

6. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо запровадження єдиного рахунку для сплати податків і зборів, єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування: Закон України від 04.10.2019 р. №190-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/190-20#Text>

7. Тимченко О. М., Сибірянська Ю. В., Поліщук Є. А. Податковий борг в Україні: зміни в тренді. *Фінанси України*. 2019. № 5. С. 50-63.

8. Швець Ю. О., Конєв В. В. Податковий борг як фактор впливу на діяльність підприємств та фінансову стабільність України. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2018. № 3(1). С. 120-125.

9. Юр'єва О. І. Податковий борг: аналіз поняття та вплив на суспільно-економічні відносини. *Аспекти публічного управління*. 2016. № 3. С. 67-73.

## **ОРГАНІЗАЦІЙНО-ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАНЬ У ПЕРЕВЕЗЕННЯХ НА ЛОГІСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ**

*Мізік Ю. І., канд. екон. наук, доцент, Андрієнко А. Д., магістр, Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова*

У сучасному світі логістика стала невід'ємною частиною підприємницької стратегії, особливо для організацій або галузей, які орієнтуються на міжнародний ринок. Глобалізація економіки, ускладнення інформаційних та фінансових потоків посилила конкуренцію серед підприємств за місця розташування й розміщення. Злиття підприємств і інтенсивний розвиток інформаційно-комунікаційних систем тільки підсилюють ці процеси. У таких умовах саме на логістиці будується взаємодія між організаціями й підвищення їхньої економічної ефективності. Цим обумовлено підвищення ролі логістичних послуг на сучасному світовому ринку.

Вирішення проблемних питань фінансово-економічної безпеки ланцюгів постачань у перевезеннях потребує комплексного обґрунтування підходів, при цьому повинні бути досліджені всі можливі фактори, показники, індикатори та оцінений їх вплив на фінансово-економічний стан підприємств.

Найбільш залежними від стану інших передумов гарантування безпеки ланцюгу постачань у перевезеннях вантажів є економічні передумови, які формують основи фінансового забезпечення даного сектору логістично-транспортних послуг.

Організаційно-інформаційне забезпечення управління фінансово-економічною безпекою логістичних підприємств полягає у розв'язанні протиріч розвитку перевезень та формування сприятливих умов реалізації механізму безпеки. У ході застосування розв'язується три групи протиріч: тих, що викликані законодавчими прогалинами (наприклад, відсутністю закону про логістику), пов'язаних з недосконалим організаційно-технологічним забезпеченням (недостатнім рівнем впровадження інноваційних технологій,

неузгодженістю окремих ланок ланцюга постачань та ін.), а також фінансово-економічним забезпеченням (недосконалість тарифної політики, нестача інвестицій, тощо).

На основі нерозв'язаних протиріч актуалізуються наявні та виникають нові загрози фінансово-економічній безпеці логістичних підприємств, а їх розв'язання призводить до забезпечення контролю над ними і мінімізації їх впливу. При цьому важливим протиріччям залишається протиріччя економічних інтересів учасників доставки і, саме формування ефективного механізму їх розв'язання дозволить нейтралізувати вплив загроз фінансово-економічній безпеці.

Послідовність проведення процедури гарантування фінансово-економічної безпеки логістичних підприємств представлена на рисунку 1 [1].



Рис. 1 – Процедура гарантування фінансово-економічної безпеки логістичних підприємств

Оператор перевезень має у своєму розпорядженні дві групи загальних даних, а саме: дані щодо потенційних загроз ланцюгам постачань у перевезеннях вантажів та дані загальної системи гарантування економічної безпеки ланцюгів. Оператор перевезень, отримавши замовлення на перевезення вантажу від замовника, обирає найбільш доцільні види транспорту та окремих перевізників та формує ланцюг постачань у перевезенні вантажів. Одночасно досліджуються загальні чинники та особливі, що притаманні видам транспорту задіяним у конкретному ланцюгу постачань, чинники гарантування фінансово-економічної безпеки, які формуються у підсистемі забезпечення фінансово-економічної безпеки конкретного ланцюгу постачань у перевезенні вантажів. Виявлені та потенційні загрози забезпеченню фінансово-економічної безпеки конкретного ланцюгу постачань у перевезеннях вантажів впливають на формування підсистеми забезпечення фінансово-економічної безпеки та на заходи забезпечення фінансово-економічної безпеки, які покликані забезпечити фінансово-економічну безпеку ланцюгів постачань під час їх формування та здійснення перевезення вантажів.

Слід зазначити, що блоки потенційних загроз та загроз фінансово-економічній безпеці конкретного ланцюгу постачань у перевезеннях не тільки виявляють загрози фінансово-економічній безпеці, але й дозволяють оцінити негативний вплив на прибуток від ланцюгів постачань у перевезеннях вантажів. Під час формування ланцюгу постачань у перевезенні, оператор перевезень з блоку алгоритму, що визначає загальну систему забезпечення фінансово-економічної безпеки, відокремлюються підсистема забезпечення фінансово-економічної безпеки конкретного ланцюгу постачань у перевезеннях вантажів. В той же час, блок заходів забезпечення фінансово-економічної безпеки ланцюгів постачань у перевезенні «підтримує» безпеку ланцюгу постачань під час перевезення вантажу. Потенційні та поточні загрози фінансово-економічній безпеці оцінюються щодо їх впливу на прибутковість ланцюгів постачань у перевезенні вантажів. В той же час, сукупність заходів забезпечення фінансово-економічної безпеки ланцюгів постачань під час перевезень вантажів також повинна мати вартісний вираз, що повинно надати можливість оператору перевезень здійснити оцінку фінансово-економічної безпеки.

Необхідно врахувати, що загрози є джерелом негативного впливу на фінансово-економічну безпеку ланцюгів постачань у перевезеннях, а безпосереднім проявом впливу загроз є втрата прибутку від перевезення.

Безпосередньо процедура нейтралізації загроз фінансово-економічній безпеці конкретного ланцюгу постачань у перевезеннях вантажів може здійснюватись за підалгоритмом, який відображено на рисунку 2 [3].

Оператор перевезень з допомогою підсистеми забезпечення фінансово-економічної безпеки виявляє загрози в конкретному ланцюгу постачань у перевезеннях вантажів та здійснює їх групування за характером і ступенем впливу на таке перевезення вантажів.

Надалі здійснюється оцінка впливу загроз на процедуру перевезення та визначається поточний стан фінансово-економічної безпеки (вплив загроз) ланцюгу постачань у перевезеннях вантажів. Водночас, оцінивши вартісний

вплив загроз, визначається оператор перевезень заходів щодо їх усунення та оцінюється вартісний розмір таких заходів. Заходи щодо усунення загроз застосовуються на всіх ланках ланцюгу постачань у перевезеннях, а інформація щодо стану ланцюгу постачань надходить до блоку виявлення загроз та приймається рішення стосовно наявності чи відсутності загроз, стосовно яких вжиті заходи по їх нейтралізації.

Для оцінки впливу загроз на ефективність функціонування підприємств у перевезеннях здійснюється профілювання потенційних загроз фінансово-економічній безпеці; профілювання загроз – аналітична робота оператора перевезень, який на основі сформованих ланок ланцюга постачань накопичує та аналізує необхідну інформацію про наявні потенційні загрози на всіх окремих ланках.

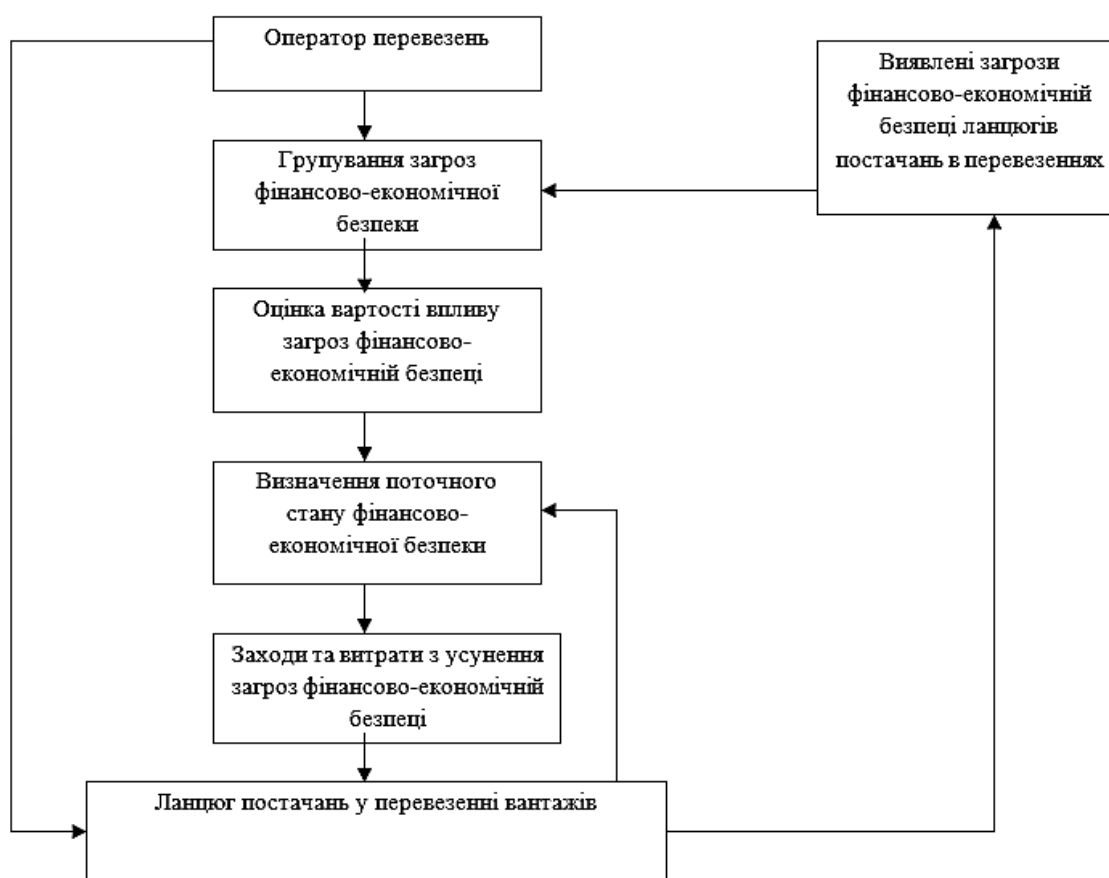


Рис. 2 – Алгоритм функціонування підсистеми гарантування фінансово-економічної безпеки підприємств у перевезеннях вантажів

Розглядаючи переміщення вантажів у ланцюгах постачань під час перевезень як унікальний та обмежений у часі процес, основними вимогами до механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки стають: можливість виявлення загроз фінансово-економічній безпеці; аналіз ступеня впливу потенційних та явних загроз на фінансово-економічну безпеку; визначення адекватних виявленим загрозам заходів гарантування фінансово-економічної

безпеки; визначення превентивних заходів нейтралізації впливу потенційних загроз та ін.

З урахуванням викладеного, сутність організаційно-інформаційного забезпечення управління фінансово-економічною безпекою логістичних підприємств у перевезеннях вантажів, полягає у системі організаційно-економічних заходів оператора перевезень по створенню ланок ланцюгів постачань, які формуються на підставі визначених нормативно-правових актів, що регламентують процес перевезень, та спрямовані на запобігання й нейтралізацію загроз внутрішнього та зовнішнього середовища.

#### **Список використаних джерел:**

1. Балалаев Александр Сергеевич. Методология транспортно-логистического взаимодействия при мультимодальных перевозках//Автореферат на соискание ученой степени доктора технических наук. – Режим доступа: <http://www.dissercat.com/content/metodogiya-transportno-logisti>.

2. Безпека ланцюга постачання за стандартом ISO 28000 / Ситніченко В. М., Кісельова Г. Б., Стоякин Є. А. – Режим доступу: <http://www.ukrtest.com/raznoe/publikacii/28.pdf>

3. Белецький Ю. В. Аналіз систем взаємодія різних видів транспорту на основі формування транспортно-логістических ланок при мультимодальних перевезеннях [Електронний ресурс] / Ю. В. Белецький, М. В. Мирошникова, А. В. Сергієнко // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2015. – № 1. – С. 210–212. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/VISUNU\\_2015\\_1\\_46.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/VISUNU_2015_1_46.pdf)

## **ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ІНСТИТУТІВ В УКРАЇНІ**

*Можайкіна Н. В., канд. екон. наук, доцент, Сапега О. М., студентка, Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Організація та функціонування механізму сучасної держави пов'язано із всебічним аналізом його складових елементів, а саме його інститутів. Інститути є ознакою та елементами стабільності суспільства. Жодна ринкова економіка неможлива без відповідних інституцій та без певної стратегії економічного розвитку з погляду сучасного інституціоналізму.

Один із найважливіших висновків теорії інституціоналізму полягає в тому, що тенденції еволюційного соціально-економічного розвитку суспільства визначаються не стільки розуміннями поточної економічної і політичної вигоди тих чи інших суспільних груп, скільки суспільними інститутами, закріпленими в їхній свідомості та в організаційних формах їхньої діяльності, стійкими традиціями і нормами поведінки, які відповідають ментальним особливостям населення [1, с. 21].

Відтак, розглядаючи інструментальну природу механізму сучасної держави, ми маємо враховувати, що складовими елементами механізму