.

I. Розробка та впровадження кодексу або правил корпоративної етики. Дані правила повинні включати не тільки морально-етичні стандарти поведінки співробітників, але і санкції за їх порушення, більш того, в даних нормативних локальних актах слід прописати механізм залучення співробітників до відповідальності за порушення даного кодексу поведінки, а також осіб, до компетенції яких будуть включені розгляд сутності порушень, винесення рішення.

II. Протидія корупції та одержання інших неправомірних доходів співробітниками організації (підприємства). Даний напрямок передбачає розробку політики отримання подарунків співробітниками, визначає поняття «корпоративна таємниця». Крім того, повинна бути регламентована відповідальність за порушення цієї політики.

III. Розробка моделі врегулювання конфліктів інтересів, при цьому в дану модель повинні бути включені не тільки внутрішні конфлікти, а й зовнішні. Передбачаються аналіз конфліктної середовища, розробка методів діагностики рівня конфліктності, впровадження механізму врегулювання конфліктів, а при необхідності – створення центру медіації.

IV. Розробка стратегії взаємодії з партнерами і органами, які регулюють

діяльність підприємства, включаючи наглядові органи.

Виходячи з вищевикладеного, можна виділити основні функції комплаєнс-програми підприємства:

1. Аналіз і внутрішній аудит ризиків.
2. Створення служби їх моніторингу та попередження.

При цьому в якості додаткових функцій слід назвати:

- створення безконфліктного середовища;
- формування позитивного психологічного клімату і морально-етичної взаємодії співробітників підприємства.

Комплаєнс-програма створює базову основу контролю підприємства і розглядається як обов'язкова складова системи управління, однією з найважливіших частин якої виступає система внутрішнього контролю корпоративного рівня, що реалізує методику управління комплаєнс-ризиками.

Комплаєнс-програма як ефективний інструмент мінімізації комплаєнс-ризиків впевнено виходить на ключові позиції в управлінні сучасними організаціями, причому не тільки фінансовими інститутами, а й компаніями реального сектора економіки (транспортна сфера).

Системний підхід до формування комплаєнс-програми дозволяє структурувати і створити ефективну функцію забезпечення відповідності законодавчим вимогам в організації будь-якого типу.

При цьому ключовими є наступні питання:

- підхід до виявлення областей комплаєнса і методологія побудови комплаєнс-програми;
- структуризація комплаєнс-програми (централізована і децентралізована комплаєнс-програма; поділ зон відповідальності з функцією управління ризиками, внутрішнього контролю, внутрішнього аудиту);
- зовнішня оцінка комплаєнс-програми (хто і на предмет чого оцінює

комплаєнс-програму; які в зв'язку з цим дії необхідно робити на підприємстві).

Впровадження комплаєнс-програм на підприємствах портової діяльності України відкриває нові можливості для розвитку морського бізнесу, усунення або зменшення ризиків, підвищення ефективності фінансово-економічної безпеки підприємства та підвищення якості управління підприємством портової діяльності в цілому.

У табл. 17 наведені основні переваги комплаєнс-програми на підприємствах портової діяльності і наслідки для підприємств, які не впроваджують і не використовують комплаєнс.

Таблиця 17 – Переваги комплаєнс-програми підприємства портової діяльності

Основні переваги комплаєнс	Відсутність комплаєнс
1. Запобігання та мінімізація фінансових втрат, банкрутства та санкцій стосовно компаніям з боку українських і зарубіжних регуляторів	1. Велика ймовірність застосування санкцій регуляторів / правоохоронних органів
2. Налагоджена система виявлення і запобігання явищ шахрайства, корупції та іншого роду погроз бізнесу	2. Витрати на консультації і порушення діяльності при проведенні розслідування
3. Збереження і розвиток ділової репутації компанії	3. Наявність репутаційних ризиків, що впливають на втрату (зниження) конкурентоспроможності (іміджу) компанії
4. Підвищення ефективності діяльності, збільшення конкурентоспроможності, інвестиційної привабливості і вартості компанії	4. Зменшення можливостей капіталізації, погіршення фінансових показників роботи компанії

Крім переваг, зазначених в табл. 17, комплаєнс-програми дозволяють одержати широкі додаткові переваги, суть яких можна звести до наступних досягнень:

- лояльності та довіри споживачів, виражені в стабільності споживання послуг компанії, розширення сфер їх використання, завдяки дотриманню їх інтересів, захист прав, чесному і справедливому відношенню, чистоті репутації,

рівню довгострокової прибутковості і якості послуг з урахуванням ефективного управління комплаєнс-ризиками;

- довіри і зацікавленості акціонера, інвестора (партнера), виражені у фінансуванні розвитку компанії, завдяки дотриманню їх інтересів і захисту прав, ефективності корпоративного управління, чистої репутації, хорошим операційним результатами і величиною прибутку;

- довіри і зацікавленості клієнтів, виражені в наданні знижок і якості послуг, завдяки надійності компанії і сумлінної професійній роботі її співробітників, чесному відношенню до контрагентські зобов'язаннями, дотримання договірних умов;

- довіри співробітників і суспільства в цілому, виражені в лояльності співробітників до компанії і доброї репутації, завдяки дотриманню прав працівників, справедливим мотиваційним програмам та компенсаційних схем і заходам у сфері корпоративної соціальної відповідальності.

Захист фінансово-економічної безпеки підприємства забезпечується шляхом моніторингу комплаєнс-загроз як внутрішнього, так і зовнішнього формування та оперативної розробки заходів з метою протидії їх виникненню.

Отже, комплаєнс-контроль є превентивним засобом захисту підприємства від комплаєнс-ризиків, що становлять загрозу його фінансово-економічній безпеці.

Перелік використаних джерел до розділу 13

1. Аверічев І.М. Заходи із забезпечення рівня економічної безпеки на підприємствах водного транспорту України. *Водний транспорт*. 2014. Вип. 1 (19). С. 53–57. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2014_1_16

2. Бондарчук Н.В., Педько А.С. Фінансово-економічна безпека як запорука розвитку малого підприємства. *Молодий вчений*, 2018. № 10(1). С. 296–299. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2018_10%281%29__72
3. Белялов Т.Е., Корінь І.В. Фінансово-економічна безпека підприємства та напрями її підвищення. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2017. № 2 (07). С. 235–238. URL: <https://chmnu.edu.ua/wp-content/uploads/2019/07/Byelyalov-T.E.-Korin-I.-V..pdf>
4. Воркунова О.В., Ярова Н.В., Яровий В.І., Коцюбенко К.О. Стратегія впровадження системи комплаєнс у діяльність підприємств морського транспорту. Науковий журнал «Бізнес інформ». Харків, 2023. № 4. С. 173–182. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-4-173-182>
5. Шкарлет С.М. Економічна безпека підприємства: інноваційний аспект : монографія. К.: Книжкове вид-во Національного авіаційного університету, 2007. 435 с.
6. Ярова Н.В., Воркунова О.В., Ліщенко В.С. Методичні підходи щодо механізму забезпечення економічної безпеки підприємств морського транспорту. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2019. № 1 (66). С. 81–93. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2019-1-81-93>
7. Ярова Н.В., Воркунова О.В., Ліщенко В.С., Коцюбенко К.О. Забезпечення економічної безпеки на підприємствах морського транспорту. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2020. № 3 (72). С. 43–61. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-3-43-60>

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Фінансово-економічна безпека підприємства є багатоаспектним поняттям, і досить складною системою, що включає певний набір внутрішніх характеристик, спрямованих на забезпечення ефективності використання матеріальних, трудових, інформаційних і фінансових ресурсів. У сучасному світі, де економічні виклики та ризики стають все більш складними та взаємопов'язаними, забезпечення економічної безпеки стає надзвичайно важливим завданням для кожної країни та глобальної спільноти. Забезпечення економічної системи вимагає комплексного підходу та поєднання різних заходів, спрямованих на підвищення стійкості економіки та зменшення ризиків для економічних систем.

У світі високого рівня ризику та невизначеності економічна безпека стає запорукою тривалого розвитку. Розуміння критеріїв та ефективних методів забезпечення економічної безпеки є ключовим елементом для керівників підприємств, ухвалення стратегічних рішень та будівництва стійкого майбутнього.

Основою стабільності підприємства в ринковій економіці є його економічна стійкість. Для забезпечення економічної стійкості підприємств необхідні гнучкість та швидкість реакції на зміни кон'юнктури ринку, підвищення конкурентоспроможності продукції та виробництва, висока інвестиційна активність та фінансова стабільність. Тільки це дозволить підприємству реалізувати всі існуючі можливості для забезпечення умов сталого розвитку.

Взагалі економічна стійкість підприємства як його здатність забезпечувати стабільний розвиток у поточному та стратегічному періодах визначально впливає на стан економічної безпеки та її складові. Високий рівень економічної стійкості забезпечує відповідний рівень економічної безпеки. Порушення пропорцій і взаємозв'язків у фінансовій складовій економічної безпеки підприємства

призводить до її дестабілізації, є серйозним сигналом переходу фінансової системи від безпечного стану до небезпечного.

Економічна стійкість підприємства досягається на основі оптимального поєднання прибутковості та ризику, характеризується рівновагою та відповідним рівнем сталості оптимальних чи наближених до них значень індикаторів і забезпечується відповідними інструментами в системі економічної безпеки підприємства.

Сучасні підприємства перебувають в дуже складних умовах функціонування, разом з цим знаходяться на межі великих перетворень та глибинних трансформаційних процесів у цифровій сфері. Для задоволення інформаційних потреб підприємств необхідно йти шляхом інтеграції бізнес-процесів та інформаційно-комунікаційних технологій. Це спричинило виникнення та поширення поняття «діджиталізація». У зв'язку з цим стали актуальними питання становлення нової парадигми управління підприємством, яке пов'язано з використанням цифрових технологій для зміни бізнес-моделі та створення нових можливостей для підвищення конкурентоспроможності, зміцнення фінансової стійкості.

Це обов'язково передбачає формування гнучкого інформаційного забезпечення, яке залежить, з одного боку, від чіткого формулювання понятійного апарату категорії «фінансова стійкість». Узагальнюючи, можна зробити висновок, що фінансову стійкість слід розглядати як особливий збалансований стан рівноваги підприємства, за якого відбувається раціональне використання виробничих та фінансових ресурсів, що дозволяє забезпечити його стабільне функціонування та розвиток, за наявності складних дестабілізуючих умов його середовища.

Користування тільки традиційною обліково-аналітичною інформацією не дає позитивних результатів. Результативність прийнятих рішень в сучасних умовах

багато в чому визначається регулярністю, надійністю і достовірністю зовнішньої інформації. Система обліково-аналітичного інформаційного забезпечення стійкого розвитку повинна бути складовою частиною інтегрованої системи управління підприємством і адаптованою до МСФЗ.

Аналіз, наведений у цьому дослідженні, свідчить про те, що хоча впровадження цифрових інновацій у фінансовому менеджменті створює нові виклики для підприємств, такі як підвищені ризики кібербезпеки, невизначеність щодо законодавчої бази та можливість недотримання працівниками нових вимог, це необхідна умова для виживання компаній у конкурентному середовищі. Визначено, що для успішного впровадження нововведень у фінансове управління компанією цей процес повинен бути чітко спланований і продуманий на кожному етапі.

У роботі розкрито спектр сучасних цифрових інновацій у фінансовій сфері. Було визначено відсоток інноваційно-активних компаній в Україні та їх витрати на інновації. Автоматизація введення, обробки та узгодження даних за допомогою штучного інтелекту має потенціал для оптимізації повсякденних завдань, звільняючи професіоналів від зосередження на стратегічному аналізі та прийнятті рішень. Здатність алгоритмів на основі штучного інтелекту виявляти аномалії та прогнозувати тенденції сприяє підвищенню точності та проактивному управлінню ризиками та підвищенню фінансової безпеки.

Узагальнення та систематизація основних характерних рис підприємств водного транспорту дозволило виділити наступні аспекти, що впливають на підходи до розробки корпоративної стратегії:

- вид і розмір підприємств;
- географічна присутність та маршрутизація;
- міжнародний контекст;
- розвиток технологій, диджиталізація та інновації в морській галузі;

- екологічні вимоги та сталість;
- конкуренція і розподіл вантажопотоків;
- логістичні виклики;
- фінансові вимоги та ризики;
- регулювання та безпека.

У роботі виконане дослідження економічної стійкості ланцюгів постачань швидкопсувних продуктів. В якості показників економічної стійкості ланцюгів «холодних» постачань запропоновано такі показники:

- швидкість «збирання» ланцюга та швидкість відновлення після збою;
- відсоток (коефіцієнт) резервних потужностей;
- величина відхилення фактичного часу доставки від оптимального (узгодженого) при непорушених припустимих термінах зберігання продуктів (повне збереження якості продуктів);
- відсоток випадків порушення оптимальних термінів доставки;
- сума штрафів за псування вантажів;
- приріст замовлень на перевезення по ланцюгу постачань;
- відсоток постійних клієнтів в загальній чисельності замовників послуг.

Забезпечення ефективності системи фінансово-економічної безпеки потребує фокусування уваги не тільки на загальних теоретичних питаннях, потребує дослідження ефективності використання ресурсів підприємства.

У роботі визначено структуру активів у судноплавній галузі: виділено три групи активів: матеріальні необоротні активи, матеріальні оборотні активи, необоротні активи. Нематеріальні активи можуть включати гудвіл, програмне забезпечення, патенти, корпоративну інтелектуальну власність, концесійні права на термінали та послуги, відносини з клієнтами та бренд.

Показано, що нематеріальні активи слід розглядати як джерело додаткового прибутку та підвищення конкурентоспроможності підприємства.

Запропоновано класифікацію факторів, які впливають на величину гудвілу підприємства, передбачає виділення зовнішніх та внутрішніх факторів. Із внутрішніх факторів на величину гудвілу впливає все, що приносить компанії прибутку більше на кожну одиницю активів, ніж у аналогічного підприємства. Незважаючи на те, що спільною ознакою гудвілу та ділової репутації є забезпечення у майбутньому прибутку, який перевищує прибуток компаній з аналогічним предметом господарської діяльності, ототожнення цих понять є некоректним. З урахуванням того, що гудвіл, на відміну від ділової репутації, має вартісне вираження та використовується у бухгалтерському та податковому обліку, поняття гудвілу та ділової репутації не є тотожними, а визначення гудвілу в ПКУ потрібно уточнити та гармонізувати з МСФЗ, оскільки ПКУ ототожнює поняття «гудвіл» і «ділова репутація» підприємства, і не відповідає МСФЗ у частині порядку розрахунку гудвілу. Зокрема, у визначенні гудвілу потрібно чітко вказати, що у випадку придбання компанії, він може бути визначений як вирахування з ціни придбання різниці між справедливою ринковою вартістю активів і зобов'язань.

Запропоновано класифікацію методів оцінки гудвілу, яка передбачає виділення методів оцінки гудвілу цільової компанії та методи оцінки гудвілу компанії, яка купує іншу. Визначено етапи розрахунку гудвілу для випадку злиття / поглинання компаній.

Отже, результати дослідження можуть бути використані як для вдосконалення визначення гудвілу в законодавстві України, так і для подальшого удосконалення методичних підходів до оцінки та аналізу величини гудвілу підприємства для використання у практичній діяльності у таких випадках як купівля / продаж бізнесу, злиття / поглинання, обґрунтування інвестиційної привабливості підприємства, ухвалення управлінських рішень, оцінка адекватності діяльності персоналу, оцінка інтелектуального капіталу підприємства.

Систематизовано фактори, що впливають на ціни будівництва суден. Розроблено класифікацію підходів до визначення ціни будівництва судна. Запропоновано методику розрахунку приведеної вартості вільних грошових потоків на власний капітал, пов'язаних із судном. Запропоновано методику кореляційно-регресійного аналізу для оцінки цін суден певного типу залежно від дедвейту. Визначено етапи оцінки будівельної ціни судна на прикладі ринкового підходу.

Показано, що ціна впливає на страхову премію та інші умови страхового контракту. На ціни будівництва суден впливають ціни сталі, обладнання та матеріалів, вартість трудових ресурсів, попит з боку судновласників і пропозиція суднобудівних потужностей, коливання курсів валют, регулятивні вимоги, заходи державного регулювання тощо. Класифікація підходів до оцінки цін на будівництво морських суден включає витратний, дохідний та ринковий підходи. Запропонований метод дисконтованих вільних грошових потоків на власний капітал є універсальним, і може використовуватися для різних схем фрахтування. Ринковий підхід включає кореляційно-регресійний аналіз, метод параметричних рядів, метод питомих показників та інженерний метод. Між дедвейтом і будівельними цінами вантажних суден існує тісна позитивна кореляція, а моделі нелінійної регресії якісно описують залежність будівельної ціни судна певного типу від дедвейту. Ціна судна напряму впливає на страхову премію та інші умови страхування судна.

Окремо розглянуто питання використання людських ресурсів щодо забезпечення фінансово-економічної системи. Оцінка займає особливе місце в управлінні людськими ресурсами, бо дозволяє визначити дійсну ситуацію на підприємстві, виявляє слабкі місця в управлінні та за її результатами можна надати рекомендації. Проте, практика діяльності українських підприємств морського транспорту підтверджує, що оцінка людських ресурсів все ще

відбувається не регулярно та не є комплексною, коли результати оцінки здобуваються з допомогою конгломерату показників оцінки. На нашу думку оцінка повинна проводитися з активним залученням персоналу самих підприємств, що призведе до самоаналізу діяльності і розробки заходів з поліпшення власної роботи. Для керівників підприємств результати оцінки стануть ґрунтовною основою для ухвалення рішень з управління людськими ресурсами.

У рамках дослідження було позначено на циклічність характеру управління людськими ресурсами на підприємстві. При цьому, оцінка людських ресурсів займає особливе місце, бо вона замикає дії у системі управління людськими ресурсами. Також було наголошено на вплив мотивації на ефективну діяльність підприємств морського транспорту та людських ресурсів зокрема. Особлива актуальність для управління людськими ресурсами через мотивацію набувається шляхом вирішення проблем координації, узгодження потреб, мотивів та цілей людських ресурсів і підприємства в цілому, визначення та розв'язання виникаючих протиріч між цілями та потребами людських ресурсів і підприємства морського транспорту.

Вирішення перелічених проблем можливе після здійснення комплексної оцінки стану управління людськими ресурсами підприємств морського транспорту. Автори пропонують проводити комплексну оцінку за чітко сформульованими напрямками: кількісна та якісна оцінка, оцінка мотиваційного стану людських ресурсів, оцінка ефективності використання людських ресурсів підприємств морського транспорту. У якості узагальнюючого мікроекономічного показника, який буде комплексно охарактеризувати стан управління людськими ресурсами на обраному підприємстві морського транспорту, слід розглядати інтегральний показник оцінки стану управління людськими ресурсами.

У результаті оцінки буде досягнуто адміністративну мету управління людськими ресурсами через ухвалення обґрунтованих адміністративних рішень, також буде досягнуто інформаційну мету, яка полягає в тому, що і працівники, і керівники мають можливість отримати достовірну інформацію про діяльність, звичайно ж буде досягнута мотиваційна мета, яка полягає в тому, що оцінка сама по собі є найважливішим засобом мотивації поведінки людей. Запропонований теоретичний підхід до оцінювання стану управління людськими ресурсами через виявлення рівня кількісних та якісних характеристик в умовах визначення стану вмотивованості та ефективності використання людських ресурсів, призведе до свідомого управління людськими ресурсами на підприємствах морського транспорту.

На основі теоретичних гіпотез та емпіричних досліджень міжнародних науковців, що досліджували проблеми ефективності й цінності внутрішнього аудиту в організації, а також ґрунтовного аналізу Міжнародних основ професійної практики внутрішнього аудиту, було здійснено критичний аналіз впливу факторів макrorівня та мікрорівня на ефективність функції внутрішнього аудиту в системі корпоративного управління крyїнговим підприємством судноплавної компанії, в результаті чого визначено концептуальні засади впровадження та організації міжнародної професійної практики внутрішнього аудиту у діяльність відокремленого підрозділу крyїнгового підприємства судноплавної компанії, що забезпечить використання потенціалу функції внутрішнього аудиту на користь його зацікавлених сторін.

Отримані наукові результати дослідження підтверджують, що впровадження міжнародної професійної практики внутрішнього аудиту у діяльність відокремленого підрозділу крyїнгового підприємства судноплавної компанії буде мати практичну цінність для іноземних судновласників та менеджменту, що здійснюють управління крyїнговим підприємством судноплавної компанії в

Україні з огляду сприяння розв'язання численних проблем корпоративного управління, що перешкоджають ефективній діяльності та розвитку підприємства, його захисту та підвищенню цінності функції кріюінг менеджменту для забезпечення ефективності системи управління безпекою судноплавної компанії, сертифікації якості кріюінгових послуг для підвищення рівня задоволеності потреб іноземних судновласників та сприятиме побудові кращої корпоративної практики управління кріюінговим підприємством, що забезпечить комплексне підвищення ефективності системи управління плавскладом судноплавної компанії.

Проблеми управління безпекою охоплюють фактори та критерії оцінки рівня безпеки, які не можуть не враховувати особливості підприємств як первинної ланки транспортної галузі, та як наслідок впливають на формування механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства. Більшість критеріїв фінансово-економічної безпеки обмежувальні, які вводяться для того, щоб встановити діапазон бажаних значень найважливіших характеристик системи і виключити варіанти рішення, за якими хоча б одна характеристика не потрапляє в необхідний діапазон.

Механізм забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств портової діяльності сформований за системно-орієнтованим підходом та функціонує на основі профільно-орієнтованого методичного підходу для отримання позитивних результатів господарської діяльності у вигляді утворення додаткових операційних доходів та мінімізації перспективних витрат.

Здійснення фінансово-економічної безпеки вимагає від підприємств портової діяльності таких якостей як надійність, гнучкість і якість. Ці підприємства стають ланкою системи, яка в цілому являє собою суб'єкт конкурентної боротьби, отже, для забезпечення конкурентоспроможності всієї системи, підприємства портової діяльності повинні диверсифікувати як свою продукцію, так і свою діяльність.

Розглянуті особливості свідчать про складність процесів, що протікають на морському транспорті, а саме у діяльності підприємств портової галузі, що обумовлює особливі вимоги до механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств портової діяльності.

Запропоновано для визначення ефективності кожного бізнес-процесу підприємства портової галузі використовувати показники ефективності та управлінські стандарти, що допоможе мінімізувати масштаби впливу подій, які можуть завдати шкоди підприємствам портової галузі.

Застосовуючи цю ідею на практиці, можна констатувати той факт, що кожен процес на підприємстві портової діяльності повинен розглядатися як такий, що підлягає регулярному оцінюванню на основі чітко вимірюваних показників, що полегшує управління, робить його більш прозорим для керівництва і дозволяє узгоджувати результати всіх процесів підприємства як складної системи. КРІ корисні не лише для керівництва підприємства портової діяльності. Вони також корисні для працівників загалом, особливо для тих, чий дохід напряду залежить від продуктивності.

Удосконалення теоретичних засад, методичних підходів, механізмів та інструментів формування системи фінансово-економічної безпеки підприємств водного транспорту сприятиме покращенню їх фінансово-економічного стану, виходу кризи та подальшому розвитку.