

КЛАСИЧНИЙ ПРИВАТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
КЛАСИЧНИЙ ПРИВАТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кваліфікаційна наукова  
праця на правах рукопису

**ЧЕБАНОВА ТЕТЯНА ЄВГЕНІВНА**

УДК 656.615:33.06

**ДИСЕРТАЦІЯ**

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ОЦІНКИ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ  
ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

Подається на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

---

Т. Є.Чебанова

Науковий керівник – **Москвіченко Ірина Михайлівна**, кандидат економічних наук, доцент

Запоріжжя – 2019

## АНОТАЦІЯ

*Чебанова Т. Є.* Теоретико-методичні основи оцінки фінансової безпеки підприємств портової діяльності. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Класичний приватний університет, Запоріжжя, 2019.

Дисертаційна робота присвячена дослідженню умов, розробці методичних основ і практичних рекомендацій щодо вдосконалення методів оцінки фінансової безпеки на підприємствах портової діяльності. Із цією метою обґрунтовано науково-теоретичні положення щодо визначення поняття “фінансова безпека суб’єктів підприємництва”, що, на відміну від існуючих, ґрунтуються на багатоаспектності змістовного наповнення; урахуванні механізмів забезпечення, управління фінансовою безпекою та розширеного кола критичних ризиків і загроз, що в сукупності спрямоване на формування якісного теоретико-методичного інструментарію оцінювання фінансової безпеки підприємств портової діяльності, а саме як здатності суб’єкта підприємництва здійснювати свою господарську, зокрема фінансову, діяльність, ефективно й стабільно шляхом використання сукупності взаємопов’язаних діагностичних, інструментальних та контрольних заходів фінансового характеру, що мають оптимізувати використання фінансових ресурсів, забезпечити належний їх рівень і нівелювати вплив ризиків внутрішнього й зовнішнього середовища.

Досліджено таке поняття, як “система фінансової безпеки підприємства”, та визначено, що це комплекс організаційно-управлінських, режимних, технічних, профілактичних і пропагандистських заходів, спрямованих на кількісну реалізацію захисту інтересів підприємства від зовнішніх та внутрішніх загроз. Зроблено акцент на тому, що система фінансової безпеки підприємства не може бути шаблонною. Вона має бути унікальною на кожному підприємстві, оскільки залежить від особливостей кожного з них (особливо від напрямку діяльності).

Доведено, що є необхідність створення на підприємстві такої системи фінансової безпеки, що буде охоплювати діагностику, вибір оптимальних фінансових важелів та методів, а також обов'язковий контроль за фінансовою діяльністю підприємства. Для підвищення ефективності системи фінансової безпеки підприємства необхідно реалізувати на практиці методичні аспекти оцінки рівня фінансової безпеки підприємств.

Виокремлено методичні підходи до оцінки рівня фінансової безпеки підприємства: індикаторний; ресурсно-функціональний; агрегатний; на основі визначення ймовірності банкрутства. Обґрунтовано доцільність застосування індикаторного підходу, оскільки він є найбільш прийнятним для підприємств портової діяльності та надасть змогу комплексно й систематизовано оцінити стан їх фінансової безпеки, дасть можливість керівництву в повному обсязі вирішувати проблеми забезпеченням стабільного фінансового стану та уникнути ризику банкрутства. Запропоновано теоретико-методичні засади формування ефективної системи управління фінансовою безпекою, що є основою для проведення аналітичного дослідження на підприємствах портової діяльності.

Визначено, що основною складовою інфраструктурної транспортної системи України є морські порти, які є своєрідними «воротами економіки» та надають країні вихід на світові ринки. Зростання вантажообігу вітчизняних морських портів свідчить, що за останні роки в Україні сформувалася необхідна технологічна база для обслуговування всіх видів вантажів. Особливу роль у портовій діяльності відіграють стивідорні компанії, що надають специфічні послуги. Згідно із Законом України «Про морські порти», портовий оператор (стивідорна компанія) – це суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажні операції, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші, пов'язані із цим види господарської діяльності. Стивідорні послуги є основою регулювання відносин між портом, перевізником, відправником та одержувачем вантажу.

Виявлено, що, незважаючи на позитивні тенденції розвитку більшості портів України, за оцінкою Світового економічного форуму щодо якості портової

інфраструктури, Україна у 2016 р. набрала лише 3,2 бали із 7 можливих, при тому, що у 2012 р. цей показник становив 4,0 бали. Іншими словами, українську портову інфраструктуру суб'єкти господарювання оцінюють як посередню. Тому гостро стоїть питання відновлення портової інфраструктури стратегічного значення шляхом активізації інвестиційної та інноваційної діяльності; підтримання рівня інвестиційної привабливості, а відповідно, і фінансової безпеки, на достатньому рівні.

Доведено, що діяльність підприємств портової діяльності як суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності схильна до фінансової небезпеки й ризику, які викликані мінливістю середовища їх функціонування. Здійснюючи інвестування в імпортне обладнання, вони зазвичай планують закупівлю у валюті. Коливання валютного курсу може сприяти як покращенню, так і погіршенню їх фінансової безпеки. Тому необхідно враховувати ризик у ході ведення ними бізнесу й застосовувати відповідні методи управління ризиками. У дисертації запропоновано ефективний фінансовий інструмент управління валютними ризиками на підприємствах портової діяльності – хеджування із застосуванням моделі прогнозування цін. Використання цієї моделі в практичній діяльності підприємств портової діяльності дасть їм можливість вирішити проблеми пошуку оптимального розміру грошових коштів на валютних депозитах для інвестування в обладнання. Застосування цього методу також надасть змогу прогнозувати ціни на обладнання та знизити фінансові ризики й втрати.

Доведено, що оцінка фінансової безпеки підприємства портової діяльності передбачає, перш за все, ідентифікацію його фінансового стану. Проведені дослідження надали змогу зробити висновок, що певні кроки в напрямі формування системи показників для оцінки фінансової безпеки зроблено, однак необхідним є їх подальше уточнення. Запропоновано перелік коефіцієнтів, що можуть бути ключовими при проведенні експрес-аналізу стану фінансової безпеки підприємств портової діяльності. Доведено, що при побудові кількісної методики оцінки стану фінансової безпеки підприємств портової діяльності потрібно використовувати інтегральний показник, що складається з ключових

показників експрес-аналізу, максимальне значення якого – 100 балів. Виконано розрахунки ключових показників експрес-аналізу на базі підприємства портової діяльності – стивідорної компанії ТОВ “Бруклін-Київ Порт”. Зроблено загальний висновок про те, що для досліджуваного підприємства характерними є два “проблемних місця”, а саме: фінансова стійкість та фінансова рентабельність. Запропоновано ефективний метод управління фінансовою стійкістю для підприємств портової діяльності – оптимізація структури капіталу. Розраховано оптимальну структуру капіталу для ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за трьома методами. Запропонована оптимальна структура надасть змогу зменшити рівень фінансового ризику підприємства та рівень залежності підприємства від позикових ресурсів, що приведе до зменшення значення коефіцієнта фінансування і, як наслідок, збільшення рівня фінансової безпеки.

З метою ефективного управління фінансовою рентабельністю запропоновано використовувати операційний аналіз і його інструмент – операційний важіль. На основі фінансової звітності ТОВ “Бруклін-Київ Порт” проведено операційний аналіз та запропоновано збільшити частку постійних витрат у загальній сумі витрат до 25% шляхом введення режиму економії на змінних витратах. Цілеспрямоване управління постійними та змінними витратами, оперативна зміна їх співвідношення дозволять ТОВ “Бруклін-Київ Порт” збільшити власний потенціал формування прибутку, що забезпечить зростання його фінансової рентабельності.

Аналіз літературних видань та практики вітчизняних підприємств щодо оцінки фінансової безпеки свідчить, що на сучасному етапі відсутній достатньо ефективний метод оцінки рівня фінансової безпеки підприємств, зокрема підприємств портової діяльності. Тому виникла необхідність удосконалити методику оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності шляхом вибору та обґрунтування такого переліку комплексних показників і складових інтегральної оцінки, які повною мірою характеризуватимуть ключові напрями їх діяльності. Методику оцінки рівня фінансової безпеки вдосконалено на основі розширеного методу Ю. Б. Кракос і Р. В. Разгон. Запропонований метод

базується на обчисленні комплексного значення, що визначається інтегральним показником.

У результаті впровадження запропонованих методик управління структурою капіталу та фінансовою рентабельністю, удосконаленої методики оцінки фінансової безпеки рівень фінансової безпеки підприємства збільшився (з 4,079 до 4,312). Запропонована в роботі розширена класифікація видів рівня фінансової безпеки підприємств залежно від значення інтегрального показника характеризує рівень фінансової безпеки стивідорної компанії як “упевнений”. Запровадження розроблених теоретико-методичних підходів та обґрунтованих науково-практичних рекомендацій щодо оцінки фінансової безпеки надасть змогу підприємствам портової діяльності підвищити її рівень до “ідеального”.

**Ключові слова:** підприємства портової діяльності, стивідорні компанії, фінансова безпека, системний підхід, класифікація показників фінансової безпеки, валютні ризики, хеджування, інвестиційна діяльність.

## SUMMARY

*Chebanova T. Y.* Theoretical and methodological basis for assessing the financial security of port enterprises. – Manuscript.

Thesis for granting the Degree of Candidate of Economic Sciences in specialty 08.00.04 – economy and management of the enterprises (according to the type of economic activity). – Classic Private University, Zaporizhzhia, 2019.

This dissertation is devoted to the study of conditions, the development of methodological foundations and practical recommendations for assessing the level of economic security of port enterprises.

For this purpose, scientific and theoretical provisions are justified regarding the definition of the concept of “financial security of business entities”, which, unlike the existing ones, is based on the multidimensional nature of meaningful content; taking into account the mechanisms for ensuring, managing financial security and an expanded range of critical risks and threats, which together are aimed at creating high-quality theoretical and methodological tools for assessing the financial security of port

enterprises, namely, as the ability of an enterprise to carry out its economic, including financial, activity, efficiently and stably by using a set of interrelated diagnostic, instrumental and control measures of a financial nature, which should optimize the use of financial resources, ensure their proper level and level up the influence the internal and external environment risks.

Such a concept as the “system of economic security of an enterprise” is investigated, and it is determined that it is a complex of organizational, managerial, regime, technical, preventive and propaganda measures aimed at quantitatively implementing the protection of the interests of an enterprise from external and internal threats. It is emphasized that the system of economic security of the enterprise cannot be a template. It must be unique in each enterprise, since it depends on the characteristics of each of them (especially on the line of business).

It is proved that there is a need to create such a system of financial security at the enterprise, which will cover the issues of diagnostics, the choice of optimal financial levers and methods, as well as mandatory control over the financial activities of the enterprise. To address the issue of improving the efficiency of the financial security system of an enterprise, it is necessary to put into practice the methodological aspects of assessing the level of financial security of enterprises.

Five methodological approaches to assessing the level of financial security of an enterprise are highlighted: indicator; resource and functional; aggregate; based on determining the likelihood of bankruptcy. The expediency of the use of the indicator approach is substantiated, since it is the most appropriate for port enterprises and will allow them to assess their financial security in a comprehensive and systematic way, allow management to fully solve the problems of ensuring a stable financial condition and avoid a bankruptcy risk. The theoretical and methodological foundations of the formation of an effective financial security management system are proposed, which is the basis for conducting an analytical study at port enterprises.

It was determined that the main component of the infrastructure of the transport system of Ukraine is sea ports, which are a kind of “economic gateway” and provide the country with access to world markets. The growth in the turnover of domestic seaports

shows that in recent years, Ukraine has developed the necessary technological base to service all types of cargo. Stevedoring companies that provide specific services play a special role in port activities

According to the Law of Ukraine “On Sea Ports”, a port operator (stevedoring company) is a business entity operating a marine terminal that performs cargo operations, cargo handling and storage, ship and passenger servicing, as well as other related economic activities. Stevedoring services are the basis for regulating relations between a port, a carrier, a consignor and a consignee.

It was revealed that, despite the positive trends in the development of most ports of Ukraine, according to the World Economic Forum on the quality of port infrastructure, Ukraine in 2016 scored only 3.2 points out of 7 possible, despite the fact that in 2012 this figure was 4.0 points. In other words, the Ukrainian port infrastructure is evaluated by business entities as mediocre. Therefore, there is an urgent need to restore the port infrastructure of strategic importance by enhancing investment and innovation; maintaining the level of investment attractiveness and, accordingly, financial security at a sufficient level.

It has been proved that the activity of port enterprises as subjects of foreign economic activity is subject to financial danger and risk, which is caused by the variability of their functioning environment. By investing in imported equipment, they usually plan to purchase in foreign currency. Exchange rate fluctuations can contribute to both improving and worsening their financial security. Therefore, it is necessary to take into account the risk in the conduct of their business and apply appropriate risk management techniques.

The dissertation proposes an effective financial tool for managing currency risks in enterprises of port activity – hedging using the model of forecasting prices. The use of this model in the practical activities of enterprises of the port activity will enable them to solve the problem of finding the optimal size of cash in foreign currency deposits for investment in equipment. Using this method will also enable you to forecast equipment prices and reduce financial risks and losses.



It is proved that the assessment of the financial security of an enterprise of port activity presupposes, above all, the identification of its financial condition. The studies made it possible to conclude that certain steps towards the formation of a system of indicators for assessing financial security have been made, but their further clarification is necessary. A list of coefficients that may be key when conducting express-analysis of the state of financial security of enterprises in port activities is proposed.

At is proved that when building a quantitative methodology for assessing the state of financial security of port enterprises, an integral indicator consisting of key indicators of express analysis should be used, the maximum value of which is 100 points. The calculations of key indicators of express analysis on the basis of the enterprise of the port activity, i.e. stevedoring company Brooklyn-Kiev Port LLC.

A general conclusion was obtained that two «problem areas», namely, financial stability and financial profitability, characterized the enterprise under study. An effective method of managing financial sustainability for port enterprises is proposed, it is optimization of capital structure. The optimal capital structure for Brooklyn-Kiev Port LLC was calculated using three methods: by the criterion of maximizing the level of predicted financial profitability; by the criterion of minimizing its cost; by the criterion of minimizing the level of financial risks. The proposed optimal structure will reduce the level of financial risk of the enterprise and the level of dependence of the company on borrowed resources, which will lead to a decrease in the value of the financing ratio and, consequently, an increase in the level of financial security.

In order to effectively manage financial profitability, it was proposed to use operational analysis and its tool – operational leverage. Based on the financial statements of Brooklyn-Kiev Port LLC, an operational analysis was conducted and it was proposed to increase the share of fixed costs in the total costs to 25% by introducing a mode of saving on variable costs. Purposeful management of fixed and variable costs, rapid change in their ratio will allow Brooklyn-Kiev Port LLC to increase its own potential for generating profits, which will ensure the growth of its financial profitability.

Analysis of literary publications and the practice of domestic enterprises in assessing financial security indicate that at the present stage there is not a sufficiently

effective method for assessing the level of financial security of enterprises, in particular, enterprises of port activities. Therefore, there was a need to improve the methodology for assessing the level of financial security of port enterprises by selecting and justifying such a list of integrated indicators and integral assessment components that fully characterize the key areas of their activities.

The method of assessing the level of financial security has been improved on the basis of the advanced method of Yu. B. Krakos and R. V. Razgon. The proposed method is based on the calculation of the complex value determined by the integral indicator.

As a result of the implementation of the proposed methodologies for managing capital structure and financial profitability, improved methods for assessing financial security, the level of financial security of an enterprise increased (from 4.079 to 4.312). The extended classification proposed in the paper for the types of the financial security level of enterprises depending on the value of the integral indicator characterizes the level of financial security of a stevedoring company as «confident». The introduction of the developed theoretical and methodological approaches and substantiated scientific and practical recommendations on the assessment of financial security will allow port enterprises to raise their level to “ideal”.

## **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ**

### *Статті в наукових фахових виданнях України*

1. Чебанова Т. Е. Выбор схемы финансирования реальных инвестиционных проектов на предприятиях морского транспорта. Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2002. Вип. 14. С. 29–36. (0,33 д. а.)

2. Чебанова Т. Є. Врахування ринкових чинників при прийнятті інвестиційних рішень. Развитие методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2011. Вип. 34. С. 172–182. (0,46 д. а.)

3. Чебанова Т. Є. Вимір інфляції з метою оцінки її впливу на ефективність реальних проектів. Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2011. Вип. 18. С. 104–114. (0,46 д. а.)

4. Чебанова Т. Є., Корецька О. В. Оцінка стійкості економічної безпеки підприємств портової діяльності. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2015. Вип. 2 (51). С. 55–71. (0,71/0,4 д. а.)

*Особистий внесок здобувача: обґрунтування методичного підходу до оцінки стійкості економічної безпеки підприємств портової діяльності.*

5. Чебанова Т. Е., Махуренко Г. С. О взаимодействии транспорта в морском порту. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2017. Вип. 1 (58). С. 5–15. (0,46/0,3 д. а.)

*Особистий внесок здобувача: обґрунтування моделі взаємодії різних видів транспорту в морському порту.*

*Статті в наукових періодичних виданнях України,  
включених до міжнародних наукометричних баз даних*

6. Chebanova T. E., Shumlianska O. I., Krysyuk L. M. Theoretical research of seaport's infrastructure development. Ефективна економіка: електронне наукове видання Дніпропетр. держ. аграрно-економ. ун-ту. Дніпропетровськ: ДДАЕУ, 2017. Вип. 2. С. 55–71. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua>. (0,59/0,19 д. а.)

*Особистий внесок здобувача: обґрунтування ефективних шляхів розвитку портової інфраструктури.*

7. Чебанова Т. Є. Теоретичні аспекти визначення критерію оцінки рівня фінансової безпеки підприємств. Вісник Одеського національного університету. Серія «Економіка». Одеса: ОНУ, 2018. Т. 23. Вип. 6 (71). С. 205–210. (0,22 д. а.)

8. Чебанова Т. Є. Удосконалення методики оцінки рівня фінансової безпеки на прикладі підприємства портової діяльності. Причорноморські економічні студії. Одеса: ПНДІЕІ, 2018. Вип. 29. Ч. 1. С. 138–143. (0,22 д. а.)

9. Чебанова Т. Є. Вплив структури капіталу на рівень фінансової безпеки підприємств портової діяльності. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство». Ужгород: УНУ, 2018. Вип. 20. Ч. 2. С. 179–184. (0,22 д. а.)

#### *Матеріали конференцій*

10. Чебанова Т. Є. Ринкові фактори та їх вплив на прийняття інвестиційних рішень в морських портах. *Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 16–17 червня 2011). Одеса, 2011. С. 134–136. (0,13 д. а.)

*Особистий внесок здобувача: постановка та вирішення проблеми оцінювання впливу ризику та інфляції на прийняття інвестиційних рішень в морських портах.*

11. Чебанова Т. Є., Корецька О. В. Узагальнена оцінка фінансового стану підприємств морського транспорту. *Стратегії розвитку транспортного комплексу України: виклики та можливості (проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України*: матеріали 2-ї Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 19–20 квітня 2012). Одеса, 2012. С. 127–130. (0,17/0,1 д. а.)

*Особистий внесок здобувача: запропоновано методіку оцінювання фінансового стану для підприємств морського транспорту.*

12. Чебанова Т. Є., Корецька О. В. Щодо питання стратегічного управління інвестиційною діяльністю морських портів України. *Сучасні порти – проблеми та рішення*: матеріали 6-ї Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Іллічівськ, 30 травня 2014 р.). Іллічівськ, 2014. С. 120–122. (0,13/0,1 д. а.)

*Особистий внесок здобувача: запропоновані ефективні методи розробки стратегії розвитку морських портів України.*

13. Чебанова Т. Є., Корецька О. В. Інформаційно-аналітичне забезпечення управління фінансовим станом підприємства. *Підприємницька діяльність в*

*Україні: проблеми розвитку та регулювання: матеріали VIII Міжнар. наук.-практ. конф. (27 червня 2014 р.). Київ, 2014. С. 211–213. (0,13/0,1 д. а.)*

*Особистий внесок здобувача: постановка проблеми та аналіз інформаційно-аналітичного забезпечення в управлінні фінансовим станом підприємства.*

14. Чебанова Т. Є., Пустовіт О. В. Інвестиційна стратегія, як інструмент підвищення ефективності інвестиційної діяльності морських портів України. *Проблеми і перспективи розвитку транспорту: матеріали 6-ї Всеукр. наук.-практ. конф. студ. та молодих вчених (12 травня 2017). Одеса, 2017. С. 24–27. (0,17/0,1 д. а.)*

*Особистий внесок здобувача: постановка проблеми впливу розробленої інвестиційної стратегії на ефективність інвестиційної діяльності портів.*

15. Чебанова Т. Є., Савельєва Т. М. Перспективи розвитку Білгород-Дністровського морського торговельного порту в рамках загальної стратегії розвитку морських портів України. *Розвиток паромних перевезень на Чорному морі і міжнародні транспортні коридори: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (28 квітня – 2 травня 2017). Одеса; Стамбул; Одеса, 2017. С. 207–212. (0,25/0,15 д. а.)*

*Особистий внесок здобувача: запропоновано шляхи розвитку Білгород-Дністровського морського торговельного порту.*

16. Чебанова Т. Е., Махуренко Г. С. Особенности финансирования инвестиционных проектов в морском порту. *Проблеми розвитку транспортної логістики «ІНТЕР-ТРАНСЛОГ 2018»: матеріали 8-ї Міжнар. наук.-практ. конф. (16–27 лютого 2018). Одеса, Україна; Батумі, Грузія; Самсун, Туреччина, 2018. С. 86–89. (0,17/0,08 д. а.)*

*Особистий внесок здобувача: запропоновано ефективні методи фінансування інвестиційних проектів у порту.*

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	16
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ</b>	
<b>ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА.....</b>	<b>23</b>
1.1. Теоретичні та організаційні аспекти фінансової безпеки як складової економічної безпеки підприємства .....	23
1.2. Системний підхід до формування системи фінансової безпеки підприємства.....	42
1.3. Методичні напрями оцінки фінансової безпеки підприємства.....	56
Висновки до розділу 1 .....	63
Список використаних джерел до розділу 1 .....	65
<b>РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК РИНКУ СПЕЦИФІЧНИХ ПОСЛУГ</b>	
<b>НА ПІДПРИЄМСТВАХ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ</b>	
<b>В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ НЕБЕЗПЕКИ.....</b>	<b>69</b>
2.1. Комплекс вантажних операцій як специфічні послуги морських торговельних портів .....	69
2.2. Тенденції та перспективи розвитку світового й вітчизняного ринків специфічних послуг у морських портах .....	78
2.3. Хеджування інвестицій у діяльність підприємств портової діяльності як спосіб запобігання фінансовій небезпеці.....	111
Висновки до розділу 2 .....	128
Список використаних джерел до розділу 2 .....	129
<b>РОЗДІЛ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ ІНСТРУМЕНТАРІЮ</b>	
<b>ОЦІНКИ РІВНЯ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ</b>	
<b>ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.....</b>	<b>133</b>
3.1. Розрахунково-аналітичні методи оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності .....	133

3.2. Моделювання структури капіталу та фінансової рентабельності підприємств портової діяльності за технологією фінансового менеджменту .....	156
3.3. Удосконалення методичного підходу до оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності .....	177
Висновки до розділу 3 .....	188
Список використаних джерел до розділу 3 .....	191
ВИСНОВКИ.....	195
ДОДАТКИ.....	198

## ВСТУП

**Актуальність теми.** В умовах фінансової небезпеки й нестабільного стану економіки та фінансів ефективна діяльність і стабільний розвиток будь-якого підприємства значною мірою залежать від якісної, обґрунтованої та надійної системи фінансової безпеки. Потреба у вивченні, узагальненні існуючих підходів та розвитку питання фінансової безпеки підприємств пов'язана з активним переходом України на ринкові відносини, що й робить тему дослідження актуальною. Аналіз економічної літератури свідчить, що раніше наукова думка була зосереджена переважно на економічній безпеці. Сьогодні ситуація змінюється, і все більше вчених роблять акцент на необхідності створення системи фінансової безпеки підприємств, що має відповідати за безпеку саме сфери фінансових відносин.

На цей момент існує проблема, пов'язана з недостатньою науково-методичною базою щодо регулювання рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності, тому необхідне вдосконалення науково-методичних підходів до формування такої системи управління фінансовою безпекою підприємств портової діяльності, що забезпечить їх спроможність пристосовуватися до змін у зовнішньому середовищі та адаптуватися до існуючого ринкового механізму.

Зважаючи на сучасні економічні умови, науковці дедалі більше уваги приділяють питанням економічної та фінансової безпеки, а саме: І. Д. Анікіна, І. А. Бланк, Н. В. Ващенко, Г. Л. Вознюк, А. В. Гукова, Л. І. Донець, А. Г. Загородній, Ю. Кракос, С. Ф. Покропивний, Р. Разгон, Н. Й. Реверчук та ін. Результати їх досліджень стали основою для розробки сучасних прийомів і методів оцінювання рівня фінансової безпеки підприємств. Питанням управління фінансовою безпекою та функціонування підприємств портової діяльності присвячені публікації О. В. Коваленко, Л. М. Крисюк, Н. Г. Метеленко, І. М. Москвіченко, Л. Л. Ніколаєва, А. М. Ткаченко, Н. М. Шмиголь. Зокрема, Л. М. Крисюк розглянуто систему управління фінансовою безпекою транспортно-



експедиторських компаній у ринковому середовищі; І. М. Москвіченко – вплив фінансової нестабільності на валютні ризики підприємств портової галузі.

Однак, незважаючи на інтенсивний науковий пошук з окреслених питань, існує нагальна потреба адаптувати існуючі підходи до оцінювання рівня фінансової безпеки до підприємств портової діяльності, що зробить систему оцінювання якісною та ефективною.

Таким чином, наукове дослідження теоретично-методичних основ оцінювання фінансової безпеки підприємств портової діяльності стає надзвичайно актуальним, що й визначило вибір теми дисертаційної роботи, її мету та завдання.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертацію виконано в межах досліджень кафедри “Підприємництво та туризм” Одеського національного морського університету за темами “Діагностика економічної безпеки підприємств портової діяльності” (номер державної реєстрації 0112U007856), у процесі виконання якої автором обґрунтовано необхідність використання інструментів фінансового менеджменту в діагностиці фінансової безпеки підприємств; “Моделі оптимізації проектів розвитку морського транспорту” (номер державної реєстрації 0115U000731), в межах виконання якої здобувачем обґрунтовано шляхи розвитку інвестиційного механізму морських портів; “Методи та моделі удосконалення підприємницької діяльності і організації торгівлі на морському транспорті” (номер державної реєстрації 0117U005052), в процесі виконання якої обґрунтовано теоретичні аспекти оцінювання фінансового потенціалу підприємств морського транспорту; а також Класичного приватного університету за темою “Формування механізмів стабілізації функціонування промислових підприємств на засадах антикризового управління” (номер державної реєстрації 0116U000799), у процесі виконання якої автором обґрунтовано необхідність удосконалення методики оцінювання фінансової безпеки на підприємствах портової діяльності.

**Мета та завдання дослідження.** *Мета дослідження* – розробка теоретико-методичних положень і науково-практичних рекомендацій щодо вдосконалення процесу оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності.

Для досягнення зазначеної мети поставлено такі *завдання*:

- дослідити теоретичні та організаційні основи фінансової безпеки як складової економічної безпеки підприємства;
- обґрунтувати доцільність використання системного підходу до побудови системи фінансової безпеки підприємства;
- узагальнити методичні підходи до оцінювання рівня фінансової безпеки підприємства;
- узагальнити тенденції та визначити перспективи розвитку світового й вітчизняного ринків спеціалізованих послуг у морських портах;
- запропонувати методичний підхід до розробки заходів упередження фінансової безпеки в діяльності підприємств портової діяльності;
- удосконалити інструментарій оцінки фінансової безпеки підприємств портової діяльності завдяки використанню розрахунково-аналітичних методів;
- обґрунтувати підхід до управління фінансовою стабільністю та фінансовою рентабельністю підприємств портової діяльності;
- розробити комплексний науково-практичний підхід до вимірювання фінансової безпеки підприємств портової діяльності.

*Об'єкт дослідження* – процес оцінки фінансової безпеки підприємств портової діяльності.

*Предмет дослідження* – теоретичні та методичні аспекти оцінки фінансової безпеки підприємств портової діяльності.

**Методи дослідження.** Для розв'язання поставлених завдань використано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження й підходи, зокрема: *аналітичний, діалектичний методи* – для збирання, обробки й систематизації наукової інформації щодо дослідження теоретичних та організаційних основ оцінки фінансової безпеки підприємства (підрозділи 1.1, 1.3); *системний підхід* – для обґрунтування доцільності його використання при побудові системи фінансової безпеки підприємства (підрозділ 1.2); *класифікаційно-аналітичний метод* – для систематизації та аналізу методів оцінки фінансової безпеки (підрозділи 1.2, 3.1); *економіко-статистичний метод* – для порівняльної оцінки

тенденції та визначення перспектив розвитку світового і вітчизняного ринків спеціалізованих послуг у морських портах (підрозділи 2.1, 2.2); *економіко-математичне моделювання* – для розробки заходів упередження фінансової безпеки в діяльності підприємств портової діяльності (підрозділ 2.3), розробки комплексного науково-практичного підходу до вимірювання фінансової безпеки підприємств портової діяльності (підрозділи 3.2, 3.3); *графічно-аналітичний метод* – для ілюстрації досліджуваних процесів (підрозділи 2.1, 2.2).

*Інформаційну базу дослідження* становлять законодавчі та нормативно-правові акти України, наукові публікації вітчизняних і зарубіжних авторів, матеріали Державної статистичної служби України, дані фінансової звітності провідних підприємств портової діяльності України, ресурси мережі Інтернет, а також особисті досягнення здобувача та результати їх обробки.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в науковому узагальненні відомих та обґрунтуванні нових положень, систематизації матеріалів, що становлять теоретичну й методичну основу процесу управління фінансовою безпекою підприємств портової діяльності. У ході дослідження одержано такі наукові результати:

*удосконалено:*

– визначення сутності поняття “оцінка рівня фінансової безпеки підприємства” на основі узагальнення й систематизації наукових підходів, відмінною рисою якого є врахування багатоаспектності змістовного наповнення визначень понять “безпека”, “фінансова безпека”, “рівень фінансової безпеки”, “критерій оцінки рівня фінансової безпеки”, “механізм забезпечення фінансової безпеки”, що надасть змогу сформувати якісний теоретико-методичний інструментарій для підвищення рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності;

– концептуальні основи побудови системи фінансової безпеки підприємств портової діяльності, яка, на відміну від існуючих, спрямована на реалізацію комплексу організаційно-управлінських, режимних, технічних, профілактичних та пропагандистських заходів із захисту інтересів суб’єктів підприємництва –

підприємств портової діяльності від зовнішніх і внутрішніх загроз; забезпечує достовірність оцінки стану фінансової безпеки та підвищення якості управлінських рішень щодо фінансової безпеки;

– методичний підхід до оцінювання рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності, який, на відміну від існуючих, через взаємодію ключових сфер діяльності підприємств портової діяльності (суб'єктів підприємництва) забезпечує врахування їх специфічних особливостей та можливість вимірювання рівня безпеки інтегральним методом;

*набуло подальшого розвитку:*

– науково-теоретичні положення щодо визначення поняття «фінансова безпека суб'єктів підприємництва», що, на відміну від існуючих, ґрунтується на багатоаспектності змістовного наповнення; урахуванні механізмів забезпечення, управління фінансовою безпекою та розширеного кола критичних ризиків і загроз, що в сукупності спрямоване на формування якісного теоретико-методичного інструментарію оцінювання фінансової безпеки підприємств портової діяльності;

– науково-методичний підхід до оцінки впливу валютних ризиків на рівень фінансової безпеки підприємств портової діяльності в умовах невизначеності, що, на відміну від існуючих, базується на аналізі та прогнозуванні валютних ризиків підприємства на основі використання ефективного фінансового інструменту – хеджування із застосуванням моделі прогнозування цін (триноміальне дерево). Це створює підґрунтя для зменшення негативного впливу валютних ризиків на фінансову безпеку підприємств портової діяльності;

– методичний підхід до управління фінансовою стійкістю підприємств портової діяльності, який базується на оптимізації структури капіталу. Цей метод надасть змогу збільшити власний потенціал формування операційного прибутку підприємств, що, у свою чергу, забезпечить покращення рівня їх фінансової безпеки;

– науково-практичний підхід до управління фінансовою рентабельністю підприємств портової діяльності, що базується на дослідженні залежності між

витратами, обсягом реалізації, ціною й прибутком підприємства, а також максимізації прибутку шляхом використання ефективного інструменту – операційного важеля. Це надасть змогу підприємствам збільшити прибуток, що забезпечить зростання його фінансової рентабельності та підвищить рівень їх фінансової безпеки.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що теоретичні результати та методичні положення дисертації доведені до рівня конкретних пропозицій і методичних розробок; є внеском у теорію оцінки рівня фінансової безпеки суб'єкта господарювання та можуть бути використані при розробці системи фінансової безпеки на підприємствах портової діяльності. Висновки й пропозиції щодо вдосконалення методики оцінки рівня фінансової безпеки мають важливе практичне значення й поглиблюють методичну базу її аналізу для підприємств сфери транспортних послуг.

Наукові результати, що мають прикладний характер, знайшли практичне застосування в діяльності ТОВ “Бруклін-Київ” (довідка № 186-БКП від 17.12.2018), ТОВ “Новотех-термінал” (довідка № 132 від 24.12.2018), транспортно-експедиторської компанії – дочірнього підприємства “Юран” ТОВ “ДП Юрол” (довідка № 275 від 03.12.2018). Методичні та практичні рекомендації щодо оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності впроваджено в діяльність Асоціації портів України “Укрпорт” (довідка № 58 від 12.11.2018). Результати дослідження використовують у навчальному процесі кафедри “Підприємництво та туризм” Одеського національного морського університету при викладанні дисциплін “Фінансовий менеджмент” та при виконанні випускних атестаційних робіт студентами напрямів підготовки “Менеджмент”, “Економіка підприємства” в Одеському національному морському університеті (довідка № 125 від 20.12.2018); Класичного приватного університету при викладанні дисциплін “Економіка підприємства”, “Митна справа” (довідка № 17–17 від 19.04.2017).

**Особистий внесок здобувача.** Усі наукові положення, методичні розробки та практичні рекомендації є результатом самостійного дослідження автора.

З наукових праць, написаних у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення, які є наслідком роботи автора. Особистий внесок автора конкретизовано в списку публікацій за темою дослідження.

**Апробація результатів дисертації.** Основні теоретичні результати та практичні розробки дисертації доповідалися та отримали позитивну оцінку на Всеукраїнській науково-практичній конференції “Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України” (м. Одеса, 2011 р.); 2-й Всеукраїнській науково-практичній конференції “Стратегії розвитку транспортного комплексу України: виклики та можливості (проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України)” (м. Одеса, 2012 р.); 6-й Міжнародній науково-практичній конференції “Сучасні порти – проблеми та рішення” (м. Іллічівськ, 2014 р.); VIII Міжнародній науково-практичній конференції “Підприємницька діяльність в Україні: проблеми розвитку та регулювання” (м. Київ, 2014 р.); 6-й Всеукраїнській науково-практичній конференції студентів та молодих вчених “Проблеми і перспективи розвитку транспорту” (м. Одеса, 2017 р.); Міжнародній науково-практичній конференції “Проблеми розвитку логістики на морському транспорті” (м. Одеса, Батумі, 2018 р.); 8-й Міжнародній науково-практичній конференції “Проблеми розвитку транспортної логістики «ИНТЕР–ТРАНСЛОГ 2018»” (м. Одеса, Батумі, Самсун, 2018 р.), VII Всеукраїнській науково-практичній конференції “Транспортний комплекс України: умови ефективного розвитку” (м. Одеса, 2019 р.).

**Публікації.** За результатами дисертації опубліковано 16 наукових праць (з них 6 одноосібних), з яких: 9 – статті в наукових фахових виданнях України (з них 4 – у журналах, включених до міжнародних наукометричних баз даних), 7 – матеріали конференцій. Загальний обсяг публікацій – 4,82 д. а., з яких автору належать 3,56 д. а.

**Обсяг і структура дисертації.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списків використаних джерел до розділів (усього 108 найменувань), додатків. Загальний обсяг дисертації становить 207 сторінок, з них основний текст – 181 сторінка. Робота містить 55 таблиць та 20 рисунків.

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

### 1.1. Теоретичні та організаційні аспекти фінансової безпеки як складової економічної безпеки підприємства

Однією з основних проблем будь-якої економічної системи є забезпечення її ефективної та стабільної діяльності. У сучасних мінливих і висококонкурентних умовах набувають актуальності питання стабільного безкризового розвитку. Отже, на сьогодні особливої уваги потребують питання забезпечення безпеки держави та окремих її складових. І, якщо раніше наукова думка зосереджувалася виключно на економічній безпеці, то зараз усе більше авторів наголошують на необхідності створення фінансової безпеки як окремого елементу системи економічної безпеки, що має відповідати за безпеку саме сфери фінансових відносин. Питання фінансової безпеки є системними, оскільки стосуються окремих країн, регіонів, господарюючих суб'єктів, пов'язуючи їх політику, економіку, фінанси тощо.

“Фінансова безпека охоплює фінансову безпеку окремого громадянина, домашніх господарств, населення в цілому, підприємців, підприємств, організацій, установ та їх асоціацій, галузей господарського комплексу, регіонів, окремих секторів економіки, держави та різноманітних міждержавних утворень, світового співтовариства в цілому” [1].

Але предметом цієї роботи є фінансова безпека підприємства, на якій і буде зосереджено увагу. Фінансова безпека суб'єктів підприємництва є складовою їх економічної безпеки, тому спочатку визначимо сутність економічної безпеки й проаналізуємо місце, значення та необхідність виділення в її складі фінансової безпеки. “У загальному випадку під економічною безпекою розуміють якісну

характеристику економічної системи, що визначає її здатність підтримувати нормальні умови працездатності системи, розвиток у рамках цілей, поставлених перед системою, а у випадках виникнення різних загроз (зовнішніх і внутрішніх) система спроможна протистояти їм і відновлювати свою працездатність” [2].

Економічна безпека – це такий стан національної економіки, за якого гарантовані захист національних інтересів, стійкість до внутрішніх і зовнішніх загроз, здатність до розвитку та захищеність життєво важливих інтересів людей, суспільства, держави. Під життєво важливими інтересами в цьому контексті розуміють сукупність потреб, які забезпечують існування та прогресивний розвиток особистості, суспільства, держави.

Економічна безпека є однією зі складових національної безпеки, яка охоплює також оборонну, екологічну безпеку тощо.

“Основними завданнями економічної безпеки держави є:

- забезпечення пропорційного та безперервного економічного зростання, приборкання інфляції та безробіття;
- формування ефективної структури економіки та розвинутого ринку цінних паперів;
- скорочення дефіциту бюджету й державного боргу, забезпечення соціального захисту та підвищення якості життя населення, підтримка стійкості національної валюти тощо” [2].

Ці завдання визначають стратегію економічної безпеки як формування та обґрунтування стратегічних пріоритетів, національних інтересів, засобів і механізмів вирішення проблем. У макроекономічному аналізі економічної безпеки вирізняють такі складові:

- економічну незалежність;
- стійкість і стабільність національної економіки;
- здатність до саморозвитку та прогресу.

Економічна незалежність означає, насамперед, можливість здійснення державного контролю над використанням національних ресурсів, спроможність



забезпечити національні конкурентні переваги для рівноправної участі в міжнародній торгівлі.

Стійкість і стабільність національної економіки передбачає міцність і надійність усіх елементів економічної системи, захист усіх форм власності, стримування дестабілізуючих чинників. Здатність до саморозвитку та прогресу означає спроможність самостійно реалізовувати й захищати національні інтереси, створювати сприятливий інвестиційно-інноваційний клімат, розвивати інтелектуальний потенціал. Економіка, яка постійно розвивається, здатна протистояти внутрішнім і зовнішнім загрозам. Надійність та ефективність економічних пропорцій, вертикальних та горизонтальних зв'язків надають змогу пом'якшити наслідки дестабілізуючих процесів.

“Об’єктами економічної безпеки є держава, суспільство, громадяни, підприємства, установи та організації, території, окремі складові економічної безпеки. У ринкових умовах господарювання важливого значення набуває економічна безпека суб’єктів підприємницької діяльності. Економічна безпека підприємства – це запобігання внутрішнім і зовнішнім негативним впливам (загрозам) з метою гарантування його ефективного й стабільного функціонування та динамічного соціального розвитку. Найважливішими факторами, що впливають на економічну безпеку підприємства, є ступінь досконалості законодавчої бази, рівень оподаткування, доступ на світові ринки збуту, інвестиційна привабливість регіону, держави” [2].

Джерелами негативних впливів на економічну безпеку підприємства можуть бути:

– свідомі чи несвідомі дії окремих посадових осіб і суб’єктів господарювання (органів державної влади, міжнародних організацій, підприємств-конкурентів);

– збіг об’єктивних обставин (стан фінансової кон’юнктури на ринках підприємства, інновації, форс-мажорні обставини тощо).

Залежно від суб’єктивної зумовленості негативні впливи на економічну безпеку можуть мати об’єктивний і суб’єктивний характер. Об’єктивними

вважають такі негативні впливи, які виникають не з волі конкурентного підприємства або його персоналу. Суб'єктивні впливи мають місце внаслідок неефективної роботи підприємства в цілому або його персоналу (передусім керівників і функціональних менеджерів).

“Економічна безпека підприємства залежить від різних причин. Зокрема, збиток інтересам підприємця може бути заподіяний у результаті несумлінних дій конкурентів, невиконання партнерами, замовниками, постачальниками, клієнтами своїх обов'язків щодо оплати контрактів, постачання продуктів тощо, а також кризових явищ в економіці, непередбачуваних змін кон'юнктури ринку, стихійних лих, надзвичайних подій, управлінської некомпетентності, соціальної напруженості і, нарешті, несприятливої економічної політики держави” [2].

Таким чином, фактори, що впливають на рівень економічної безпеки підприємства, можуть бути внутрішніми і зовнішніми, економічними і позаекономічними, об'єктивними і суб'єктивними.

“Економічна безпека підприємства – це стан захищеності його життєво важливих інтересів від нечесної конкуренції, некомпетентних рішень, недосконалих законів, а також здатність протистояти цим загрозам і реалізувати мету своєї діяльності. Головна мета управління економічною безпекою – забезпечення продуктивної роботи операційної системи та раціонального використання ресурсів, певного рівня діяльності персоналу та якості господарських процесів підприємства, а також стимулювання нарощування його виробничого потенціалу” [3].

До основних функціональних цілей економічної безпеки належать:

- забезпечення технологічної захищеності та досягнення високої конкурентоспроможності технічного потенціалу суб'єкта господарювання;
- якісна правова захищеність усіх аспектів діяльності підприємства;
- захист інформаційного поля, комерційної таємниці й досягнення необхідного рівня інформаційного забезпечення роботи всіх підрозділів підприємства;

– ефективна організація безпеки персоналу підприємства, його капіталу та майна, а також комерційних інтересів.

“Організація економічної безпеки підприємства передбачає прогнозування та планування економічної безпеки за функціональними складовими; здійснення функціонального аналізу рівня економічної безпеки; загальну оцінку досягнутого рівня економічної безпеки.

Економічна безпека має кілька рівнів:

- міжнародна безпека (глобальна, регіональна);
- національна безпека (державна, галузі, регіону, суспільства);
- приватна: підприємства, господарства або особистості” [3].

“Варто відзначити важливе місце в системі економічної безпеки країни економічної безпеки суб’єктів підприємництва, тому що вони є первинним елементом, який забезпечує життєві потреби населення та ресурси для його розвитку. На думку А. В. Гукової та І. Д. Анікіної, економічна безпека підприємства – це здатність підприємства здійснювати свою стратегію та домагатися власних цілей в умовах невизначеності (під впливом загроз і ризику)” [4].

Розрізняють сім функціональних складових економічної безпеки підприємства (рис. 1.1).

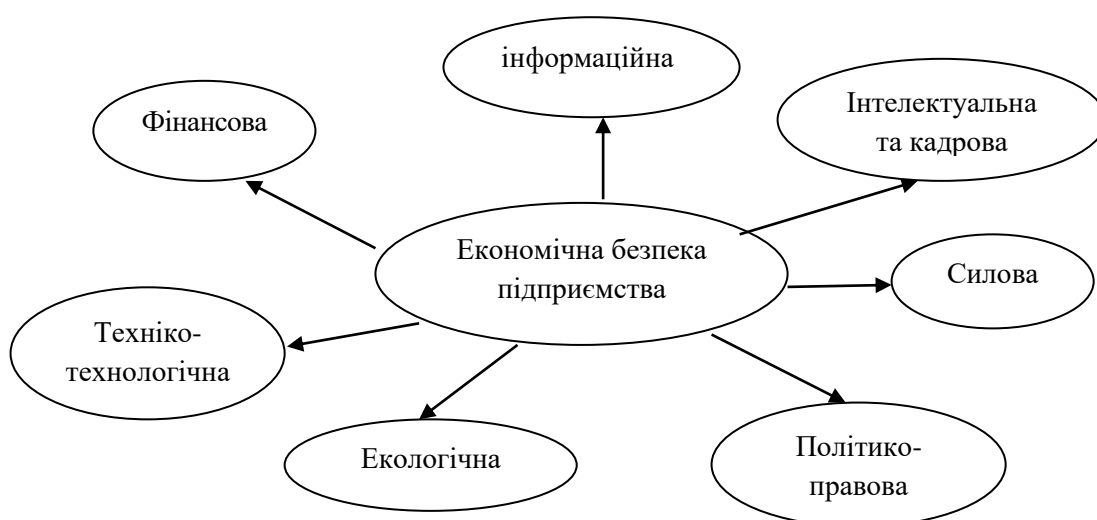


Рис. 1.1. Функціональні складові економічної безпеки підприємства

Джерело: [4]

“Такою, що домінує, та визначальною складовою економічної безпеки підприємства, забезпеченню якої потрібно приділяти особливу увагу, є фінансова. Її значущість не залежить від галузевої специфіки підприємства. Це обґрунтовано, насамперед, самою сутністю підприємства, тобто господарською діяльністю, яка спрямована на отримання максимального прибутку або підприємницького доходу.

Крім того, саме фінансові результати та фінансовий стан підприємства характеризують його спроможність пристосовуватися до змін у зовнішньому середовищі й адаптуватися до існуючого ринкового механізму.

Фінансова складова економічної безпеки підприємства може бути визначена як стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів підприємства, що виражається в максимізації прибутку та підвищенні рентабельності діяльності підприємства, якості використаних основних і оборотних активів, структури капіталу” [5].

Фінансова безпека підприємства – це складова економічної безпеки суб’єкта господарювання, що визначає процес розвитку підприємства за наявності відповідних фінансових ресурсів, достатньої структури активів та капіталу, який використовують господарюючі суб’єкти, відповідності цілям і місії, враховуючи рівень внутрішніх та зовнішніх загроз, певного факторного впливу в мінливому поточному й перспективному періодах розвитку.

Розглянемо основні підходи до розуміння сутності фінансової безпеки суб’єктів підприємництва. Більшість учених дотримуються лінії, яка базується на визначенні фінансової безпеки держави, тільки екстраполують її на мікрорівень. І в загальному випадку фінансову безпеку суб’єкта підприємництва розуміють як певний механізм, що, з одного боку, забезпечує стабільність фінансової системи господарського суб’єкта шляхом використання захисних фінансових інструментів, а з іншого – її ефективність шляхом організації раціонального використання фінансових ресурсів.

“У книзі І. А. Бланка «Управління фінансовою безпекою підприємства» фінансову безпеку підприємства розглянуто як кількісно і якісно детермінований

рівень фінансового стану підприємства, що забезпечує стабільну захищеність його пріоритетних збалансованих фінансових інтересів від ідентифікованих реальних і потенційних погроз зовнішнього й внутрішнього характеру, параметри якого визначаються на основі його фінансової філософії та створюють необхідні передумови фінансової підтримки його стійкого зростання в поточному й перспективному періоді” [6].

“На думку А. В. Гукової, І. Д. Анікіної, сутність фінансової безпеки підприємства полягає в здатності підприємства самостійно розробляти й проводити фінансову стратегію відповідно до цілей корпоративної стратегії в умовах невизначеного та конкурентного середовища.

Тобто фінансова безпека являє собою такий стан підприємства, що:

- надає змогу забезпечити фінансову рівновагу, стабільність, платоспроможність і ліквідність підприємства в довгостроковому періоді;
- задовольняє потреби підприємства у фінансових ресурсах для стійкого розширеного відтворення підприємства;
- забезпечує достатню фінансову незалежність підприємства;
- здатна протистояти існуючим і тим, що виникають, небезпекам та загрозам, що прагнуть завдати фінансової шкоди підприємству, або змінити небажано структуру капіталу, або примусово ліквідувати підприємство;
- забезпечує достатню гнучкість при прийнятті фінансових рішень;
- захищає фінансові інтереси власників підприємства” [4].

“Н. Й. Реверчук вважає, що фінансова безпека підприємства – це захист від можливих фінансових витрат і запобігання банкрутству підприємства, досягнення найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів. Саме вона є провідною та вирішальною, оскільки за ринкових умов господарювання фінанси є рушієм будь-якої економічної системи” [7].

“Л. І. Донець, Н. В. Ващенко розглядають фінансову безпеку підприємства як стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів підприємства, виражений у найкращих значеннях фінансових показників прибутковості та рентабельності бізнесу, якості управління, використання основних і оборотних

засобів підприємства, структури його капіталу, норми дивідендних виплат за цінними паперами підприємства, а також курсової вартості його цінних паперів як синтетичного індикатора поточного фінансово-господарського стану підприємства і перспектив його технологічного та фінансового розвитку” [4].

“С. Ф. Покропивний вважає, що серед функціональних складових економічної безпеки саме фінансова складова є провідною й вирішальною та вважає її досягнення можливим шляхом найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів” [8].

“А. Г. Загородній, Г. Л. Вознюк визначають фінансову безпеку як захищеність фінансових інтересів суб’єктів господарювання на всіх рівнях фінансових відносин, забезпеченість домашніх господарств, підприємств, організацій та установ фінансовими ресурсами, достатніми для задоволення їхніх потреб і виконання фінансових зобов’язань” [9]. На нашу думку, таке тлумачення категорії є вузьким, адже визначає лише одну сторону фінансової безпеки, а саме захист фінансових інтересів підприємства, і не враховує впливу реальних та потенційних загроз зовнішнього й внутрішнього характеру на ефективність управління його ресурсами.

“О. Кириченко, Ю. Кім визначають фінансову безпеку підприємства як фінансовий стан і фінансову стабільність, що здатні забезпечити підприємству нормальний ефективний розвиток його діяльності” [10].

“К. С. Горячева акцентує, що фінансова безпека підприємства полягає в наявності такого фінансового стану, для якого характерні збалансованість і якість фінансових інструментів, технологій і послуг, стійкість до загроз, здатність фінансової системи підприємства забезпечувати реалізацію власних фінансових інтересів, місії й завдань достатніми обсягами фінансових ресурсів, а також забезпечувати ефективний і сталий розвиток цієї фінансової системи” [11].

Аналіз наукових праць, присвячених фінансовій безпеці суб’єктів підприємництва, свідчить, що вона зумовлена такими факторами:

- рівнем забезпеченості фінансовими ресурсами;
- стабільністю й стійкістю фінансового стану підприємства;

- збалансованістю фінансових потоків і розрахункових відносин;
- ступенем ефективності фінансово-економічної діяльності;
- рівнем контролю за внутрішніми й зовнішніми ризиками.

“Перед фінансовою безпекою суб’єктів підприємництва постають такі завдання:

- ідентифікація ризиків і пов’язаних з ними потенційних небезпек та загроз;
- визначення індикаторів фінансової безпеки суб’єктів підприємництва;
- контроль та оцінка ефективності дії системи фінансової безпеки;
- створення необхідних фінансових умов, що забезпечують стабільне зростання фірми;
- створення умов для формування оптимального обсягу фінансових ресурсів із внутрішніх і зовнішніх джерел;
- підтримка фінансової стійкості та платоспроможності фірми протягом усього періоду функціонування;
- створення умов, необхідних для забезпечення оптимального обсягу й рівня ефективності інвестицій;
- мінімізація фінансових ризиків фірми;
- своєчасне впровадження у фінансову діяльність фірми сучасних технологій управління та інструментарію їх забезпечення;
- ефективний і швидкий вихід фірми з фінансової кризи та нейтралізація її наслідків” [12].

Базуючись на ключових характеристиках фінансової безпеки, враховуючи визначення, розроблені різними науковцями, пропонуємо власне трактування сутності фінансової безпеки суб’єктів підприємництва, а саме як “здатності суб’єкта підприємництва здійснювати свою господарську, у тому числі фінансову, діяльність ефективно й стабільно, використовуючи сукупність взаємопов’язаних діагностичних, інструментальних і контрольних заходів фінансового характеру, що мають оптимізувати використання фінансових ресурсів, забезпечити належний їх рівень та нівелювати вплив ризиків внутрішнього й зовнішнього середовища”.

Проаналізувавши існуючі погляди на визначення сутності категорії “фінансова безпека підприємства”, пропонуємо розглядати це поняття як “процес досягнення певного стану підприємства, для якого характерні стійкість до внутрішніх і зовнішніх загроз, збалансованість фінансових інструментів і методів управління ними та забезпеченість достатнім обсягом фінансових ресурсів, що надасть змогу підприємству ефективно функціонувати в сучасному й майбутніх періодах”.

“Існування різних підходів до визначення поняття «фінансова безпека підприємства» значною мірою пояснюється широтою сутності сторін цієї економічної категорії, тому, щоб з’ясувати її зміст, доцільно розглянути основні її характеристики. На наш погляд, найдокладніше характеристики фінансової безпеки підприємства розглянув І. О. Бланк та виділив такі:

1. Фінансова безпека підприємства – основний елемент економічної безпеки підприємства. Основна роль фінансової компоненти в загальній системі економічної безпеки підприємства визначається такими основними положеннями:

- фінансова діяльність здійснює основну форму ресурсного забезпечення реалізації економічної стратегії підприємства;
- операції, пов’язані з фінансовою діяльністю підприємства, мають стабільний характер, тобто здійснюються постійно;
- фінансова діяльність відіграє значну роль у забезпеченні стабілізації економічного розвитку підприємства в цілому;
- ризики, які пов’язані з фінансовою діяльністю підприємства (фінансові ризики), за своїми негативними наслідками належать до категорії найбільш небезпечних” [6].

2. “Фінансова безпека підприємства – система кількісних і якісних параметрів фінансового стану підприємства, що в комплексі відображають рівень його фінансової захищеності. У цій характеристиці поняття фінансової безпеки підприємства можна виділити такі складові:

- фінансова безпека підприємства виражає певний аспект його фінансового стану, який відображає той чи інший рівень його фінансової захищеності;



- фінансовий стан підприємства, який характеризує його фінансову безпеку, відображається визначеною сукупністю параметрів;

- параметри системи фінансової безпеки підприємства потребують чіткої якісної і кількісної детермінації” [6].

3. “Фінансова безпека підприємства – сформована система пріоритетних збалансованих фінансових інтересів підприємства, що потребує захисту в процесі його фінансової діяльності. Розглядаючи цю характеристику фінансової безпеки підприємства, варто приділити особливу увагу таким моментам:

- у системі фінансової безпеки підприємства розглядають тільки пріоритетні фінансові інтереси, що відіграють найважливішу роль у забезпеченні його фінансового розвитку;

- система пріоритетних фінансових інтересів повинна охоплювати не лише поточні, але й довгострокові їх види;

- пріоритетні фінансові інтереси підприємства в системі його фінансової безпеки повинні бути збалансовані з інтересами інших суб’єктів його фінансових відносин” [6].

4. “Фінансова безпека підприємства – ідентифікована система реальних і потенційних загроз зовнішнього та внутрішнього характеру фінансовим інтересам підприємства. У процесі розгляду цієї сутнісної характеристики варто акцентувати увагу на таких положеннях:

- загрози фінансовим інтересам підприємства генеруються не всією сукупністю факторів, що впливають на здійснення його фінансової діяльності, а лише окремими факторами, які деструктивно впливають на підприємство й потребують ідентифікації;

- у системі фінансової безпеки підприємства ідентифікуються не тільки реальні, а й потенційні загрози;

- поняття фінансової безпеки включає захист його пріоритетних інтересів від загроз не тільки зовнішнього, а й внутрішнього характеру.

5. Фінансова безпека підприємства – диференційований рівень кількісних і якісних параметрів захищеності фінансових інтересів підприємства, адекватний його фінансовій філософії.

6. Фінансова безпека підприємства – система, яка забезпечує стабільність найважливіших фінансових пропорцій розвитку підприємства, які формують захищеність його фінансових інтересів. Розглядаючи фінансову безпеку підприємства як стабільну систему, слід звернути увагу на такі основні моменти:

- стабільність системи фінансової безпеки підприємства розглядається як її динамічна характеристика;

- стабільність системи фінансової безпеки підприємства не має абсолютного характеру;

- на окремих етапах свого розвитку система фінансової безпеки підприємства може здійснюватися, виходячи на новий рівень параметрів своєї стабільності.

7. Фінансова безпека підприємства – система, спрямована на створення необхідних фінансових передумов стійкого зростання підприємства в сучасному та перспективному періодах” [6].

Огляд характеристик фінансової безпеки підприємства відображає, наскільки багатоаспектною й складною з теоретичного та практичного погляду є ця економічна категорія. Однак, на нашу думку, цей перелік характеристик фінансової безпеки підприємства може бути розширений. Так, аналіз фінансової безпеки підприємства показує стан розвитку підприємства, відповідність його фінансово-економічних можливостей умовам, які склалися на ринках та в країні в цілому, а, отже, дає можливість об’єктивно оцінити правильність та доцільність обраної фінансової стратегії. Тому ми пропонуємо фінансову безпеку підприємства характеризувати також і як систему, спрямовану на створення (коригування) та реалізацію ефективної фінансової стратегії в динамічних умовах ринку.

Загалом основні характеристики фінансової безпеки підприємства можна подати схематично (рис. 1.2).

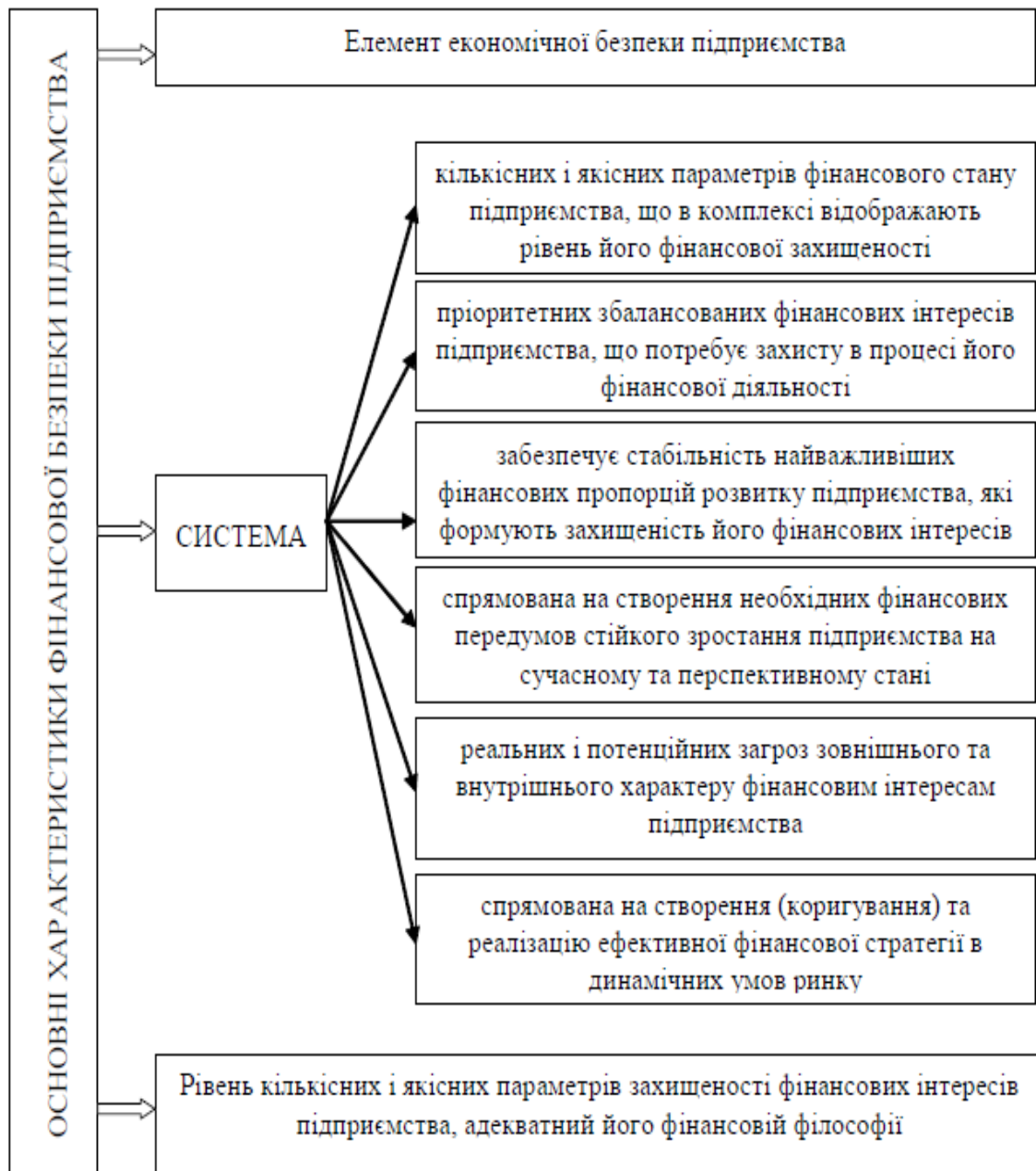


Рис. 1.2. Основні сутнісні характеристики фінансової безпеки підприємства  
Джерело: [6]

Отже, “фінансову безпеку підприємства розглядають як систему. А системний підхід – це методологічний напрям у науці, основне завдання якого полягає в розробці методів дослідження та конструювання складно організованих об’єктів – систем різних типів і класів” [6]. Стосовно організацій під системним підходом найчастіше розуміють комплексне вивчення об’єкта як єдиного цілого з позицій системного аналізу, тобто уточнення складної проблеми та її структуризацію в серію завдань, розв’язуваних за допомогою різноманітних

методів, знаходження критеріїв їх вирішення, деталізації цілей, конструювання ефективної організації для досягнення цілей.

“Основними принципами, що відображають зміст системного підходу та особливості функціонування системи фінансової безпеки підприємства, є такі:

- 1) здатність елементів системи до взаємодії;
- 2) ієрархічність;
- 3) упорядкованість системи, узгодженість її окремих елементів;
- 4) цілісність, єдність підсистем;
- 5) структурованість (стійкий спосіб організації зв'язків між окремими елементами);
- б) взаємозалежність системи й навколишнього середовища (виявляє свої особливості в процесі взаємодії з довкіллям);
- 7) множинність опису системи.

Аналіз літературних джерел свідчить, що науковці пропонують стосовно підприємств тлумачення терміна “механізм забезпечення економічної безпеки” рідше, ніж “механізм управління фінансовою безпекою” та “механізм забезпечення фінансової безпеки”. Існуючі визначення механізму забезпечення безпеки (економічної та фінансової) підприємства подано в табл. 1.1” [6].

*Таблиця 1.1*

**Визначення сутності механізму забезпечення економічної та фінансової безпеки підприємства у працях вітчизняних науковців**

Автор	Зміст терміна
1	2
<b>Механізм забезпечення економічної безпеки підприємства</b>	
Донець Л. І., Ващенко Н. В. [3]	Це набір засобів, а також система організації їх використання й контролю, які надають змогу досягти найвищого рівня економічної безпеки підприємства
Пономарьов В. П. [12]	Сукупність управлінських, економічних, організаційних, правових і мотиваційних способів гармонізації інтересів підприємства з інтересами суб'єктів зовнішнього середовища, за допомогою чого з урахуванням особливостей діяльності підприємства забезпечується отримання ним прибутку, величина якого є достатньою, як мінімум, для перебування підприємства в економічній безпеці

1	2
Шевченко І. Л. [13]	Сукупність основних елементів дії на процес створення та реалізації управлінських рішень щодо забезпечення стабільності складових економічної безпеки та інтересів компанії
Франчук В. І. [14]	Системна взаємодія суб'єктів і сил безпеки та системне поєднання й застосування ними загальних і спеціальних функцій, методів, засобів, форм та принципів економічної безпеки
Механізм управління фінансовою безпекою підприємства	
Кім Ю. Г. [9]	Механізм управління системою фінансової безпеки підприємства – організаційний комплекс, який складається із сукупності організаційних, управлінських, технічних, правових та інших заходів, у сукупності спрямованих на забезпечення безпеки підприємства, захисту законних інтересів його керівництва та інвесторів, сприяння забезпеченню стійкого розвитку підприємства
Механізм забезпечення фінансової безпеки підприємства	
Горячева К. С. [10]	Механізм забезпечення фінансової безпеки підприємства – єдність процесу управління й системи управління

Джерело: узагальнено автором на основі [6].

На наш погляд, необхідно розмежовувати поняття “механізм забезпечення” та “механізм управління”. “Термін «управління» означає вплив на процес, об'єкт чи систему для збереження їхньої стійкості або переведення з одного стану в інший відповідно до визначених цілей. Термін «забезпечення, забезпечувати» означає створювати надійні умови для здійснення чого-небудь, гарантувати щось, а також захищати, охороняти кого-небудь, що-небудь від небезпеки. Таким чином «механізм управління» можна розглядати як спосіб впливу суб'єкта на об'єкт за допомогою різних засобів, а «механізм забезпечення» – сукупність заходів зі створення надійних умов гарантування захисту від небезпеки” [6].

Отже, враховуючи вищезазначене, у межах нашого дослідження можна дати таке визначення: “механізм забезпечення фінансової безпеки суб'єктів підприємництва – це сукупність чітко визначених дій суб'єктів забезпечення фінансової безпеки зі створення надійних умов гарантування захисту об'єкта фінансової безпеки від негативного впливу внутрішніх і зовнішніх загроз”. Дії суб'єктів фінансової безпеки можуть містити в собі набір організаційних, фінансових та правових засобів впливу на об'єкти фінансової безпеки,

спрямованих на своєчасне виявлення, запобігання, нейтралізацію й ліквідацію загроз фінансовій безпеці суб'єкту підприємництва.

“Процес забезпечення фінансової складової економічної безпеки підприємства можна розглядати як «процес запобігання всебічним збиткам від негативних дій на економічну безпеку підприємства за різними аспектами її фінансово-господарської діяльності».

У сучасному економічному середовищі існує безліч загроз, які впливають на фінансові інтереси підприємства і які в довгостроковому періоді можуть негативно позначитися на його фінансовій стійкості, платоспроможності та загальному фінансовому стані. Саме тому необхідно розглянути таке поняття, як «загроза фінансової безпеки підприємства». Під загрозою розуміється сукупність умов, процесів, факторів, що перешкоджають реалізації економічних інтересів суб'єктів господарської діяльності чи створюють небезпеку для них” [16].

По суті, загроза фінансової безпеки може бути визначена як деякий збиток, інтегральний показник якого характеризує ступінь зниження фінансового потенціалу за визначений проміжок часу. Виявлення й вжиття заходів, спрямованих на запобігання загрозам фінансової безпеки, передбачає аналіз прогнозованого стану підприємства в результаті виконання прийнятих раніше стратегічних для цього підприємства економічних і науково-технічних рішень, загальних тенденцій і процесів у затребуваності продукції і послуг, інвестицій тощо. Різноманіття процесів, що відбуваються на підприємстві, визначає досить широкий спектр загроз, які впливають на його функціонування. Тому розуміння сутнісних характеристик загроз є надзвичайно важливим.

“Загрози, що йдуть із зовнішнього середовища, у першу чергу, зумовлені об'єктивними процесами: глобалізацією фінансових зв'язків, високим ступенем інтеграції, загостренням проблеми обмеженості ресурсів, посиленням конкуренції та конфліктів між державами у сфері завоювання світового економічного простору” [16].

Внутрішні загрози виникають у результаті неефективної фінансово-економічної політики керівництва підприємства, нераціонального визначення

пріоритетів фінансового менеджменту, невчасного реагування на негативні тенденції в діяльності.

Таблиця 1.2

### Найбільш типові критичні ризики в діяльності підприємств

Внутрішній ризик	Зовнішній ризик
Дефіцит оборотних активів	Економічні
Низький рівень технології, організації виробництва	Політичні
Власні помилки керівного управлінського персоналу	Демографічні
Нестача фінансових ресурсів	Зміни в законодавстві
Зниження ефективності діяльності	Ринкові
Неефективний менеджмент	Природні

Джерело: узагальнено автором на основі [16].

Як бачимо, перелік зовнішніх і внутрішніх загроз фінансовій безпеці підприємства досить значний та різноманітний за змістом. Фінансова безпека суб'єкта господарювання на всіх стадіях підлягає впливу низки загроз.

“Загрозою реалізації головного фінансового інтересу підприємства є зниження ефективності його фінансової діяльності під деструктивною дією різних факторів та умов, які приводять до зниження його ринкової вартості в процесі забезпечення його фінансової безпеки.

Механізм формування пріоритетних фінансових інтересів підприємства в процесі забезпечення фінансової безпеки повинен забезпечувати реалізацію його головного інтересу та враховувати особливості його фінансової діяльності й майбутнього розвитку. Ця система може змінюватися з урахуванням особливостей діяльності конкретного підприємства” [16].

“Розглянемо систему пріоритетних фінансових інтересів підприємства, яка потребує захисту в процесі забезпечення фінансової безпеки. Загрози фінансовим інтересам являють собою форму вираження їх суперечностей з фінансовим середовищем функціонування підприємства, що відображає реальну або потенційну можливість виявлення деструктивної дії різних факторів і умов на їх реалізацію в процесі фінансового розвитку та яка призводить до прямого чи опосередкованого збитку” [16].

1. Загроза фінансовим інтересам підприємства є об'єктивним явищем в умовах ринкової економіки. Вона супроводжує практично всі види фінансових операцій і напрямів фінансової діяльності. Навіть коли вона породжена дією не лише об'єктивних фінансових факторів, а й суб'єктивних фінансових відносин підприємства, то об'єктивна його природа залишається незмінною, оскільки заснована на прояві об'єктивних економічних законів загального розвитку.

2. Загроза фінансовим інтересам підприємства є формою вираження суперечності між фінансовими інтересами підприємства й фінансовим середовищем його функціонування. Фінансова система підприємства є цілим організмом, який складається з окремих підсистем. В окремих підсистемах зароджуються й розвиваються різні суперечності між фінансовими інтересами та фінансовим середовищем їх реалізації. Ці суперечності набувають форми загроз як окремим фінансовим інтересам підприємства, так і всьому підприємству. Відсутність фінансового інтересу породжує й відсутність загроз його реалізації.

3. Загроза фінансовим інтересам підприємства є формою деструктивної дії різних факторів і умов на реалізацію фінансових інтересів підприємства. Джерелом загроз фінансовим інтересам підприємства є відповідні фактори та умови, які виявляються в зовнішньому та внутрішньому середовищі його функціонування. Кожен фактор щодо можливості реалізації фінансових інтересів можна розглядати як деструктивний, так і як сприятливий. Один і той самий фактор на діяльність підприємства може впливати як деструктивно, так і позитивно (наприклад, фактор інфляції здійснює протилежний вплив на фінансові інтереси, які пов'язані з формуванням дебіторської та кредиторської заборгованості).

4. Загроза фінансовим інтересам підприємства має ймовірнісний характер реалізації; оцінка рівня ймовірності загрози – суб'єктивний характер, оскільки визначається різним ступенем повноти й достовірності інформаційної бази, кваліфікації фінансових менеджерів, використовуваними методами та іншими факторами.



5. Загроза фінансовим інтересам підприємства завдає прямого або опосередкованого економічного збитку при реалізації. Збиток може мати прямий (втрата доходу, втрата капіталу) або опосередкований (зниження фінансової репутації підприємства) характер. Розмір збитку в сукупності з імовірністю реалізації загрози фінансовим інтересам підприємства відображає рівень тієї чи іншої загрози.

6. Загроза фінансовим інтересам підприємства виявляється динамічно в процесі фінансового розвитку підприємства. Ця характеристика відображає динамізм усіх основних параметрів загроз фінансовим інтересам. Ступінь цього динамізму визначається тим, що підприємство має зміну фінансових інтересів і зміну факторів зовнішнього та внутрішнього фінансового середовища.

“Своєчасне виявлення й нейтралізація джерел зовнішньої та внутрішньої загроз безпеки є першочерговим завданням усіх суб’єктів економічної діяльності. Таким чином, таке поняття, як «загроза», характеризує стан захищеності. Знання та вміння виявляти, запобігати й припиняти (мінімізувати) загрози надають змогу забезпечувати безпеку. Упровадження комплексної системи забезпечення фінансової безпеки підприємств, що дозволяє прогнозувати загрози фінансової безпеки та оперативно регулювати обсяги й структуру витрат на забезпечення фінансової безпеки, дозволить якісно впливати на загальний фінансовий стан конкретного суб’єкта господарської діяльності, що, в остаточному підсумку, позитивно позначається на оздоровленні економіки в цілому” [5].

Отже, фінансова безпека суб’єктів підприємництва є важливою складовою економічної безпеки і являє собою здатність суб’єкта підприємництва здійснювати свою господарську, у тому числі фінансову, діяльність, ефективно й стабільно протягом невизначеного періоду часу, використовуючи сукупність взаємопов’язаних діагностичних, інструментальних та контрольних заходів фінансового характеру, що мають оптимізувати використання фінансових ресурсів, забезпечити належний їх рівень і нівелювати вплив ризиків внутрішнього й зовнішнього середовища.

## 1.2. Системний підхід до формування системи фінансової безпеки підприємства

Система фінансової безпеки підприємства – це комплекс організаційно-управлінських, режимних, технічних, профілактичних і пропагандистських заходів, спрямованих на кількісну реалізацію захисту інтересів підприємства від зовнішніх та внутрішніх загроз.

“Забезпечення фінансової безпеки підприємства вимагає створення на підприємстві власної системи безпеки. Характеризуючи систему фінансової безпеки підприємства, потрібно спочатку визначити деякі методологічні положення (рис. 1.3). Система фінансової безпеки підприємства не може бути шаблонною. Вона має бути унікальною на кожному підприємстві, оскільки залежить від особливостей кожного підприємства (рівня розвитку, структури, величини, виробничого потенціалу та ефективності його використання, напряму діяльності, кваліфікації кадрів, виробничої дисципліни, конкурентного середовища, місця розташування, ризикованості виробництва, наявності секретних матеріалів та ступеня їх секретності тощо)” [17].

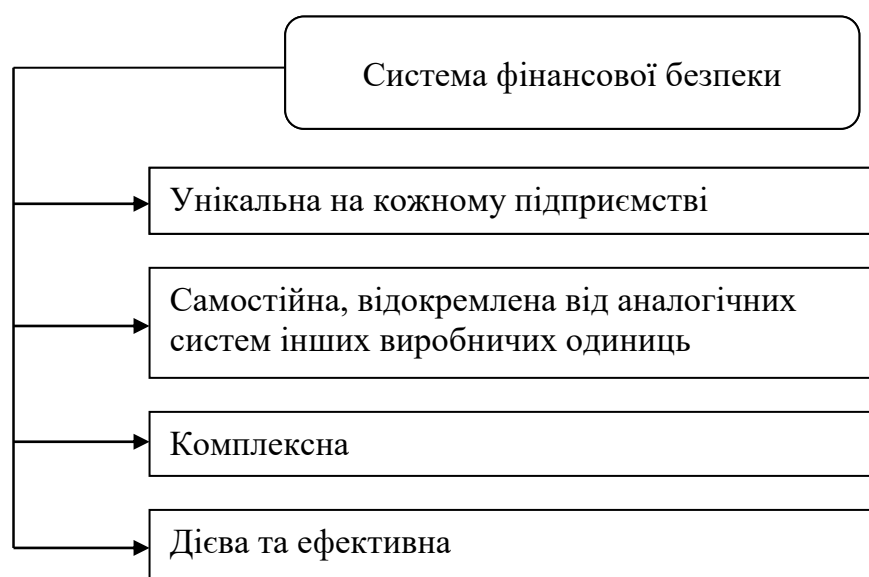


Рис. 1.3. Характеристика системи фінансової безпеки підприємства

*Джерело: узагальнено автором на основі [17]*

Система безпеки підприємства повинна бути самостійною, відокремленою від аналогічних систем інших виробничих одиниць. Але її відокремленість відносна. Багато завдань, які постають перед системою безпеки підприємства, не можуть бути виконані самостійно без необхідних рішень, що приймають на вищому рівні, передусім державному.

Система безпеки підприємства має бути комплексною. Лише комплексність системи фінансової безпеки може забезпечити відповідну надійність безпеки підприємства. Але основним положенням є дієвість та ефективність фінансової безпеки, оскільки унікальність, самостійність і комплексність системи фінансової безпеки не дають жодних гарантій, що ця система буде діяти, крім того, діяти ефективно.

“Створення системи безпеки підприємства та організація її успішного функціонування повинні ґрунтуватись на методологічних основах наукової теорії безпеки. Повинні бути визначені цілі системи безпеки підприємства: що необхідно здійснити, чого потрібно досягти; які завдання необхідно вирішити для досягнення поставлених цілей; які основні функції системи безпеки підприємства – визначити коло діяльності цієї системи” [17].

Метою створення системи безпеки є своєчасне виявлення та запобігання як зовнішнім, так і внутрішнім небезпекам та загрозам, забезпечення захищеності діяльності підприємства й досягнення ним цілей бізнесу.

Досягти поставлених цілей можна шляхом вирішення цілого комплексу завдань. До найбільш значних можна віднести такі:

- виявлення реальних та прогнозування потенційних небезпек і загроз;
- знаходження способів запобігання їм, послаблення або ліквідацію наслідків їх дії;
- знаходження сил і засобів, необхідних для забезпечення безпеки підприємства;
- організацію взаємодії з правоохоронними та контролюючими органами з метою запобігання й припинення правопорушень, спрямованих проти інтересів підприємства;

– створення власної служби безпеки підприємства, що відповідає виявленим небезпекам і загрозам тощо.

“Система безпеки підприємства покликана виконувати певні функції. До найбільш значних з них слід віднести:

- прогнозування, виявлення, запобігання, послаблення небезпек та загроз;
- забезпечення захищеності діяльності підприємства та його персоналу, збереження його майна;
- створення сприятливого конкурентного середовища;
- ліквідація наслідків заподіяної шкоди тощо” [17].

Система фінансової безпеки підприємства будується на певних принципах. Найважливіші з них такі:

– комплексність або системність – передбачає створення такої системи безпеки, яка забезпечить захищеність підприємства, його майна, персоналу, інформації різних сфер діяльності від будь-яких небезпек та загроз, непередбачуваних обставин;

– пріоритет заходів запобігання (вчасність) – система безпеки повинна бути побудована таким чином, щоб вона могла на ранніх стадіях виявляти різноманітні деструктивні фактори, вживати заходів щодо запобігання їх шкідливому впливу та заподіяння збитків підприємству. Реалізація цього принципу економічно вигідніша, ніж усунення заподіяної шкоди;

– безперервність – система безпеки повинна бути побудована так, щоб вона діяла, постійно захищаючи інтереси підприємства в умовах ризику;

– законність – уся робота із забезпечення безпеки підприємства повинна здійснюватись відповідно до чинного законодавства;

– плановість – надає змогу кожному учаснику процесу діяти логічно, послідовно, чітко виконуючи покладені на нього обов’язки та вирішуючи поставлені перед ним завдання;

– економність – витрати на забезпечення системи безпеки повинні бути оптимальними та не перевищувати того рівня, за якого втрачається економічна доцільність їх застосування;

– взаємодія – для забезпечення безпеки підприємства необхідно, щоб зусилля всіх осіб, що її забезпечують, були скоординованими;

– компетентність – питання забезпечення безпеки підприємства повинні вирішувати професіонали, які знають суть проблеми, вміють вчасно оцінити ситуацію та прийняти правильне рішення;

– поєднання гласності та конфіденційності – система основних заходів безпеки повинна бути відома всім співробітникам підприємства, для забезпечення безпеки її вимоги повинні виконуватись.

“Складовими елементами системи фінансової безпеки є об’єкт та суб’єкт фінансової безпеки, механізм забезпечення безпеки, а також практичні дії щодо забезпечення безпеки” [17] (рис. 1.4).

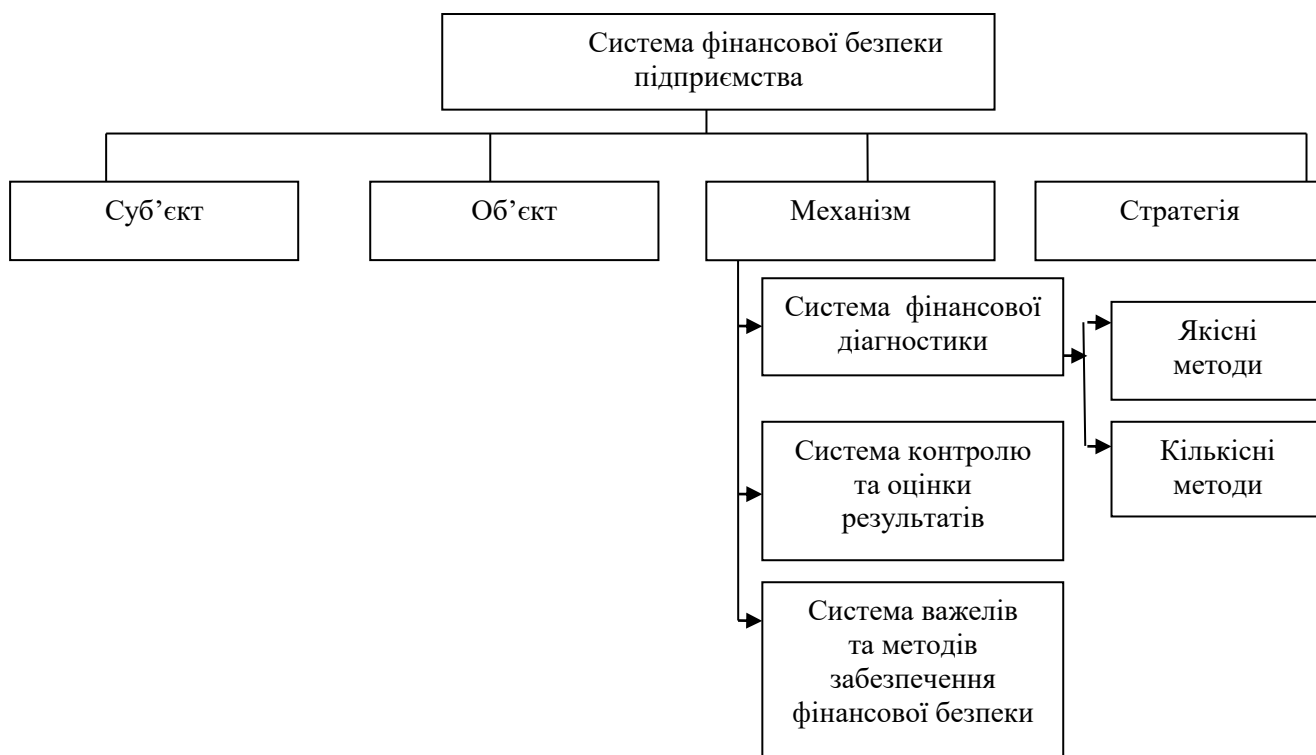


Рис. 1.4. Складові системи фінансової безпеки підприємства

*Джерело: удосконалено автором на основі [17]*

Об’єктом безпеки є все те, на що спрямовані зусилля щодо забезпечення фінансової безпеки (різні сфери діяльності підприємства, показники, фінансові ресурси тощо). Суб’єктами фінансової безпеки підприємства є ті особи,

підрозділи, служби, органи, відомства, установи, що безпосередньо займаються забезпеченням фінансової безпеки.

“Наявність сформованої системи ще не забезпечує ефективності її діяльності, оскільки необхідно мати напрям, у якому ця система повинна рухатись, – саме таким напрямом і є політика фінансової безпеки. Під політикою фінансової безпеки підприємства слід розуміти систему поглядів, рішень, дій у сфері фінансової безпеки, що створюють умови, сприятливе середовище для досягнення цілей бізнесу” [17].

“Окрім політики фінансової безпеки, що являє собою узагальнену мету її існування, виділяють ще стратегію. Під стратегією фінансової безпеки розуміють сукупність найбільш важливих рішень, спрямованих на забезпечення програмного рівня фінансової безпеки функціонування підприємства.

Стратегії фінансової безпеки за своїм змістом бувають різноманітними” [17].  
Можна виокремити три типи:

– стратегія, пов’язана з необхідністю раптового реагування на загрози, що виникають. Тобто в цьому випадку діє принцип «загроза-відбиття». Створені для вирішення цього завдання підрозділи, служби, виділені сили та засоби можуть послабити або запобігти дії загрози, але може виникнути ситуація, коли підприємству буде заподіяна шкода;

– стратегія, орієнтована на прогнозування, завчасне виявлення небезпек та загроз, цілеспрямоване дослідження економічної ситуації як усередині підприємства, так і в його середовищі. Виділені для вирішення такого завдання спеціалісти, сформовані підрозділи та служби безпеки створюють можливість свідомо й цілеспрямовано проводити роботу з формування сприятливих умов для підприємницької діяльності;

– стратегія, спрямована на відшкодування заподіяних збитків. Таку стратегію вважають доцільною лише тоді, коли збитки можна відшкодувати, або коли немає можливості здійснити стратегію першого та другого типів.

“Однією з ключових складових системи фінансової безпеки підприємства є підсистема фінансової діагностики. Саме від її ефективності, своєчасності наданої

інформації буде залежати фінансова безпека підприємства. На цю підсистему покладено функції прогнозування настання кризи, оцінки ймовірності банкрутства підприємства в перспективі, визначення масштабів кризи, а також причин, що лежать у його основі. Мета цієї підсистеми – вчасно інформувати про можливі проблемні місця в роботі підприємства, а також оцінювати ступінь загрози” [18].

Фінансова діагностика повинна бути заснована на всебічному аналізі публічної звітності підприємства, а також на статистичних даних і бухгалтерській звітності – як внутрішній, так і зовнішній. Важливого значення надають інформації про розвиток галузі економіки, до якої належить підприємство, про конкурентів, про економічну кон’юнктуру в країні, у світовій економіці. Ця інформація в руках кваліфікованих аналітиків, що мають досвід, інтуїцію, здатні критично мислити, створює можливість опрацювання даних з метою формування робочих гіпотез, на підставі яких приймають управлінські рішення.

“Фінансова діагностика на сьогодні набуває подальшого розвитку, чому сприяють досягнення як теорії інформації, так і практики її використання. Протягом етапу фінансової діагностики експертна команда зосереджується на аспектах, що впливають на вартість бізнесу і є важливими для визначення достовірної ціни угоди” [18].

Фінансова діагностика дає можливість отримати:

- розуміння бізнесу та його рушійних факторів;
- визначення та оцінку ключових фінансових і бізнес-ризиків, що впливають на майбутню транзакцію;
- аналіз ключових показників фінансової діяльності;
- аналіз якості активів і постійних грошових потоків;
- розуміння фінансових ефектів податкових схем;
- критичний аналіз процесу планування та бізнес-плану, підготовлених керівництвом, зокрема аналіз потенційних переваг і недоліків;
- розуміння якості фінансової інформації, фінансової системи та відповідних контролів.

“Центральною підсистемою, ядром фінансової безпеки підприємства є підсистема фінансових важелів і методів. Її метою є усунення кризових явищ і процесів, причин, що їх викликали, а також забезпечення ефективної діяльності підприємства. Завдання підсистеми:

- вибір оптимальної стратегії підприємства й інструментарію її реалізації;
- нейтралізація кризових явищ;
- усунення причин криз;
- усунення наслідків кризи” [18].

Інструментарій, який має забезпечити ефективне виконання системою поставлених перед нею функцій, можна поділити на дві групи:

- фінансові методи – управління прибутком, витратами, капіталом, фінансовий облік, фінансовий аналіз, фінансове планування, фінансове регулювання, страхування тощо;
- фінансові важелі – прибуток, дохід, фінансові санкції, дивіденди, ціна, фінансове стимулювання, заробітна плата тощо.

Використання ефективних фінансових методів надає змогу підприємству підвищити рівень фінансової безпеки. Тому розглянемо більш детально основні фінансові методи. Метою створення будь-якого підприємства є отримання прибутку. Максимізація прибутку є одним з основних завдань фінансового менеджера, яке для свого вирішення потребує оптимальних рішень у сфері капітальних вкладень, управління структурою та вартістю капіталу, доходами й витратами, основним та оборотним капіталом. Стабільне зростання прибутку – це результат ефективного управління фінансами підприємства в цілому. Тому управління прибутком можна розглядати як у широкому, так і вузькому розумінні.

Управління прибутком підприємства у вузькому розумінні полягає у:

- збільшенні доходів підприємства;
- зменшенні витрат;
- формуванні та реалізації ефективної податкової політики;
- оптимальному розподілі прибутку.



“Проблема управління витратами підприємств є однією з найважливіших і найбільш важких проблем для підприємницьких структур. Від рівня і динаміки витрат залежать не тільки фінансові результати окремих підприємств і їхніх структурних підрозділів, а ефективність формування національного доходу на рівні держави взагалі. В умовах економічної зацікавленості в кінцевих результатах діяльності підприємств необхідна така організація управління витратами, яка забезпечувала б формування їхнього оптимального розміру і рівня, а також сприяла оптимальному співвідношенню «витрати – прибуток»” [18].

“Організація управління витратами підприємства є важливою складовою менеджменту підприємства. Управління витратами – це процес цілеспрямованого формування оптимального рівня витрат підприємства. Управління витратами – це контроль за процесом формування, розподілу та використання витрат підприємства в результаті здійснення фінансово-господарської діяльності.

Метою управління витратами підприємства є підвищення ефективності його роботи на основі застосування заходів, спрямованих на економію всіх видів ресурсів та максимізацію віддачі від них, за умови збереження або підвищення якості продукції (робіт, послуг). Зміни, що відбуваються на ринку України, змінюють умови функціонування підприємств, включаючи формування та використання капіталу” [18]. Як наслідок, важливим аспектом сучасних наукових досліджень є теоретичні та практичні питання щодо вдосконалення системи управління капіталом підприємства. Правильно вибрана стратегія здатна забезпечити ефективність діяльності будь-якого суб’єкта господарювання. В умовах трансформаційних перетворень в економіці значно зростає роль механізму ефективного управління капіталом підприємства. Капітал є багатогранною економічною категорією, яку можна розглядати в різних формах. Головною особливістю капіталу є його постійний рух, що спричинює його перетворення з однієї форми в іншу.

“Оптимізація процесу формування та використання капіталу підприємства є головною метою в управлінні капіталом, при цьому важливим завданням є визначення ефективної форми організації підприємства з урахуванням умов і особливостей його діяльності. Управління капіталом включає в себе методи та

принципи розроблення та досягнення управлінських рішень, що пов'язані з: визначенням обсягу і структури капіталу, що є оптимальним для підприємства; розглядом та обміркуванням джерел і форм залучення капіталу на стадії його формування. Завданням стратегічного управління капіталом є довгострокова конкурентна привабливість підприємства та розширення ринків збуту, що сприяє стабільному отриманню прибутку” [18].

Не існує типового або уніфікованого для будь-якого підприємства ефективного співвідношення між позиковим та власним капіталом підприємства. Але перевищення позикового капіталу над власним призводить до залежності підприємства від кредиторів та його низької платоспроможності. Якщо зменшити обсяг продажу продукції підприємства, то це призведе до зменшення прибутку, тобто до зменшення самого капіталу. Неспроможність керівництва точно відстежити рух капіталу призводить до спекуляції ним і його зменшення.

Фінансовий облік – це сукупність правил і процедур для відображення, обробки й подання інформації відповідно до вимог законодавчих актів та стандартів. Фінансовий облік забезпечує облік активів і пасивів підприємства, оформлення, реєстрацію, безперервне й взаємопов'язане відображення господарських операцій на рахунках та облікових регістрах, складання фінансової звітності, збір і систематизацію інформації для зовнішніх та внутрішніх користувачів. Ведення фінансового обліку передбачає суворе дотримання законів, нормативних актів, положень, стандартів, інструкцій і принципів.

“Підприємство самостійно обирає форму ведення та організації фінансового обліку, а саме:

1. Введення до штату підприємства посади бухгалтера або створення бухгалтерської служби на чолі з головним бухгалтером (у міжнародній практиці – екаунтинг).

2. Користування послугами спеціаліста з бухгалтерського обліку, зареєстрованого як підприємець, який здійснює підприємницьку діяльність без створення юридичної особи (у міжнародній практиці – консалтинг).

3. Ведення на договірних засадах бухгалтерського обліку централізованою бухгалтерською або аудиторською фірмою (у міжнародній практиці – аутсорсинг).

4. Самостійне ведення бухгалтерського обліку та складання звітності безпосередньо власником або керівником підприємства. Ця форма організації бухгалтерського обліку не може бути застосована на підприємствах, звітність яких повинна оприлюднюватися. Фінансовий аналіз являє собою метод оцінки ретроспективного (минулого) і перспективного (майбутнього) фінансового стану господарюючого суб'єкта на основі вивчення залежності й динаміки показників фінансової інформації. Головним завданням фінансового аналізу є зниження неминучої невизначеності, пов'язаної з прийняттям економічних рішень, орієнтованих у майбутнє” [18].

Фінансовий аналіз дає можливість оцінити:

- майновий стан підприємства;
- ступінь підприємницького ризику, зокрема можливість погашення зобов'язань перед третіми особами;
- достатність капіталу для поточної діяльності й довгострокових інвестицій;
- потребу в додаткових джерелах фінансування;
- здатність до нарощення капіталу;
- раціональність залучення позикових коштів;
- обґрунтованість політики розподілу й використання прибутку;
- доцільність вибору інвестицій тощо.

У широкому розумінні фінансовий аналіз можна використовувати:

- як інструмент обґрунтування короткострокових і довгострокових економічних рішень, доцільності інвестицій;
- засіб оцінки майстерності і якості управління;
- спосіб прогнозування майбутніх результатів. Сучасний фінансовий аналіз постійно змінюється під дією дедалі сильнішого впливу зовнішнього середовища на умови функціонування підприємств. Зокрема, змінюється його цільова спрямованість: контрольна функція відступає на другий план, основний акцент роблять на переході до обґрунтування управлінських та інвестиційних рішень, визначення напрямів можливих вкладень капіталу й оцінці їх доцільності.

“Методика та інструментарій сучасного фінансового аналізу вдосконалюються завдяки новим прийомам і способам, що надають змогу враховувати такі чинники, як: тимчасова цінність коштів, невизначеність і ризик, вплив інфляції. Наприклад, для розв’язання проблеми забезпечення поточної й довгострокової платоспроможності потрібним став розвиток такого напрямку, як короткостроковий і довгостроковий аналіз руху коштів.

Необхідність прогнозування результатів діяльності в майбутньому, з одного боку, і посилення фінансового аналізу оцінку ризиків – з іншого, одночасно з потребою в обґрунтуванні доцільності інвестицій створили передумови для розвитку аналізу дисконтованих грошових потоків. Істотний рівень інфляції зробив необхідним розвиток відносно нового для нашої країни напрямку – інфляційного аналізу, що надає змогу оцінити вплив інфляції на грошові потоки, фінансові результати, активи й зобов’язання” [18].

У сучасних умовах роль фінансового планування принципово змінилася. Підприємства самі зацікавлені в тому, щоб реально оцінювати свій фінансовий стан сьогодні та на найближчу перспективу, по-перше, щоб досягти успіху в своїй господарській діяльності; по-друге, щоб своєчасно виконати свої зобов’язання перед бюджетом, соціальними фондами, банками та іншими кредиторами, тим самим захистивши себе від штрафних санкцій.

Для цього необхідно заздалегідь розрахувати доходи й витрати, урахувати наслідки інфляції, зміни ринкової кон’юнктури, порушення договірних зобов’язань партнерами. Фінансове планування – це процес визначення обсягу фінансових ресурсів за джерелами формування й напрямками їх цільового використання згідно з виробничими та маркетинговими показниками підприємства в плановому періоді.

“Метою фінансового планування є забезпечення господарської діяльності необхідними джерелами фінансування. Основними завданнями фінансового планування на підприємстві є:

– забезпечення виробничої та інвестиційної діяльності необхідними фінансовими ресурсами;

- устанавлення раціональних фінансових відносин із суб'єктами господарювання, банками, страховими компаніями тощо;
- визначення шляхів ефективного вкладення капіталу, оцінювання раціональності його використання;
- виявлення та мобілізація резервів збільшення прибутку завдяки раціональному використанню матеріальних, трудових і грошових ресурсів;
- здійснення контролю за утворенням та використанням платіжних засобів” [18].

Заключною підсистемою, необхідною для забезпечення фінансової безпеки підприємств, є підсистема контролю та оцінки результатів. Саме контроль є тією ланкою, що має пов'язати між собою всі пропоновані вище складові. Мета підсистеми – контроль за належним виконанням своїх функцій іншими підсистемами фінансової безпеки й достовірна оцінка результативності та ефективності їх діяльності.

“Основне завдання контролю полягає в забезпеченні своєчасного й повного досягнення всіх планових фінансових показників та раціонального й ефективного використання фінансових ресурсів за цільовим призначенням. У центрі уваги працівників, причетних до фінансового контролю, перебувають доходи, податки, позичкові кошти, грошові потоки, фінансовий стан тощо. Зокрема, І. І. Біломістна та Є. І. Грохольська виділяють п'ять станів фінансової безпеки підприємств, які визначаються з їх фінансової стійкості” (табл. 1.3) [19].

*Таблиця 1.3*

### **Стани фінансової безпеки підприємства**

Стан фінансової безпеки	Опис стану
Абсолютна фінансова безпека	Підприємству достатньо власних оборотних активів для функціонування
Нормальна фінансова безпека	Підприємству практично достатньо власних оборотних активів
Нестійкий рівень безпеки	Підприємству недостатньо власних оборотних активів, також воно залучає середньострокові та довгострокові позикові ресурси
Критичний рівень безпеки	Підприємство, крім середньострокових та довгострокових позикових ресурсів, залучає короткострокові
Кризовий рівень безпеки	Підприємство не може забезпечити фінансування своєї діяльності ані власними, ані запозиченими засобами

Джерело: узагальнено автором на основі [19].

Можна зробити висновок, що підприємство може перебувати в п'яти основних станах та в перехідному між зазначеними станами. Ситуація може змінюватись під впливом певних заходів. “Можливі напрями зміни фінансової безпеки можна подати у вигляді графіка станів фінансової безпеки” [20] (рис. 1.5).

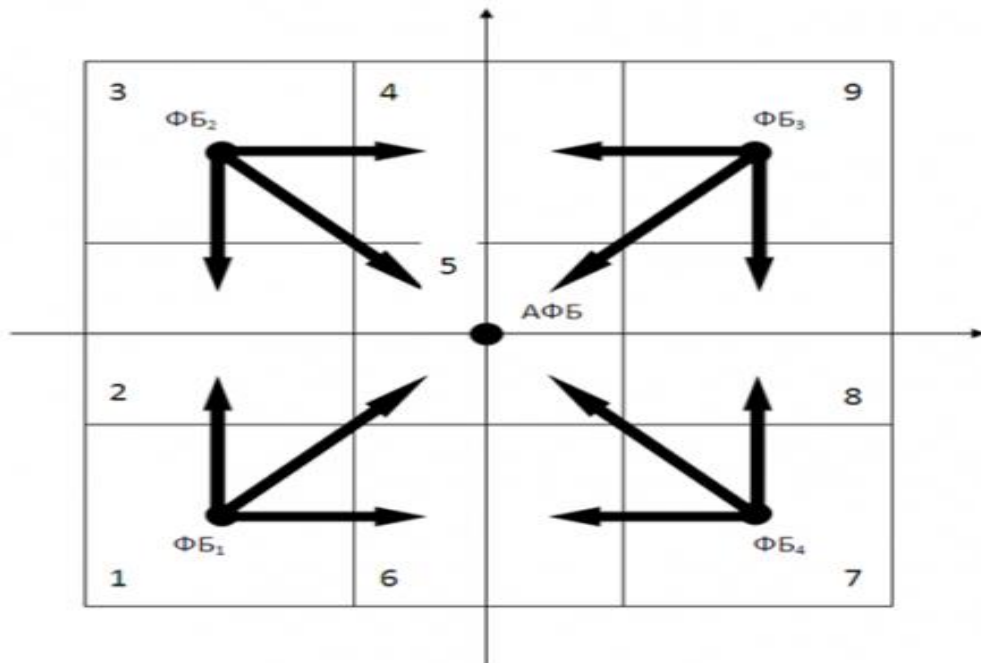


Рис. 1.5. Графік станів фінансової безпеки підприємства

*Джерело: [20]*

“На наведеному графіку ФБ1 означає нормальну фінансову безпеку підприємства, ФБ2 – нестійкий рівень фінансової безпеки, ФБ3 – критичний рівень фінансової безпеки, ФБ4 – кризовий рівень фінансової безпеки, АФБ – абсолютна фінансова безпека підприємства. Поля 1, 3, 9, 7, 5 відповідають зазначеним станам, а поля 2, 4, 6, 8 є зонами перехідних станів” [20].

“Розглянемо варіанти розвитку подій при переході з одного поля в інше:

– 1 → 2 – перехід відбувається у випадку неефективного управління фінансовою безпекою підприємства й означає перехід з нормального стану в нестійкий;

– 1 → 6 – відсутність управління та контролю за фінансовою безпекою;

– 1 → 5 – позитивні зміни щодо фінансової безпеки, яких досягають завдяки ефективному управлінню та запобіганню причинам погіршення стану фінансової безпеки;

– 3 → 2 – запровадження певних заходів щодо покращення стану фінансової безпеки;

– 3 → 4 – негативна динаміка факторів, що характеризують рівень фінансової безпеки суб'єкта господарювання;

– 3 → 5 – запровадження ефективних заходів для підвищення рівня фінансової безпеки;

– 9 → 4 – рівень фінансової безпеки дещо покращився, але залишається на нестійкому рівні;

– 9 → 8 – перехід означає, що на підприємстві кризовий стан стійкості й воно не спроможне забезпечити фінансування ні за рахунок власних коштів, ні за рахунок позикових;

– 9 → 5 – різка зміна фінансової безпеки на краще, чому могло сприяти розроблення нового стратегічного плану із забезпечення фінансової безпеки;

– 7 → 8 – рівень фінансової безпеки дещо покращився, але перебуває в нестійкому стані;

– 7 → 6 – перехід фінансової безпеки до нормального стану, що є позитивною тенденцією;

– 7 → 5 – різка зміна рівня фінансової безпеки на краще, що означає організацію ефективного управління фінансовою безпекою” [20].

Отже, існують різні сценарії переходу фінансової безпеки з одного стану в інший залежно від заходів, яких вживає підприємство. Перехід з одної зони в іншу є сигналом для підприємства про результати прийняття управлінських рішень, дає можливість вчасно відреагувати на зниження рівня фінансової безпеки або, навпаки, проаналізувати, що саме стимулює її підвищення.

Розробка обґрунтованої та ефективною стратегії управління фінансовою безпекою підприємства є складним і комплексним процесом, який вимагає

постійного оцінювання власних можливостей, поточного розвитку підприємства та впливу на нього факторів зовнішнього й внутрішнього середовища.

Графік станів фінансової безпеки надасть змогу керівництву підприємства вчасно й правильно реагувати на негативні явища, за допомогою методів фінансового аналізу виявляти слабкі сторони в управлінні фінансовою безпекою та розробляти стратегію для їх усунення. Лише наявність комплексної системи й функціональних характеристик стратегічного підходу до управління фінансовою безпекою дає підстави сподіватися на стабільний та довгостроковий розвиток в умовах нестабільного зовнішнього середовища.

“Таким чином, на сучасному етапі розвитку українських підприємств першочерговим завданням менеджменту є формування дієвої системи фінансової безпеки підприємств, оскільки їм набагато легше боротися з причинами майбутніх проблем, ніж із самим банкрутством, як їх наслідком. Для цього необхідно створити на підприємстві такі умови, що зводили б ризик настання глобальних криз та банкрутства до мінімуму” [21].

Одним із варіантів вирішення цієї проблеми є створення на підприємстві системи фінансової безпеки, що має охоплювати діагностику, вибір оптимальних фінансових важелів та методів, а також обов’язковий контроль за фінансовою діяльністю підприємства.

Забезпечення фінансової безпеки підприємства надасть змогу не лише покращити захищеність підприємства від внутрішніх і зовнішніх ризиків, а й підвищити ефективність його діяльності в цілому.

### **1.3. Методичні напрями оцінки фінансової безпеки підприємства**

У ринкових умовах перед будь-яким суб’єктом господарювання постає проблема забезпечення фінансової складової економічної безпеки шляхом досягнення високого рівня фінансової стійкості та захисту власних фінансових



інтересів від різноманітних загроз, що йдуть як із зовнішнього, так і внутрішнього середовища. “Проблема управління фінансовою безпекою є надзвичайно актуальною для вітчизняних підприємств, адже майже третина з них працює збитково, для більшості з них характерні низька рентабельність операційної діяльності, значні обсяги дебіторської та кредиторської заборгованості, нестача або відсутність власних оборотних коштів” [22].

Оскільки підприємство є динамічною системою, то і його фінансова безпека не має бути статичним явищем, що викликає потребу постійного контролю та ефективного управління. На сьогодні одним із методичних завдань підприємств є визначення рівня фінансової безпеки підприємства як невід’ємного елементу системи управління ним. Розробка методичних аспектів оцінки фінансової безпеки підприємства має важливе значення, що пов’язано з необхідністю майже щоденного знання їх фінансового стану й завдяки цьому – підтримання в ринкових конкурентних умовах його належного рівня. Оцінка рівня фінансової безпеки підприємства важлива також при отриманні кредитів від комерційних банків, оскільки ймовірність отримання підприємствами кредитів з незадовільним станом фінансової безпеки зводиться до нуля.

“Якщо на рівні держави методичні аспекти оцінки фінансової безпеки вже розроблені” [23], то на рівні підприємства вони залишаються дискусійними. Це, насамперед, стосується вибору критеріїв оцінки рівня фінансової безпеки підприємства, системи показників, що її характеризують, а також методичних підходів до визначення рівня фінансової безпеки.

Серед науковців, які досліджують проблему оцінки фінансової безпеки підприємства, потрібно відзначити Л. Абалкіна, І. Александрова, О. Ареф’єву, М. Бендікова, О. Барановського, І. Бланка, В. Гейця, К. Горячеву, Ф. Євдокімова, М. Єрмошенка, В. Забродського, М. Ільяшенка, Ю. Кракоса, Н. Капустіна, О. Козаченка, Т. Кузенка, Н. Ревенчука, Н. Підлужну, О. Половяна, С. Покропивного, Г. Савицьку, В. Сенчагова та ін.

“Невід’ємним елементом дослідження фінансової безпеки підприємства є вибір критерію її оцінки. Під критерієм оцінки рівня фінансової безпеки

підприємства розуміють ознаку або суму ознак, на підставі яких може бути зроблений висновок про те, чи перебуває підприємство у фінансовій безпеці чи ні. Такий критерій повинен не просто констатувати наявність фінансової безпеки підприємства, а й оцінювати її рівень” [24].

Якщо призначення критерію буде зводитися лише до констатації фінансової безпеки підприємства, то в цьому разі неминуча суб’єктивність оцінки. При цьому кількісну оцінку рівня фінансової безпеки бажано було б отримати за допомогою тих показників, які використовують у плануванні, обліку й аналізі діяльності підприємства, що є передумовою практичного використання цієї оцінки.

“Для цього доцільно досліджувати показники фінансової стійкості, беззбитковості й ліквідності підприємства. Для фінансової безпеки значення мають не самі показники, а їх порогові значення, за межами значень порогових показників підприємство втрачає здатність до стійкості, динамічного саморозвитку, конкурентоспроможності на зовнішніх і внутрішніх ринках, стає об’єктом ворожого поглинання. Стан фінансової безпеки підприємства можна оцінити за допомогою системи показників. До них належать фінансові коефіцієнти; стан дебіторської та кредиторської заборгованості; темпи зростання прибутку, реалізації продукції, активів” [24].

Основними інструментами забезпечення фінансової безпеки підприємства в сучасних умовах є фінансовий аналіз та фінансовий менеджмент, включаючи фінансове планування й прогнозування, бюджетування, ризик-менеджмент.

“В економічній літературі вже є спроби кількісної оцінки рівня фінансової безпеки підприємства, що привело до появи декількох аспектів оцінки рівня фінансової безпеки підприємства:

- індикаторний підхід;
- ресурсно-функціональний;
- агрегатний;
- підхід на основі визначення ймовірності банкрутства” [24].

Індикаторний підхід передбачає порівняння фактичних значень показників фінансової захищеності з граничними значеннями індикаторів. Під граничними

значеннями індикаторів розуміють їх граничні величини, недотримання яких призводить до виникнення загроз у сфері фінансової безпеки. За такого підходу найвищого рівня фінансової безпеки підприємства досягають за умови, якщо вся сукупність індикаторів перебуває в межах граничних значень, а граничного значення кожного з індикаторів досягають не на шкоду іншим.

“Використання цього підходу залежить в основному від визначення граничних значень, які змінюються залежно від стану зовнішнього середовища, на яке підприємство майже не може впливати, а тільки пристосовується. У разі некваліфікованого визначення індикаторів рівень фінансової захищеності не буде відповідати дійсності, що спричиняє прийняття помилкових управлінських рішень. У загальному вигляді до основних індикаторів фінансової безпеки належать показники майнового стану, ліквідності, фінансової незалежності, ділової активності, ефективної діяльності” [24].

Крім цих індикаторів, використовують також інші, але головну увагу приділяють граничним значенням. Для підприємств дуже важко визначити ці граничні рівні, до того ж, вони будуть різними для кожного окремого підприємства. При цьому варто зауважити, що простого розрахунку й контролю за цими індикаторами явно недостатньо для забезпечення фінансової безпеки підприємства. Як мінімум, для цього необхідно ще проводити їх аналіз і синтезувати управлінські рішення. В аналізі добре зарекомендували себе процедури “скорингу”, які передбачають порівняння спостережуваних показників з базовими.

“Ресурсно-функціональний підхід передбачає здійснення оцінки кожної функціональної складової фінансової безпеки, а потім визначення інтегрального показника експертним шляхом. При цьому функціональну структуру фінансової діяльності і, відповідно, фінансової безпеки підприємства визначають такі складові:

- бюджетна;
- грошово-кредитна;
- валютна;
- банківська;

- інвестиційна;
- фондова;
- страхова” [26].

Такий підхід передбачає застосування експертних оцінок та обмежений у практичному використанні складними розрахунками через відсутність необхідних для оцінки фінансової безпеки бухгалтерських і статистичних даних.

Суть агрегатного підходу полягає в обчисленні оціночних агрегатів, що розраховують на підставі фінансової звітності. Найпоширенішим прикладом використання агрегатного підходу під час оцінки фінансової безпеки є побудова балансових моделей відповідності величини запасів джерелам формування. Оцінка здійснюється на основі аналізу фінансової стійкості підприємства, ступінь якої визначається, виходячи з достатності обігових коштів (власних або позикових) для здійснення виробничо-збутової діяльності.

“За цим підходом виділяють п’ять рівнів фінансової безпеки:

- абсолютну (для функціонування підприємству достатньо власних оборотних коштів);
- нормальну (підприємство обходиться власними джерелами формування запасів і покриття витрат);
- хитку (підприємству недостатньо власних оборотних коштів і воно залучає середньо- та довгострокові позики й кредити);
- критичну (крім власних оборотних коштів, довгострокових позик і кредитів залучаються й короткострокові);
- кризову (підприємство перебуває на межі банкрутства)” [27].

Наступний підхід до оцінки фінансової безпеки підприємства заснований на оцінці ймовірності його банкрутства. Розроблено безліч методик прогнозування банкрутства підприємства, які умовно можна поділити на дві групи:

- кількісні (модель Бівера, Таффлера й Тішоу, модель Альтмана, універсальна модель, модель Р Давидової-Белікова та модель Терещенко);
- якісні (модель Аргенті).

Більшість із цих методик є результатом розробок учених в умовах стабільної ринкової економіки та наявності тривалої масової статистики (Англія, Німеччина, США тощо), де поняття банкрутства є історично сформованим. Ці моделі можуть бути прийнятними, однак різні темпи інфляції, фази виробничого циклу, розходження у фондо-, енерго- і трудомісткості виробництва, продуктивності праці, недостатня розвиненість українських підприємств як акціонерних і фондового ринку, різний “податковий клімат” вимагають уточнення набору та критеріальних значень показників, їх адаптації до сучасних умов розвитку української економіки, оскільки їх величина суттєво впливає на результати розрахунків і правильність висновків.

“В. Забродським запропоновано використовувати для оцінки фінансової безпеки підприємства підхід, що відображає принципи та умови програмно-цільового управління й розвитку. Відповідно до цього підходу оцінка фінансової безпеки підприємства ґрунтується на інтегруванні сукупності показників, що визначають фінансову безпеку. При цьому використовують кілька рівнів інтеграції показників і такі методи їх аналізу, як кластерний і багатовимірний” [28].

“Такий підхід відрізняється високим ступенем складності проведеного аналізу з використанням методів математичного аналізу. І якщо його використання в дослідницькій сфері дозволяє отримати достовірні результати оцінки рівня фінансової безпеки підприємства, то в практичній діяльності підприємств це досить важко. До того ж – і це відзначає В. Забродський – дуже складною є «оцінка стійкості сукупного інтегрального показника при заданій області його зміни». Запропонований автором підхід до оцінки стійкості сукупного інтегрального показника дозволяє оцінити рівень фінансової безпеки підприємства, але, скоріше, з позиції математика, а не менеджера” [28].

“Підхід І. О. Бланка до оцінки фінансової безпеки збігається з поглядом Н. Й. Ревенчук, але, крім аналізу фінансового стану та фінансових результатів діяльності за допомогою коефіцієнтів, автор пропонує використовувати такі методи фінансового аналізу: трендовий та структурний аналіз показників

фінансової звітності, порівняльний фінансовий аналіз, інтегральний фінансовий аналіз, SWOT-аналіз” [6].

“Ф. І. Євдокімов пропонує здійснювати оцінку рівня фінансової безпеки на основі аналізу показників, які характеризують платоспроможність, фінансову стійкість, ефективність господарської діяльності і ділову активність підприємства. Перелік показників, що використовують автори цих підходів до оцінки рівня фінансової безпеки підприємства, ототожнюється з коефіцієнтним аналізом його фінансового стану, ділової активності та прибутковості ведення фінансово-господарської діяльності” [29]. Комплексну оцінку фінансової безпеки підприємства подано в праці Ю. Б. Кракоса та Р. О. Разгона. Вони пропонують так групувати показники оцінки фінансової безпеки: управління, економіка, фінанси, виробництво, ділова активність.

“Метод, запропонований професором О. А. Єпіфановим, ґрунтується на індикаторному підході й пов’язаний з використанням методики з інтегральним значенням у 100 балів. Згідно із цією методикою, для визначення рівня фінансової безпеки застосовують сім коефіцієнтів (індикаторів), розподіл внеску кожного в загальний результат залежить від його значущості. За результатами аналізу рівень фінансової безпеки підприємства може бути: критичним (< 60 балів), недостатнім (60–80 балів), достатнім (80–100 балів)” [30].

У дисертації ми більш детально розглянемо методичні аспекти оцінки рівня фінансової безпеки, які ґрунтуються на індикаторному підході й пов’язані з використанням методик, що були розроблені такими вченими, як Ю. Б. Кракос та Р. О. Разгон, О. А. Єпіфанов.

Таким чином, підсумовуючи вищенаведене, зауважимо, що забезпечення фінансової безпеки залежить від обґрунтованого використання підходу та методу оцінки її рівня як бази й інструменту для планування та здійснення фінансово-господарської діяльності підприємства. “Оцінка фінансової безпеки підприємства є комплексною та систематизованою. Використання індикаторів оцінки рівня фінансової безпеки дає можливість менеджерам і керівництву в повному обсязі

вирішувати проблеми, пов'язані із забезпеченням фінансової безпеки, та уникнути ризику банкрутства” [31].

“На основі узагальнення праць учених-економістів, які досліджували проблему фінансової безпеки підприємства, можна її визначити як стан найбільш ефективного використання ресурсів підприємства, за якого значення якісних і кількісних фінансово-економічних показників доведено до рівня, який забезпечує сталий розвиток підприємства” [32].

“Тобто фінансова безпека являє собою такий стан підприємства, що:

- надає змогу забезпечити фінансову рівновагу, стійкість, платоспроможність і ліквідність підприємства в довгостроковому періоді;
- задовольняє потреби підприємства у фінансових ресурсах для стійкого розширеного відтворення підприємства;
- забезпечує достатню фінансову незалежність підприємства;
- здатне протистояти існуючим і тим, які виникають, небезпекам і загрозам, що прагнуть завдати фінансової шкоди підприємству, або змінити небажано структуру капіталу, або примусово ліквідувати підприємство;
- забезпечує достатню гнучкість при прийнятті фінансових рішень” [33].

## **Висновки до розділу 1**

1. У розділі обґрунтовано особливе місце економічної безпеки підприємств у системі економічної безпеки країни, тому що вони є первинним елементом, який забезпечує життєві потреби населення й ресурси для його розвитку. Економічна безпека підприємства – це здатність підприємства здійснювати свою стратегію та домагатися власних цілей в умовах невизначеності (під впливом загроз і ризику).

2. Виявлено, що розрізняють сім функціональних складових економічної безпеки підприємства: фінансову, інтелектуальну та кадрову, техніко-технологічну, політико-правову, екологічну, інформаційну й силову. Такою, що домінує, та визначальною складовою економічної безпеки підприємства,

забезпеченню якої потрібно приділяти особливу увагу, є фінансова. Саме фінансові результати та фінансовий стан підприємства характеризують його спроможність пристосовуватися до змін у зовнішньому середовищі та адаптуватися до існуючого ринкового механізму.

3. Доведено, що фінансова безпека підприємства – це процес досягнення певного стану підприємства, для якого характерні стійкість до внутрішніх і зовнішніх загроз, збалансованість фінансових інструментів та методів управління ними, забезпеченість достатнім обсягом фінансових ресурсів, що надасть змогу підприємству ефективно функціонувати в сучасному й майбутніх періодах.

4. У процесі аналізу теоретичних джерел з'ясовано, що метою створення системи фінансової безпеки є своєчасне виявлення та запобігання як зовнішнім, так і внутрішнім фінансовим небезпекам та загрозам, забезпечення захищеності діяльності підприємства від фінансових небезпек і досягнення ним цілей бізнесу.

5. Доведено, що система безпеки підприємства покликана виконувати певні функції. До найбільш значних з них належать такі:

- прогнозування, виявлення, запобігання, послаблення небезпек та загроз;
- забезпечення захищеності діяльності підприємства і його персоналу, збереження його майна;
- створення сприятливого конкурентного середовища;
- ліквідація наслідків заподіяної шкоди тощо.

6. Обґрунтовано, що на сучасному етапі розвитку українських підприємств першочерговим завданням менеджменту є формування дієвої системи фінансової безпеки підприємств. Адже підприємствам набагато легше боротися з причинами майбутніх проблем, ніж із самим банкрутством як їх наслідком. Для цього необхідно створити на підприємстві такі умови, що зводили б ризик настання глобальних криз та банкрутства до мінімуму. Одним із варіантів вирішення цієї проблеми є створення на підприємстві системи фінансової безпеки, що має охоплювати питання діагностики, вибору оптимальних фінансових важелів та методів, а також обов'язковий контроль за фінансовою діяльністю підприємства. Забезпечення фінансової безпеки підприємства дозволить не лише підвищити



захищеність підприємства від внутрішніх і зовнішніх ризиків, а й покращити ефективність його діяльності в цілому.

7. Виявлено, що існує декілька підходів до оцінки рівня фінансової безпеки підприємства: індикаторний; ресурсно-функціональний; агрегатний; підхід на основі визначення ймовірності банкрутства.

8. Доведено, що забезпечення фінансової безпеки залежить від обґрунтованого використання підходу та методу оцінки її рівня як бази та інструменту для планування й здійснення фінансово-господарської діяльності підприємства.

Оцінка фінансової безпеки підприємства є комплексною та систематизованою. Використання індикаторів оцінки рівня фінансової безпеки дає можливість менеджерам і керівництву в повному обсязі вирішувати проблеми, пов'язані із забезпеченням фінансової безпеки, та уникати ризику банкрутства.

Основні результати, отримані в першому розділі, відображено в наукових працях, наведених у списку використаних джерел [2; 24].

### **Список використаних джерел до розділу 1**

1. Барановський О. І. Фінансова безпека в Україні (методологія оцінки та механізми забезпечення): монографія. Київ: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2004. 759 с.

2. Чебанова Т. Є. Корецька О. В. Оцінка стійкості економічної безпеки підприємств портової діяльності. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2015. Вип. 2(51). С. 55–71.

3. Гукова А. В., Аникина И. Д. Роль финансовой безопасности предприятия в системе его экономической безопасности. *Образование и общество*. 2006. № 3. С. 98–102.

4. Донець Л. І., Ващенко Н. В. Економічна безпека підприємства: навч. посібник. Київ: Центр учбової літератури, 2008. 240 с.
5. Кузенко Т. Б., Сабліна Н. В., Литовченко О. Ю. Управління фінансовою безпекою підприємства: методичний аспект. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 29. С. 119–123.
6. Бланк И. А. Управление финансовой безопасностью предприятия: монография. Киев: Ника-Центр, Эльга, 2006. 776 с.
7. Реверчук Н. Й. Управління економічною безпекою підприємницьких структур. Львів: ЛБІ НБУ, 2004. 195 с.
8. Економіка підприємства: підручник / за ред. С. Ф. Покропивного. 2-ге вид., перероб. та доп. Київ: КНЕУ, 2001. 528 с.
9. Загородній А. Г., Вознюк Г. Л. Фінансово-економічний словник. Київ: Знання, 2007. 1079 с.
10. Кім Ю. Г. Проблеми управління фінансовою безпекою підприємства. *Безпека у XXI столітті*. Львів, 2010. С. 73–80.
11. Горячева К. С. Фінансова безпека підприємства. Сутність та місце в системі економічної безпеки. *Економіст*. 2003. № 8. С. 65–67.
12. Пластун О. Л. Розвиток системи фінансової безпеки суб'єктів підприємництва сфери послуг: дис. ... канд. економ. наук: 08.00.08 – гроші, фінанси і кредит. Суми, 2007. 250 с.
13. Пономарев В. П. Концепция экономической безопасности предприятия. *Бизнес-информ*. 2008. № 15–16. С. 110–113.
14. Шевченко І. Л. Особливості формування механізму забезпечення економічної безпеки металургійних підприємств. *Стратегія економічного розвитку України*. 2009. Вип. 24–25. С. 128–134.
15. Франчук В. І. Економічна безпека суб'єктів господарської діяльності: підручник. Львів: ЛьвДУВС, 2015. 236 с.
16. Крисюк Л. М., Скиртенко І. В. Управління фінансовою безпекою транспортно-експедиторських компаній. *Економічний аналіз: зб. наук. пр.* 2013. № 3 (14). С. 83–87.

17. Ильяшенко С. Н. Составляющие экономической безопасности предприятия и подходы к их оценке. *Актуальні проблеми економіки (укр.)*. 2003. № 3. С. 11–20.

18. Пластун О. Л. Система фінансової безпеки суб'єктів підприємництва. *Вісник Сумського національного аграрного університету*. 2007. № 1. С. 100–107.

19. Біломістна І. І., Грохольська Є. І. Стратегія забезпечення фінансової безпеки промислових підприємств України. URL: <http://fkd.org.ua/article/viewFile/28928/26002> (дата звернення: 16.10.2018).

20. Економічна безпека: навч. посібник / О. Є. Користін, О. І. Варантиновський, Л. В. Герасименко та ін.; за ред. М. Джужжі. Київ: КНТ; Центр навчальної літератури, 2010. 368 с.

21. Кузенко Т. Б., Сабліна Н. В., Литовченко О. Ю. Управління фінансовою безпекою підприємства: методичний аспект. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 29. С. 119–123.

22. Лавров Ю. В. Механізм забезпечення фінансової безпеки підприємства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 29. С. 127–130.

23. Грунин О. А., Грунин С. О. Экономическая безопасность организации. Санкт-Петербург: Питер, 2002. С. 37–38.

24. Чебанова Т. Є. Теоретичні аспекти визначення критерію оцінки рівня фінансової безпеки підприємств. *Вісник Одеського національного університету. Серія «Економіка»*. Одеса: ОНУ. 2018. Т. 23. Вип. 6 (71). С. 205–210.

25. Бень Т. Г., Довбня С. Б. Інтегральна оцінка фінансового стану підприємства. *Фінанси України*. 2002. № 6. С. 53–61.

26. Кракос Ю. Б., Разгон Р. О. Управління фінансовою безпекою підприємств. *Економіка та управління підприємствами: проблеми теорії та практики*. 2008. № 1. С. 86–96.

27. Кузенко Т. Б. Класифікація методів оцінки економічної безпеки підприємства. *Економіка і управління*. 2003. № 4. С. 72–79.

28. Забродский В., Капустин Н. Теоретические основы оценки экономической безопасности отрасли и фирмы. *Бизнес-информ*. 2008. № 15–16. С. 35–37.

29. Євдокімов Ф. І., Федорова Н. В. Оцінка економічної безпеки підприємства та її планування. *Вісник Технологічного університету Поділля*. 2001. № 4 (4.2). С. 108–110.

30. Фінансова безпека підприємств і банківських установ: монографія / за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. А. О. Єпіфанова, А. О. Єпіфанов, О. Л. Пластун, В. С. Домбровський та ін. Суми: ДВНЗ «УАБС НБУ», 2009. 295 с.

31. Барановський О. І. Основи фінансової безпеки. *Финансовые услуги*. 1998. № 1. С. 16–19.

32. Ареф'єва О. В., Кузенко Т. Б. Економічні основи формування фінансової складової економічної безпеки. *Актуальні проблеми економіки*. 2009. № 1 (91). С. 98–103.

33. Васильчак С. В., Процикевич Н. В. Управління фінансовою безпекою підприємства. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2011. Вип. 21.18. С. 149–153.

## РОЗДІЛ 2

### РОЗВИТОК РИНКУ СПЕЦИФІЧНИХ ПОСЛУГ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ НЕБЕЗПЕКИ

#### **2.1. Комплекс вантажних операцій як специфічні послуги морських торговельних портів**

Стійке зростання світового виробництва та міжнародної торгівлі в умовах глобалізації свідчить, що дедалі більше товарів споживають не в місцях виробництва. Така сама тенденція характерна й для сировини, що видобувають в одних країнах, а переробляють і використовують у виробництві продукції – в інших. Ці обставини зумовлюють необхідність існування ефективної світової транспортної системи, спроможної задовольнити потреби країн і компаній, що зростають, у безперервних і своєчасних зовнішньоторговельних поставках товарів.

У міжнародній транспортній сфері окремим сегментом є водний транспорт, на частку якого припадає більша частина зовнішньоторговельних перевезень.

Основною складовою інфраструктурної транспортної сфери є морські порти, які здійснюють безліч операцій: від перевезення пасажирів і перевалки вантажів до надання послуг з їх зберігання та забезпечення судноремонтних робіт. За своєю структурою, морські порти є складним логістичним комплексом інженерних споруд і пристроїв, розташованих на прибережних територіях.

“Відповідно до ст. 73 Кодексу торговельного мореплавства України, морський порт є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать порту. Однак на території порту можуть діяти підприємства та організації всіх

форм власності, метою і видом діяльності яких є обслуговування суден, пасажирів і вантажів у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. Але морський порт не має права перешкоджати діяльності цих підприємств і організацій на території порту, а також втручатися в їх господарську діяльність, за винятком випадків, передбачених законодавством України, установчими документами цих підприємств і організацій” [1].

Специфічними послугами, які надає морський порт, є переміщення вантажів.

Особливе місце в наданні специфічних послуг посідає стивідорна діяльність, від якої суттєво залежить не лише фінансова стійкість, а й конкурентоспроможність товарів на різних ринках. Її варто розглядати як діяльність суб'єктів господарювання, яка пов'язана з навантаженням/розвантаженням суден у межах трюм судна – кордон причалу й спрямована на отримання доходу в грошовій або іншій формі, є регулярною, постійною й суттєвою, тобто це підприємницька діяльність, спрямована на отримання прибутку. Варто зауважити, що стивідорні послуги не є синонімом портових послуг, як прийнято вважати останнім часом, і тому вимагають чіткого визначення відмінностей між ними. Так, стивідорні послуги включають у себе тільки вантажно-розвантажувальні роботи, здійснювані портом або стивідорною компанією, тоді як портові послуги – більш широке поняття, яке охоплює весь спектр послуг, що надають морські порти, включаючи стивідорні послуги.

“Стивідорна діяльність включає виробничо-технологічну (стивідорні операції) й організаційно-економічну складову (управління стивідорними операціями – планування, організація, облік, контроль і стимулювання)” [2]. Існує думка, що термін “стивідор” вперше введено в обіг у Голландії, куди його, за однією з версій, завезли іспанські, а за іншою – португальські моряки.

Вважають, що цей термін походить від іспанського слова “estibador” або португальського “estivador”, що в перекладі означає людина, яка завантажує судно.

Спочатку поняття “стивідор” ототожнювали з портовим робочим, який безпосередньо здійснює навантаження/розвантаження судів і чия робота вимагає особливих умінь і навичок. У світовій практиці існує чимало синонімів цього поняття. Усі вони за змістом відповідають терміну “портовий вантажник”.

Із часом стивідорами стали називати найбільш кваліфікованих портових робітників, здатних очолювати бригаду вантажників, а самі вантажники перетворилися на вантажних операторів. Це пов'язано з тим, що останніми роками спостерігається різкий прогрес у технології перевезення вантажів та їх переробки в портах. У результаті капіталізації технологічного процесу переробки вантажів сформувалися зовсім інші вимоги до праці портових вантажників. Вона стала менш трудомісткою й більш механізованою, що вимагало радикальних змін у професійній підготовці тих, хто зайнятий на вантажно-розвантажувальних роботах.

“Такий прогрес мав місце й у портовій системі колишнього СРСР. Саме він став основною передумовою для перейменування професії «портовий вантажник» в професію «докер-механізатор» [3]. На сьогодні стивідор уже не бере безпосередньої участі у вантажних операціях, як це було раніше. Зараз він організовує, контролює весь процес, пов'язаний із завантаженням/розвантаженням судів, зокрема:

- розробляє план завантаження судна, що забезпечує максимально повне використання вантажопідйомності й вантажомісткості судна. Для цього йому доводиться тісно працювати з персоналом вантажного терміналу, адміністрацією суден та їх агентами в частині розробки й виконання плану завантаження/розвантаження суден;

- відповідно до вантажного плану спрямовує й контролює роботу керівників бригад вантажників з метою забезпечення необхідного рівня продуктивності вантажних операцій, дотримання безпечних методів роботи та забезпечення потрібної стійкості й диференту судна;

- регулярно інформує менеджера вантажного терміналу про хід реалізації плану завантаження/розвантаження судна;

- визначає необхідний обсяг трудових і перевантажувальних ресурсів, які гарантують безпеку й необхідну ефективність виробництва стивідорних операцій;
- регулярно перевіряє вантажний такелаж і перевантажувальні механізми до початку їх використання, повідомляючи менеджера терміналу в разі необхідного їх ремонту або заміни.

“Незважаючи на радикальні зміни, які мають місце у світовій портовій системі за останні два десятиліття, основними в ній залишаються стивідорні операції. Саме ці послуги переважно приваблюють у порт судна та вантажопотоки” [4].

Процеси глобалізації міжнародного судноплавства й світової торгівлі неминуче приводять до підвищення вимог до портів з погляду якості, вартості та продуктивності стивідорних операцій, які являють собою основу виробничої діяльності морських торговельних портів. Стивідорні послуги – це ті послуги, які є основою регулювання відносин між портом, перевізником, відправником та одержувачем вантажу. Значення цих послуг дуже висока.

Незважаючи на це, стивідорні послуги до теперішнього часу не знайшли відображення в жодній класифікації послуг. Тому стивідорні операції разом з іншими операціями з просування товару до споживача відображаються у витратах експорту або імпорту залежно від форм запродажного контракту. Але від цього роль стивідорних операцій і стивідорів не зменшується.

“У зарубіжній і вітчизняній літературі не існує загальноприйнятого визначення «стивідорних операцій», тому потрібно уточнити це поняття. Частіше за все стивідорні операції пов’язують з переміщенням вантажу через борт судна в його трюми або в зворотному напрямку, а також їх розміщення в трюмах відповідно до практики, що забезпечує безпеку судна й збереження вантажу.

Дуже часто стивідорні операції тлумачать ширше. Так, наприклад, відповідно до Положення про стивідорну діяльність у портах Австралії, до стивідорних послуг [5] належать такі операції, як:

- навантаження/розвантаження суден з усіма видами вантажів, включаючи контейнери, автомашини та наливні вантажі;



- посадка/висадка пасажирів;
- навантаження/розвантаження багажу й пошти;
- зберігання, обробка або підготовка всіх видів вантажу з метою навантаження/розвантаження, включаючи контроль та обслуговування перевантажувальних робіт;
- управління або оперування всіма механічними засобами й обладнанням, включаючи суднові перевантажувальні механізми для складування, зберігання або навантажування/розвантажування суден;
- переміщення всіх видів вантажу від складу до судна або від судна до складу, також його укладка та зберігання на складі;
- здійснення тальманського обліку, сортування й розсортування вантажів, складання вантажних і фрахтових маніфестів, попередніх та підсумкових планів розміщення вантажу на судні, здійснення обліку розподілу часу стоянки судна під різними операціями, підготовка різних платіжних і розпорядчих документів, інші конторські роботи, які прямо або побічно пов'язані з організацією, підготовкою та виконанням перевантажувальних операцій;
- проведення спеціальних робіт, що пов'язані з кріпленням і розкріпленням важковагових великогабаритних вантажів, які розташовуються в трюмах, на кришках трюмів і на головній палубі суден;
- виконання обов'язків зі спостереження за роботою бригад докерів з метою забезпечення збереження вантажів;
- контроль, керівництво, нагляд та інструктування персоналу, який зайнятий на завантаженні/розвантаженні суден;
- виконання зачисних робіт у трюмах суден, підготовка вантажних устроїв до перевантажувальних операцій, відкриття й закриття трюмів;
- робота службовців, які зайняті плануванням, контролем, координацією перевантажувальних робіт з береговими службами, за винятком осіб, найнятих стивідорною компанією для виконання функцій менеджера або його асистента.

“У деяких портах, наприклад, США й Канади перевантажувальні роботи розподілені на два види операцій: стивідорні та термінальні” [6].

Такий розподіл набув поширення на контейнерних терміналах, де контейнери після розвантаження із судна транспортують на спеціально відведені для їх зберігання й подальшого обслуговування місця – контейнерні майданчики. Варто зауважити, що стивідорні послуги мають складну багатокритеріальну класифікацію.

Як видно з табл. 2.1, стивідорні послуги класифікують за 7 основними критеріями: терміном дії договору, наявністю попередніх операцій, рівнем складності робіт, ступенем небезпеки вантажу, технологічною схемою, логістичною схемою й характером зовнішньоторговельної угоди.

Таблиця 2.1

### Класифікація стивідорних послуг за критеріями

Критерій	Класифікація стивідорних послуг			
	Термін дії договору	Термін менше ніж рік		Термін 1 рік
Наявність попередніх операцій	3 попередніми операціями		Без попередніх операцій	
Рівень складності робіт	Базові		Середньої складності	Високої складності
Ступінь небезпеки вантажу	Безпечні		Небезпечні	
Структура вантажу	Навалочні	Наливні	Насипні	Контейнерні
Логістична схема робіт	Без складу		Через склад	
Характер угоди	Експортні		Імпортні	Транзитні

Джерело: [2].

За характером зовнішньоекономічної діяльності стивідорні послуги поділяються на експортні, імпортні та транзитні, що визначає напрямок подальшого руху перевантаженої продукції.

За логістичною схемою робіт стивідорні послуги можуть бути надані без складування продукції, тобто безпосереднє перевантаження продукції з одного виду транспорту на інший, або з використанням складів. У другому випадку, продукція певну кількість часу, який обумовлено в договорі, має зберігатися на території морського порту або стивідорної компанії. Договори на надання цього виду послуг можуть бути укладені на термін менше ніж рік, на термін один рік

або на термін більше ніж рік, що відповідає наступному критерію класифікації стивідорних послуг. “За технологічною схемою робіт послуги стивідорної компанії поділяють на навалочні, наливні, насипні та контейнерні, що відповідає різним видам вантажів. Також вантажі, які обслуговують морські порти, мають різну ступінь небезпеки, що є основою для ще одного критерію класифікації. Стивідорні послуги також класифікують за складністю їх надання на базові, середньої й високої складності. Останній критерій передбачає наявність попередніх операцій, таких як, наприклад, буксирувальні, перед здійсненням стивідорних робіт” [2].

Варто зауважити, що в світовій портовій системі «стивідор» як поняття застосовують не лише щодо людини, а й щодо організації, яка надає послуги із завантаження/розвантаження судів. Такі організації називають стивідорними компаніями (stevedore companies).

Стивідорна компанія, виступаючи в ролі своєрідного підрядника, є генеральним менеджером стивідорного обслуговування портових клієнтів. Вона надає користувачам стивідорні послуги, гарантує дотримання обумовлених термінів стивідорного обслуговування та збереження фізичних, хімічних властивостей усіх видів перевантажувальних товарів.

До недавнього часу у сфері портових послуг України роль стивідора виконував порт без участі підрядника-стивідора. І лише в середині 90-х рр. ХХ ст. в Одеському порту створено такі підрядні компанії, що дістали назву “підприємства спільної діяльності”. По суті, це стивідорні компанії, які отримали право на території порту надавати стивідорні послуги. Такі стивідорні компанії прийнято відносити до стивідорів так званої “третьої хвилі”.

До стивідорів “першої хвилі” належать глобальні стивідори, які оперують на 70 терміналах світу. Найбільші з них забезпечують 30% перевалки контейнеропотоків усіх портів світу. Це такі стивідорні компанії, як:

– Р&О – оперує на 22 терміналах в Австралії, в Аргентині, на Філіппінах, в Індії, у Малайзії, у Китаї, на Мозамбіку та в портах Великобританії;

– НРН (Hutchinson Port Holdings) – працює в 17 терміналах в Індонезії, Китаї, на Багамських островах і в портах Великобританії;

– SSA (Stevedoring Services of America) – оперує на 13 терміналах у Мексиці, Панамі, Таїланді, Індії та Індонезії;

– PSA (Port Singapore Association) – державна стивідорна компанія, що надає послуги на 9 терміналах Китаю, Камбоджі, Індонезії, Індії, Таїланді, В'єтнаму та Ємену;

– ICTS (International Container Terminal Services) – обслуговує 7 терміналів на Філіппінах, в Аргентині й Південно-Східній Азії. Стивідори “другої хвилі” – регіональні – домінують у портах США, Європи та Азії. Поступово стивідорні компанії цієї хвилі все більше конкурують з групою глобальних стивідорів.

До стивідорів “другої хвилі” належать локальні, роботу яких контролюють судноплавні компанії, вантажовласники або місцева адміністрація порту. Виходячи з транспортно-економічної характеристики морських торговельних портів, класифікаційними ознаками стивідорних компаній є:

- форма власності;
- спеціалізація за видом вантажів, які перевантажують компанії;
- ступінь інтеграції засновників компанії;
- участь засновників у формуванні капіталу компанії.

Класифікацію стивідорних компаній за цими ознаками подано на рис. 2.1.

За формою власності всі стивідорні компанії можна поділити таким чином:

– державні, які поширені в країнах, що розвиваються, і дуже рідко зустрічаються в країнах з розвинутою ринковою економікою;

– приватні, які домінують у країнах з розвинутою ринковою економікою, і все частіше зустрічаються в країнах, що розвиваються;

– змішані, що являють собою акціонерні товариства, контрольний пакет акцій яких дуже часто належить державі.

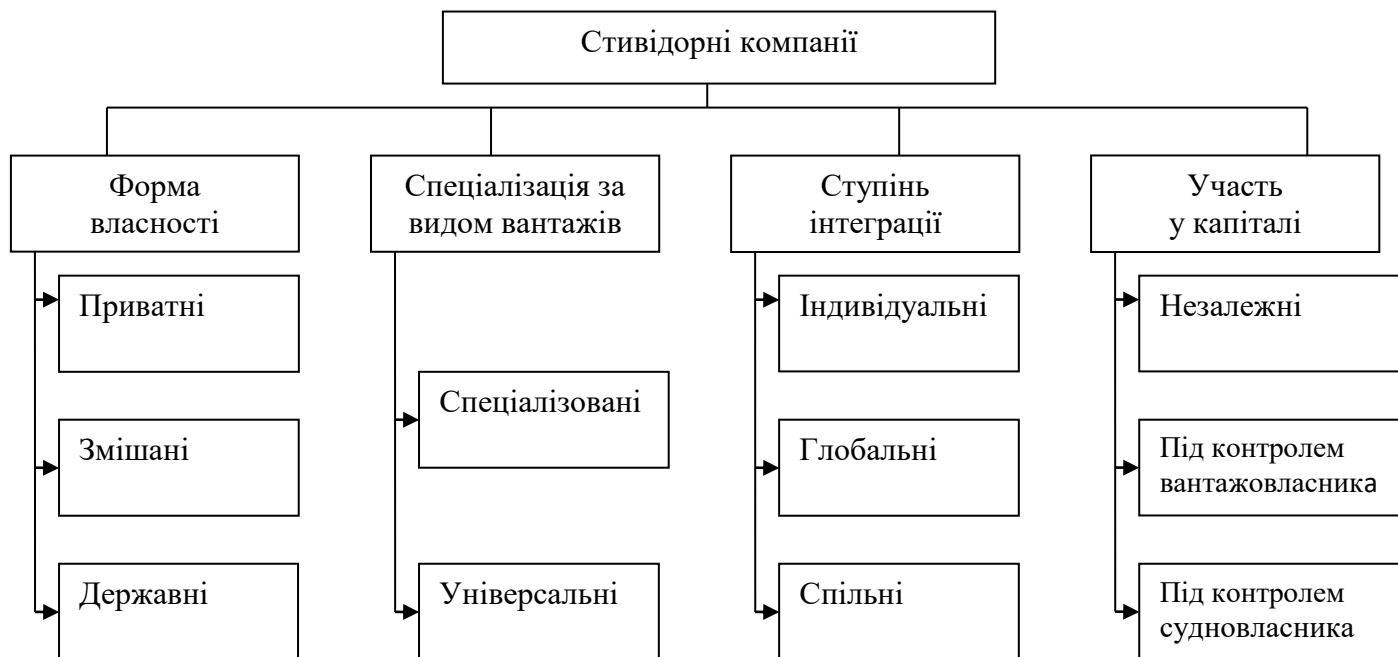


Рис. 2.1. Види стивідорних компаній за кваліфікаційними ознаками

*Джерело: складено автором на основі [2]*

За спеціалізацією залежно від виду вантажу, який перевантажується, стивідорні компанії поділяють на:

- спеціалізовані, що орієнтуються на перевантаження конкретних видів вантажів (контейнери, навалочні, тарно-штучні, наливні, накатні тощо);
- універсальні, тобто компанії, що орієнтуються на перевантаження різноманітних за транспортними характеристиками вантажів.

“За ступенем інтеграції засновників стивідорні компанії можна поділити на:

- індивідуальні, які реалізують стивідорні послуги одноосібно, тобто без залучення інших партнерів до створення компанії;
- спільні, що створюються у вигляді об’єднання партнерів, які вирішили надавати стивідорні послуги. Прикладом таких компаній можуть бути підприємства спільної діяльності, які функціонують в Одеському порту й створені у вигляді об’єднання ресурсів порту та зовнішньоторговельних операцій;
- глобальні, які виступають у вигляді холдингів, що надають на франчайзинговій основі інтегровані логістичні послуги по всьому світу” [5].

Дуже часто стивідорні компанії створюють за ініціативою судновласників або вантажовласників, щоб забезпечити найбільш сприятливі умови завантаження й розвантаження суден. Інколи стивідорний бізнес намагаються інвестувати кошти агентські або експедиторські компанії, подібно до того, як стивідорні компанії вкладають кошти в агентський і експедиторський бізнес. Таке перехрещування інтересів є дуже вигідним як для агентів експедиторів, що представляють інтереси перевізника або вантажовласника, так і для стивідорних компаній, які зацікавлені в зміцненні своєї вантажної бази.

Найбільшу вигоду судновласник або вантажовласник може мати лише тоді, коли стивідорна компанія буде цілком або частково належати йому. Але в такому разі він повинен гарантувати їй стабільність вантажної бази, щоб забезпечити стивідорній компанії належну прибутковість. Дозволити собі це можуть тільки великі за обсягами перевезень вантажовласники та судноплавні компанії, у яких така кількість заходів до порту, що надає змогу мати постійне завантаження терміналів.

## **2.2. Тенденції та перспективи розвитку світового й вітчизняного ринків специфічних послуг у морських портах**

На сучасному етапі морські порти є комплексними транспортними вузлами, призначеними для надання специфічних послуг, а саме здійснення операцій з перевантаження вантажів між різними видами транспорту, тим самим відіграючи ключову роль у системі міжнародних морських перевезень.

Поруч з морськими портами також створюють підприємства обробної промисловості й особливі економічні зони, що має важливе значення для національних економік.

Усе це зумовлює потребу у визначенні правового режиму й статусу морських портів і способів їх регулювання на міжнародному рівні.

Існують три форми організації портової діяльності:

1. Порт-землевласник.
2. Порт – постачальник обладнання.
3. Порт-оператор.

Кожна форма має свої повноваження портових органів, а саме:

1. Порт-землевласник – володіння та обслуговування портової території.
2. Порт – постачальник обладнання – володіння й обслуговування портової території, перевантажувального обладнання та складських приміщень.
3. Порт-оператор – володіння й обслуговування портової території, перевантажувального обладнання та складських приміщень, а також виконання перевантажувальних робіт.

Форма співробітництва з “приватним капіталом” для кожної форми така:

1. Порт-землевласник – оренда та концесія.
2. Порт – постачальник обладнання – оренда.
3. Порт-оператор – договір про співробітництво.

Концесія – це надання з метою задоволення громадських потреб природних багатств, підприємств, інших господарських об’єктів, що належать державі чи територіальній громаді, на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб’єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) і (або) управління (експлуатацію) об’єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб’єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов’язань зі створення (будівництва) та (або) управління (експлуатації) об’єктом концесії, майнової відповідальності й можливого підприємницького ризику.

Концесіонер – суб’єкт підприємницької діяльності, який на підставі договору отримав концесію. У морських портах України концесіонерами є підприємства портової діяльності, зокрема стивідорні компанії.

У всіх країнах правовий режим морських портів визначено національним законодавством. Так, при заході в порт іноземне судно зобов’язане виконувати правила, закріплені в національному законодавстві країні, якій належить порт.

Держави мають право вимагати виконання іноземними судами як національних правил, так і міжнародних стандартів у галузі міжнародних морських перевезень та стежити за цим. До методів міжнародного регулювання діяльності морських портів належать, насамперед, міжнародне морське право, а також конвенції, схвалені такими міжнародними організаціями, як Міжнародна морська організація (ММО) і Міжнародна організація праці (МОП).

“Головною метою цих організацій є поліпшення міждержавного співробітництва в галузі судноплавства, розвиток морських вантажних перевезень. Результатом такої співпраці є ратифікація міжнародних конвенцій, наприклад, Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 р., Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р., Міжнародної конвенції про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення вахти 1995 р., Конвенції ООН з морського права 1982 р., Конвенції про відкрите море 1958 р., Конвенції з полегшення міжнародного судноплавства 1965 р., Міжнародної конвенції щодо втручання у відкритому морі в разі аварійного забруднення нафтою, які набувають статусу міжнародних зобов’язань, необхідних до виконання країнами, які їх ратифікували.

Крім міжурядових організацій, існують також міжнародні організації, утворені приватними компаніями, що здійснюють свою діяльність у сфері міжнародних морських перевезень. До таких належать Міжнародна асоціація незалежних власників танкерів (ІНТЕРТАНКО), головною метою якої є захист інтересів її членів і співробітництво з іншими організаціями в цій галузі, та Міжнародна палата судноплавства (МПС), яка покликана вирішувати технічні й юридичні питання в цій сфері” [4].

Міжнародне морське право є основним джерелом міжнародного регулювання ринку стивідорних послуг, проте в ньому немає однозначного визначення морського порту. Уперше правовий режим морських портів був закріплений у Женевській конвенції та статуті про міжнародний режим морських портів від 09.12.1923. У міжнародній практиці є безліч визначень морського



порту, і всі вони мають право на існування, оскільки відображають основне його призначення – бути місцем для завантаження й вивантаження вантажів.

Правовий режим морського порту залежить, передусім, від намірів держави, серед яких прагнення до участі в міжнародних морських перевезеннях і міжнародній торгівлі. Однією з основних складових правового режиму порту є внутрішні води, які перебувають під суверенітетом прибережної держави. Тому іноземні судна при заході в акваторію порту потрапляють у внутрішні води іншої держави й зобов'язані дотримуватися його законодавства, а також інших правил, встановлених у морському порту.

У зв'язку із цим однією з важливих проблем у міжнародному морському праві є визначення кордонів внутрішніх вод держави та зовнішніх територіальних вод, особливо розмежування територіальних вод з водами морських портів. Ця проблема спричинена тим, що в умовах постійного зростання обсягів міжнародної торгівлі та, як наслідок, обсягів вантажообігу морських портів виникає потреба в будівництві нових портових споруд для обробки більшої кількості вантажів та обслуговуванні більш сучасних судів. Ці споруди можуть виступати на багато кілометрів від берега, у бік територіальних вод.

“Згідно зі ст. 8 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону від 24.08.1958, «при визначенні меж територіального моря постійні портові споруди, що найбільше виступають у море та які є складовою системи цього порту, розглядаються як частина берега». Таким чином, суверенітет держави поширюється не лише на його сухопутну територію та внутрішні води, а й на ту частину територіального моря, яка примикає до його берегів, у цьому випадку до портових споруд. Виходячи із цього, держава може визначати національні морські порти як відкриті для доступу іноземних суден, що здійснюють торгове мореплавання, так і як закриті, в які доступ іноземних судів заборонений, з метою забезпечення національної безпеки. Важливо зауважити, що в міжнародному морському праві йдеться про те, що жоден морський порт, за винятком військових, не може бути закритий для іноземного судна, що зазнає лиха або шукає притулок від бурі” [7].

У відкритих портах держава визначає порядок доступу іноземних суден у національні морські порти, умови перебування там і дотримання встановлених у порту правил. Однак в умовах міжнародних економічних відносин і світової торгівлі держави надають вільний доступ у свої морські порти іноземним судам без будь-якої дискримінації. Відкриття морських портів з метою здійснення міжнародної торгівлі й розвитку національної економіки передбачає виконання іноземним судном національних законів і правил, які, у свою чергу, повинні відповідати загальноприйнятим міжнародним стандартам та угодам для забезпечення рівноправного міжнародного співробітництва.

Тому, крім національного законодавства, яке визначає правовий режим і регулює діяльність морського порту, застосовують спеціальні міжнародні угоди. У них передбачено два режими: національний та найбільшого сприяння, що надаються іноземним суднам при заході в національний порт. За відсутності міжнародної угоди доступ до морського порту відбувається в межах загального режиму без будь-якої дискримінації. Під національним режимом мають на увазі перебування іноземних суден з метою перевантаження вантажів або отримання інших портових послуг на рівних умовах з національними судами. Режим найбільшого сприяння означає, що судам однієї іноземної держави надаються умови не гірші, ніж ті, які надаються суду третьої держави. Варто зауважити, що в міжнародній практиці в межах міжнародних угод зберігається тенденція надання двох режимів одночасно.

Серед джерел міжнародного права потрібно виокремити правовий звичай, який також застосовують і використовують для регулювання міжнародного ринку стивідорних послуг. Міжнародний звичай – це термін, який позначає як джерело, так і самі норми міжнародного права. У міжнародному морському праві також вживають термін «звичаї морського порту», під яким мають на увазі правила поведінки, що склалися й широко застосовуються при наданні послуг у морському порту, не закріплені в національному законодавстві. Їх використовують у випадках, коли певні ситуації в межах діяльності порту не

передбачені в національному законодавстві або договорі на надання стивідорних чи інших портових послуг.

“Оскільки в кожній країні існують свої підходи до визначення й застосування правових звичаїв, то практично кожен морський порт формує свій звід звичаїв порту, які встановлюють режим роботи, надані послуги, правила, встановлені в порту, вимоги до споживачів портових послуг і виробничі можливості порту. Однак у разі суперечності положень зводу звичаїв морського порту з міжнародними або національними правовими документами, то пріоритет до виконання мають останні” [5].

Таким чином, питання про принципи міжнародного регулювання ринку стивідорних послуг є найбільш актуальним у сучасних умовах глобалізації. Для здійснення міжнародних морських перевезень та міжнародної торгівлі використання морських портів стає нагальною потребою. Тому країни, маючи взаємний інтерес у використанні морських портів, повинні разом розробляти правила, спираючись на принципи недискримінації й взаємної співпраці, які регламентують діяльність морських портів і регулюють міжнародний ринок стивідорних послуг.

Для розвитку сучасної економіки характерні високі темпи зростання міжнародної торгівлі і, як наслідок, високий попит на транспортні послуги. Найбільша частина всього вантажообігу припадає на морський транспорт, оскільки він має низку переваг перед іншими видами транспорту, які полягають у тому, що морський транспорт надає змогу збільшити дальність транспортування більшої кількості вантажів при відносно невеликих витратах. Саме тому при здійсненні експортно-імпорتنих операцій сектор міжнародних морських перевезень найбільш швидко зростає, разом з ним також динамічно розвивається міжнародний ринок стивідорних послуг.

Міжнародний ринок стивідорних послуг являє собою сукупність національних морських торговельних портів, які обслуговують перевезення вантажів у межах міжнародної торгівлі й активно конкурують між собою. Важливо зауважити, що в міжнародний ринок стивідорних послуг входять тільки

великі, так звані міжнародні морські порти, чий вантажообіг перевищує 50 млн тонн.

Стивідорну діяльність морського порту характеризують два основні показники: пропускна спроможність; вантажообіг. Пропускна спроможність порту визначає кількість вантажів у тоннах, яку морський порт може завантажувати або вивантажити із судна за певний період часу. Під вантажообігом порту розуміють фактичну кількість вантажів у тоннах, перевантажену через морський порт за певний період часу. Морські порти є ключовим фактором у визначенні основних географічних напрямків міжнародних морських перевезень. Сьогодні існує понад 9,4 тис. морських портів, проте кількість міжнародних морських портів, а також портів-гігантів, чий вантажообіг перевищує 100 млн тонн, – не більше ніж 100.

Щодо основних напрямків міжнародних морських перевезень, то перше місце за їх інтенсивністю посідає Атлантичний океан, на який припадає майже 60%. Це пояснюється багатьма природними та економічними причинами, наприклад, високим рівнем заселеності й організованості приморських районів, рівнем економічного розвитку країн у цьому регіоні. Тому на берегах цього океану велика кількість міжнародних морських портів.

У цьому регіоні сформувалося кілька важливих напрямків міжнародних морських перевезень:

- 1) північноатлантичне;
- 2) південноатлантичне;
- 3) західноатлантичне.

“Перший напрямок пов’язує США з країнами Західної Європи й охоплює перевезення сировинних вантажів (вугілля, ліс, руди) і генеральних, у тому числі контейнерів. Другий напрямок з’єднує Європу з країнами Південної Америки, а третій – з країнами Західної Африки. За цими напрямками серед пріоритетних вантажів виділяють нафтопродукти, що поставляють до європейських країн.

На другому місці за інтенсивністю морських вантажних перевезень регіон Тихого океану, на який припадає близько 25% усіх міжнародних морських

перевезень. Як бачимо, він сильно відстає від Атлантичного регіону, однак і на берегах Тихого океану є немало найбільших морських портів світу. Основний напрямок морських перевезень у цьому регіоні – транстихоокеанічний, що з'єднує США та Канаду з країнами Південно-Східної Азії й пріоритетними вантажами якого є вугілля, ліс, руди, рибопродукти, напівфабрикати та автомобілі.

Третє місце належить регіону Індійського океану, на берегах якого розташовано майже 30 держав із загальним населенням 1,5 млрд осіб. Пріоритетні напрямки міжнародних морських перевезень у цьому регіоні пов'язують країни Європи та Азії через Суецький канал. Варто зауважити, що за загальною інтенсивністю морських перевезень цей регіон поступається першим двом, однак за обсягами перевезення нафти з країн Перської затоки – перевершує їх. Можна додати, що по Льодовитому океану міжнародне торговельне мореплавство не здійснюється” [5].

За оцінками експертів, унаслідок сильної обмеженості можливостей інших видів транспорту на морський транспорт припадає близько 66% усіх перевезень у межах світової торгівлі товарами. Тому протягом усього свого існування морські порти відіграють важливу роль у розвитку міжнародних економічних відносин та національних економік своїх країн, обслуговуючи величезні обсяги товарообігу міжнародної торгівлі.

На початку 1950-х рр. обсяг міжнародних морських перевезень через морські порти був приблизно 550 млн тонн, а в 2016 р. – 9,2 млрд тонн.

З даних рис. 2.2 можна побачити, що обсяг міжнародних морських перевезень за півстоліття збільшився більше ніж у 15 разів в умовах глобалізації світової економіки та розвитку міжнародних відносин і міжнародної торгівлі.

За даними рис. 2.3 можна помітити, що глобальна морська торгівля йде добре. “У 2017 р. було найшвидше зростання за п'ять років. Світова морська торгівля набрала обертів. Загальний обсяг досяг 10,7 млрд тонн, майже половина з яких були сипучі вантажі. Глобальна контейнерна торгівля збільшилася на 6,4%” [9].

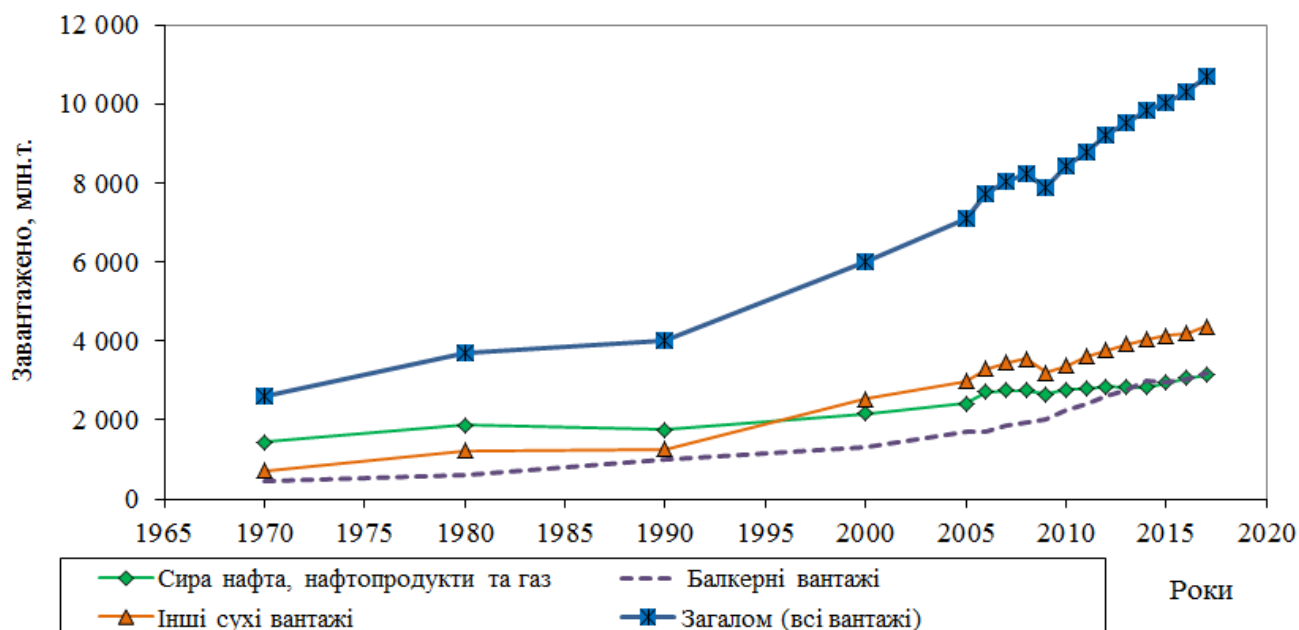


Рис. 2.2. Обсяг міжнародних перевезень морським транспортом, млн тонн  
Джерело: складено автором на основі [9]

З даних табл. 2.2 видно, що загальна завантаженість морських торговельних портів розподіляється між трьома основними групами країн. Найбільша частка всіх завантажених вантажів морськими портами, тобто експортованих вантажів, припадає на країни, що розвиваються. “Так, у 2016 р. на розвинені країни припадало близько 35%; на країни, що розвиваються, – 60%; а на країни з перехідною економікою – близько 6% від загального обсягу експортованих вантажів” [9].

Таблиця 2.2

#### Частка країн світу в міжнародних морських перевезеннях, %

Країна	Завантажені вантажі	Розвантажені вантажі
Всі країни	100	100
Розвинені країни	35	40
Країни, що розвиваються	60	58
Країни з перехідною економікою	6	2

Джерело: складено автором на основі [9].

Така тенденція, що спостерігається з початку 1970-х рр., пов'язана в основному з активною участю країн у міжнародному поділі праці та стимулюючою політикою деяких країн у сфері торговельного мореплавства. Якщо розглядати імпортовані або вивантажені вантажі, то важливо зауважити, що до недавнього часу більша частка всіх вивантажених вантажів припадала на розвинені країни.

Однак з 1970-х рр. розпочалося активне зростання частки країн у загальному обсязі вивантажених товарів, що відображає їх більш активну участь у світовій торгівлі в умовах глобалізації. Зараз на країни, що розвиваються, припадає близько 58% від усіх вивантажених вантажів, тоді як на розвинені й країни з перехідною економікою – 40% і 2% відповідно. Частку участі країн, що розвиваються, у міжнародних морських перевезеннях подано на рис. 2.3.

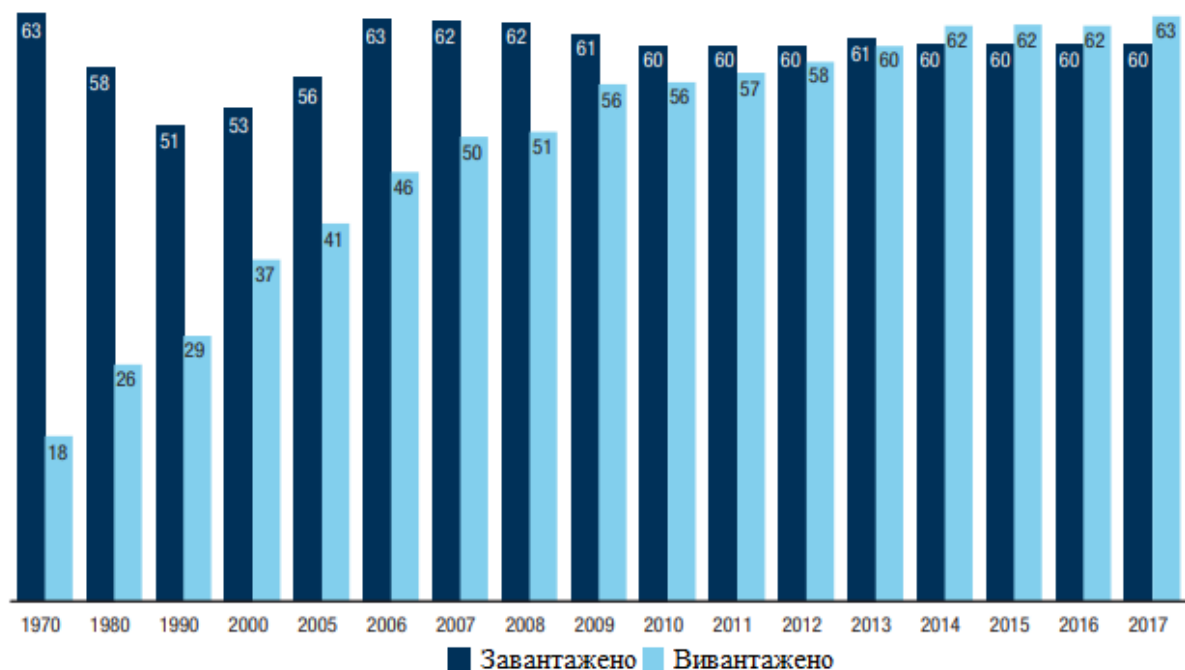


Рис. 2.3. Частка країн, що розвиваються, у міжнародних морських перевезеннях, %  
Джерело: складено автором на основі [9]

Зараз близько 75% усього вантажообігу в межах міжнародних морських перевезень припадає на 25 країн, серед яких найбільшими є Великобританія, США, Німеччина й Франція, які контролюють разом майже 40% від загального обсягу вантажоперевезень морським транспортом.

Історично країни, що розвиваються, були постачальниками великогабаритної, малоцінної сировини. Однак, ситуація змінилася за останні роки. Країни, що розвиваються, стали відомими світовими експортерами та імпортерами. Нова географія торгівлі змінила світовий економічний пейзаж. Ця нова географія підкреслила зростання ролі країн, що розвиваються. Частка імпорту із цих країн збільшилася з 37,5% в 1995 р. до 57% у 2016 р.

Говорячи безпосередньо про тенденцію у сфері морського транспорту, варто зауважити, що протягом кількох декад відбувалися кардинальні зміни в цій сфері. По-перше, спостерігалися високі темпи зростання світового тоннажу судів. На початку 1980-х рр. він становив близько 700 млн тонн, а вже в 2016 р. перевищив позначку в 9 млрд тонн. В умовах розвитку сучасної науки й технічного прогресу стали виникати нові типи спеціалізованих судів, наприклад, танкери та контейнеровози. Це також пов'язано з розвитком міжнародної торгівлі сировинними товарами, серед яких нафта, руда, вугілля, й активною контейнеризацією морських перевезень.

Великотоннажні судна стали використовувати переважно в міжконтинентальних і міжнародних перевезеннях, тоді як судна середнього та малого тоннажу – у межах прибережного мореплавства. Контейнеризація морських перевезень вплинула на створення не лише спеціалізованого флоту, а й спеціалізованих контейнерних терміналів у морських портах, сприяючи вдосконаленню взаємодії між різними видами транспорту в рамках мультимодальних перевезень. Наведемо в табл. 2.3 динаміку світових морських перевезень за основними видами вантажу, для наочності відобразимо її на рис. 2.4.

У світовій практиці контейнерні перевезення є одним з пріоритетних напрямків розвитку морських торгових портів у системі світових морських перевезень. Однак, упродовж останніх років перевезення вантажів контейнерами перевищило обсяги балкерів, це пояснюється їхньою практичністю, багатоцільовим призначенням, збільшенням кількості контейнерних терміналів, розмірів контейнеровозів. Контейнерний портовий сектор є динамічним і прибутковим.



## Динаміка міжнародних морських перевезень за типом вантажу, млн тонн

Назва вантажу	Роки												
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Контейнерні	1001	1092	1215	1272	1134	1291	1411	1458	1532	1622	1660	1734	1834
Інші сухі	1975	2197	2232	2269	2060	2087	2188	2304	2392	2408	2471	2459	2526
Основні навалювальні	1711	1713	1840	1946	2022	2259	2392	2594	2761	2988	2961	3041	3196
Наливні	2422	2698	2747	2742	2642	2772	2794	2841	2829	2825	2932	3055	3146

Джерело: складено автором на основі [9].

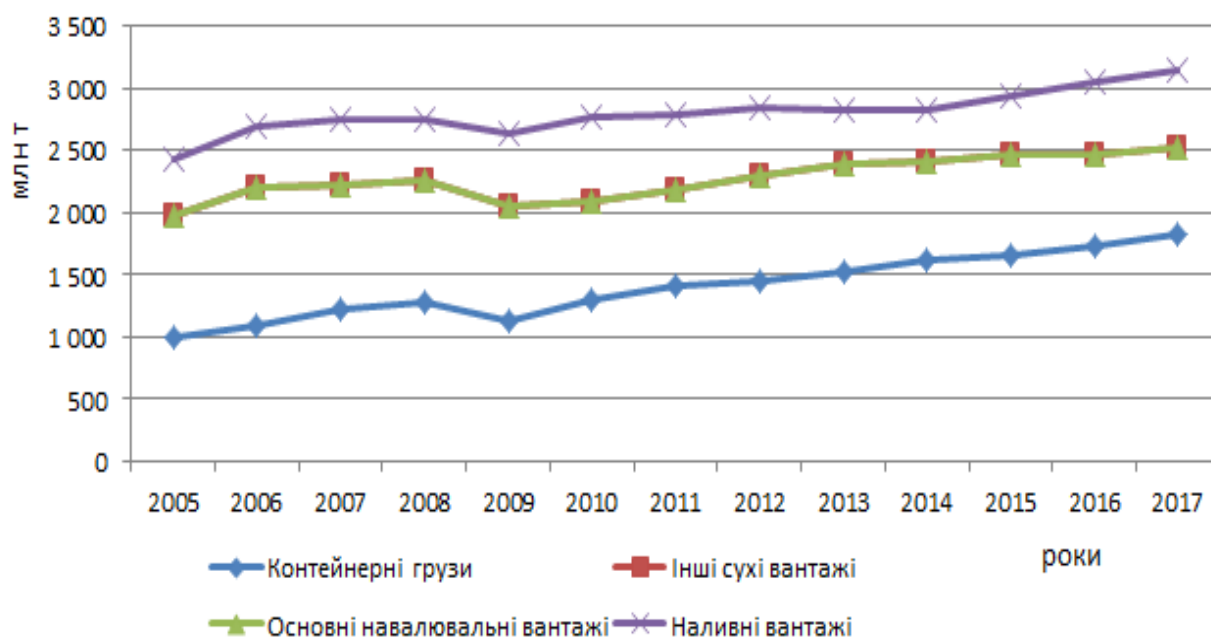


Рис. 2.4. Динаміка світової морської торгівлі за видами вантажу у 2005–2017 рр., млн тонн

Джерело: складено автором на основі [9]

На рис. 2.5 наведено пропускну спроможність контейнерних портів по регіонах.

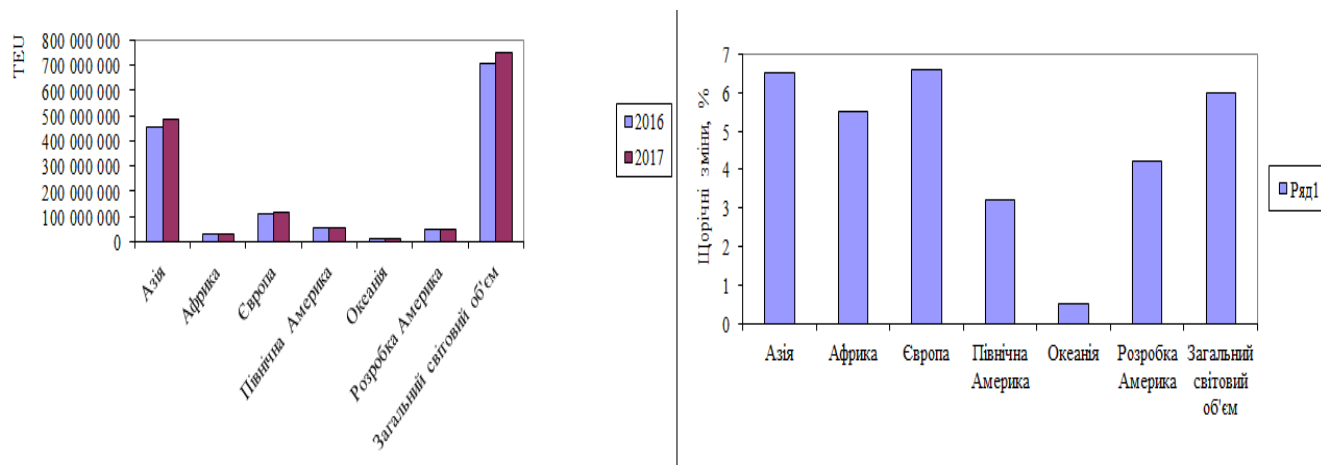


Рис. 2.5. Пропускна спроможність контейнерних портів по регіонах

*Джерело: складено автором на основі [9]*

“Морські порти є однією з основних частин транспортної системи України. Вони набувають особливого економічного значення в умовах економіки нашої країни, орієнтованої на експорт сировини. Морські торговельні порти є своєрідними «воротами економіки», надають країні вихід на світові ринки й можливість участі у світовій торгівлі та міжнародних морських перевезеннях, тим самим безпосередньо впливаючи на темпи економічного зростання України. Отже, держава неминуче стикається з проблемою контролю та регулювання діяльності вітчизняних морських торговельних портів.

У 2013 р. був прийнятий Закон України «Про морські порти України». Глобальною метою прийняття Закону про порти є реформування портової галузі, яка працювала за застарілою радянською моделлю функціонування портів. Відсутність чітких і зрозумілих для всіх механізмів інвестування в портову галузь стримували приплив інвестицій, тоді як портова інфраструктура вимагала значної модернізації та розширення” [10].

Закон передбачав фундаментальну реорганізацію портового сектору. Головним аспектом такої реорганізації було припинення діяльності всіх існуючих державних підприємств – морських портів і створення на їх базі єдиного державного підприємства – Адміністрації морських портів України із центром у Києві та філіями в кожному окремому порту. Адміністрація сконцентрувала в собі функції з управління майном портів, а також здійснення деяких адміністративних функцій.

Крім того, щоб зрозуміти, як розвиватися транспортній галузі, зокрема морській, протягом найближчого десятиріччя, Міністерство інфраструктури України разом з європейськими експертами розробило Національну транспортну стратегію на період до 2030 р. – “Drive Ukraine”.

Зокрема, у Стратегії зазначено, що транспортна галузь України має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали. Так, у Чорноморському й Азовському басейнах, а також дельті Дунаю працюють 13 морських портів, сукупна потужність вантажообробки яких становить близько 230 млн тонн на рік. Територією України простягається 1569,4 км судноплавних водних шляхів, функціонує розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з країнами – партнерами в Чорноморському регіоні.

Проте, сучасний стан транспортної галузі не задовольняє цілком вимог ефективного впровадження євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу. Для впровадження Стратегії будуть вирішені завдання за такими пріоритетними напрямками:

- 1) конкурентоспроможна та ефективна транспортна система;
- 2) інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти;
- 3) безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;
- 4) безперешкодна мобільність і міжрегіональна інтеграція.

У поясненні до пріоритетного першого напрямку Стратегії зазначено, що за рейтингом конкурентоспроможності Україна перебуває на 85-му місці у світі, а за індексом логістичної ефективності – на 66-му. Аналіз товарного ринку України свідчить, що близько 40% загальної вартості продукції становлять витрати на транспортування. Для розв'язання проблем у цьому напрямі необхідно, насамперед, передбачити гармонізацію розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, автодоріг) і пропускної спроможності портів, а також спростити формальності в портах.

Очікуваними результатами має бути приєднання України до морського “блакитного поясу” навколо Європи, забезпечення спостереження за суднами та вантажами й створення відповідних портових потужностей (“блакитні смуги”); входження морських портів України до Топ-100 найбільших контейнерних портів світу; покращення судноплавних характеристик та збільшення обсягів перевезень з використанням внутрішніх водних шляхів у 5 разів; створення на основі державно-приватного партнерства міжнародної кооперації, компаній – операторів перевезень, зацікавлених у збільшенні обсягів та ефективності перевезень на відповідних сегментах ринку.

Перелік завдань, що необхідно вирішити для розв’язання проблем другого пріоритетного напрямку Стратегії, включає:

- стимулювання оновлення флоту та підтримки довгострокових інвестицій в оновлення й будівництво суден;
- створення умов на законодавчому рівні для розвитку морських торговельних портів, включаючи їх акваторії й земельні ресурси, перехід до європейської моделі управління “порт-ленлорд”;
- спрощення формальностей та вдосконалення технологій обробки вантажів у логістичних терміналах і портах України тощо.

У результаті вирішення цих завдань будуть реалізовані такі проекти:

- модернізація річкової транспортної інфраструктури та інфраструктури глибоководних морських портів;
- ремонт судноплавних шлюзів на Дніпрі та реалізовані проекти з їх модернізації;
- відродження флоту морського та річкового транспорту України.

Деякі програми й плани стратегічних ініціатив у галузі водного транспорту вже реалізуються на практиці. Серед них:

- збільшення потужності морських портів для обслуговування суден високої валової місткості;
- підготовка нормативно-законодавчої бази для державно-приватного партнерства у сфері морського транспорту;
- реалізація пілотних проектів Концесії портів Ольвія та Херсон;

- підготовка портів Південний і Чорноморськ до концесії;
- скорочення часу обробки вантажів у морських портах;
- упровадження принципів корпоративного управління та цільового фінансування тощо.

“У світовій практиці існує кілька моделей фінансування портової інфраструктури:

- муніципальна модель організації портової інфраструктури; розроблена в країнах Північної Європи (Ньютерленд, Бельгія, Німеччина);

- державна модель, яку активно використовують у Південній Європі і в Південній Америці. У цьому випадку держава контролює й фінансує всі морські порти;

- приватна модель фінансування портової інфраструктури, прийнята у Великобританії, ця модель передбачає підтримку портів і портової інфраструктури за рахунок приватних інвесторів” [11].

Форми фінансування морської та портової інфраструктури в різних країнах подано на рис. 2.6.

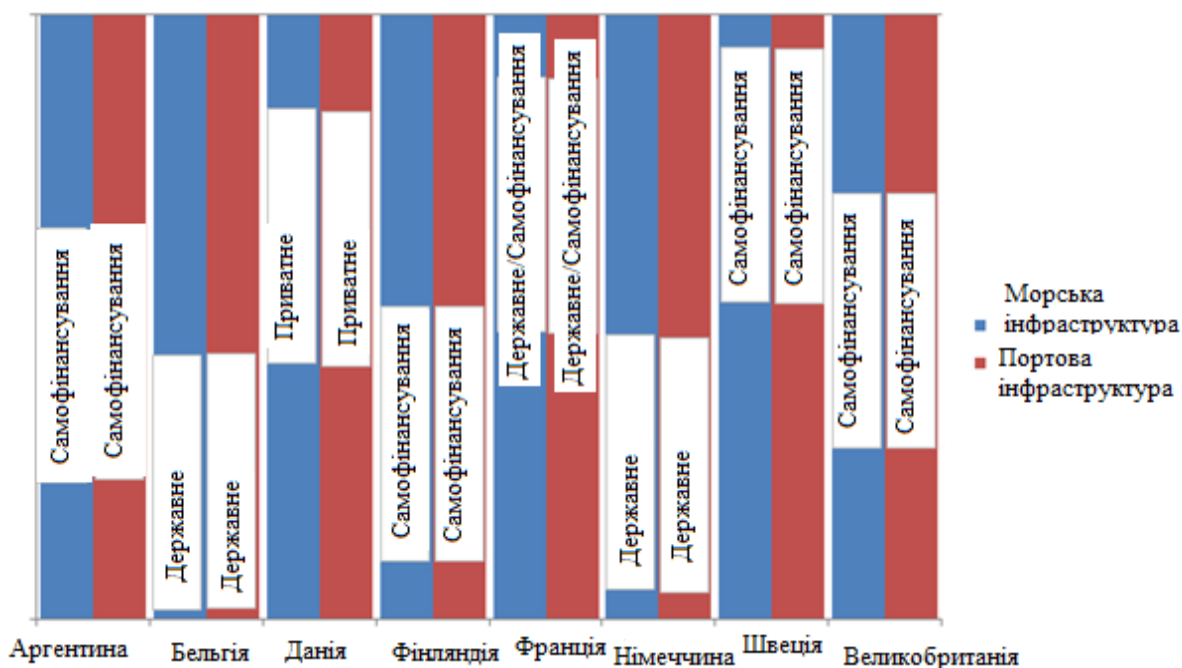


Рис. 2.6. Форми фінансування морської та портової інфраструктури країн світу  
Джерело: складено автором на основі [12]

“Згідно із цим Законом, портовий оператор (стивідорна компанія) – це суб’єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажні операції, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов’язані з цим види господарської діяльності” [10].

Вантажно/розвантажувальні роботи в морському порту здійснюють портові оператори, оператори терміналів на підставі договорів перевалки або інших договорів. Стивідорна компанія надає послуги з ВО (вантажних операцій) з вантажами, що перевозяться водним, залізничним, автомобільним і трубопровідним видами транспорту, а також з інших пов’язаних із цим робіт за замовленням замовника на підставі договорів відповідно до вимог чинного законодавства. Портові оператори, власники морських терміналів беруть участь у розробці плану локалізації та ліквідації аварій (катастроф), придбанні, утриманні обладнання, пристроїв і механізмів, відшкодуванні витрат на ліквідацію аварій на території та в акваторії порту.

Що стосується ризиків, пов’язаних з відповідальністю перед клієнтами, то залежно від роду діяльності структура ризиків портових операторів і терміналів виглядає так:

- ризики стивідора;
- ризики оператора складу;
- ризики оператора транспорту;
- ризики оператора майна.

Ризики відповідальності стивідора пов’язані, насамперед, з вантажно/розвантажувальними роботами, а також з додатковим сервісом (очищення вантажу, очищення трюмів, кріплення вантажу на судах та іншому транспорті тощо). Оператор складу відповідає за зберігання вантажів третіх осіб, належну їх видачу, а також додаткові послуги у вигляді сортування, консолідації, очистки вантажу, очищення контейнерів/вагонів тощо.

“Як оператор транспорту термінал зазнає ризиків, пов’язаних з послугами залізничного депо на території терміналу й переміщенням вантажів іншими

видами транспорту, у тому числі за межами терміналу. Як оператор майна термінал відповідає за утримання/обслуговування орендованого майна, забезпечення роботи комунікацій (електрика, водо-, теплопостачання тощо), а також стан причалів. Це лише основні напрями, з яких видно, що ризики в портових операторів є, і їх чимало. Побіжний аналіз української бази судових рішень свідчить, що претензій і суперечок, пов'язаних з перевалкою вантажів у портах України, більше ніж достатньо. Причому є всі підстави вважати, що у зв'язку з реформою й зниженням ролі порту в господарській діяльності в галузі перевалки претензій не стане менше, а швидше навіть навпаки” [13].

Можна сказати, що основною метою державного регулювання діяльності морських торговельних портів України є захист інтересів і прав споживачів стивідорних послуг, створення можливостей для збільшення темпів зростання виробничої діяльності морських портів, стимулювання інвестиційної діяльності в цій сфері, удосконалення фінансового контролю за діяльністю морських портів, а також здійснення регулювання портових зборів і тарифів на стивідорні та інші портові послуги.

“Світові тенденції розвитку сучасного морського транспортного сектору мають значний вплив на розвиток вітчизняної економіки, адже вигідне географічне розташування України на перетині найважливіших транзитних і зовнішньоторговельних шляхів між країнами Східно-Азіатського регіону і Європи зумовлюють необхідність розбудови транспортної інфраструктури. У цілому Україна є країною зі значним транспортним потенціалом, вигідним геостратегічним та транзитним розташуванням. Таким чином, набуття статусу морської держави є незаперечною перевагою у форматі підвищення конкурентоспроможності України, зростання її ролі у світовій торгівлі та міжнародному розподілі праці в цілому.

Розширення зовнішньоекономічних зв'язків та зростання міжнародної торгівлі є загальносвітовими тенденціями на сучасному етапі, що також характерно й для України, оскільки показники торгового вантажообігу нашої країни постійно збільшуються. Тому морський транспорт, зокрема, морські

торговельні порти, що забезпечують перевантаження більшої частини зовнішньоторговельних вантажів, продовжує мати важливе значення для національної економіки” [3].

Зростання вантажообігу вітчизняних морських портів свідчить, що за ці роки в Україні сформувалася необхідна технологічна база для обслуговування всіх видів вантажів, тим самим збільшуючи пропускну спроможність і вантажообіг національних морських торговельних портів. У табл. 2.4 подано середній час, проведений суднами у портах за 2016 та 2017 рр. “Морські порти відіграють роль інструменту, що сприяє економічному розвитку країни, підвищенню її значущості у сфері міжнародних морських перевезень і на міжнародному ринку стивідорних послуг” [13].

Таблиця 2.4

**Середній час, проведений суднами різного типу в портах  
(світові дані за 2016–2017 рр.)**

Тип судна	Днів у порту		Загальна кількість заходів до портів	Загальний дедвейт, тис. тонн
	2016 р.	2017 р.	2017 р.	2017 р.
Контейнеровоз	0,87	0,92	447 626	18 894 342
Танкер	1,36	1,30	301 713	9 648 282
Газовоз	1,05	1,10	64 603	890 880
Балкер	2,72	2,68	236 407	13 152 509
Суховантажні та пасажирські судна	1,10	1,02	3 995 242	7 280 933
Загалом	1,37	1,31	5 045 591	49 866 946

Джерело: складено автором на основі [9].

На сьогодні в морських торговельних портах України більшу частину перевантажувальних робіт виконують приватні стивідорні компанії. Три чверті вантажів оброблено приватними операторами, 70% перевалки йде на експорт.

До найбільших приватних стивідорних компаній України в 2018 р. ввійшли такі підприємства:

1. “ТІС”.
2. “Ніка-Тера”.
3. “Бруклін-Київ Порт”.



4. Миколаївський глиноземний завод.
5. “Контейнерний термінал Одеса”.

У табл. 2.5 відображено вантажообіг найбільших приватних стивідорних компаній та їх частку ринку України за перевалкою вантажів у 2018 р.

Таблиця 2.5

**Обсяги перевалки вантажів ТОП-5 найбільших приватних стивідорних компаній України в 2017–2018 рр.**

№	Стивідорна компанія	Загальний вантажообіг, млн тонн		Частка ринку (2018 р.), %
		2017 р.	2018 р.	
1	“ТІС” (Порт “Південний”)	26,0	25,7	19
2	“Ніка-Тера” (Миколаївський порт)	3,65	5,8	4,3
3	“Бруклін-Київ Порт” (Одеський порт)	6,57	5,5	4,1
4	Миколаївський глиноземний завод (Миколаївський порт)	4,95	5,1	3,8
5	“Контейнерний термінал Одеса” (Одеський порт)	3,99	4,6	3,4

Джерело: складено автором.

При цьому п’ять найбільших приватних стивідорних компаній України обробили 46,7 млн тонн вантажів у 2018 р. Всього, за даними АМПУ, у 2018 р. приватні стивідорні компанії перевалили на причалах АМПУ 51,1 млн тонн вантажів, що становить 97,4% від показників 2017 р., а державні стивідорні компанії на причалах АМПУ перевалили 33,3 млн тонн (96%).

На власних причалах українські стивідорні компанії (і державні, і приватні) перевалили 50,7 млн тонн вантажів (111,8%).

До найбільших державних стивідорних компаній у 2018 р. увійшли:

- ДП “МТП Південний”;
- ДП “МТП Чорноморськ”;
- ДП “Маріупольський МТП”;
- ДП “Ізмаїльський МТП”;
- ДП “СК Ольвія”.

З них ДП “МТП Південний” – єдиний стивідор, якому вдалося збільшити обсяги перевалки. Позитивна динаміка становила + 7,3%, в абсолютних цифрах це 12,3 млн тонн вантажів. Решта державних стивідорних компаній скоротили перевалку з 3,6% до 13,3%.

У портовій галузі спостерігається тенденція зростання приватного сектору в перевалці вантажів і поступового зниження частки державних стивідорів, що входять до структури управління Мінінфраструктури. Управління державними компаніями досить забюрократизоване, їм не вистачає гнучкості, повноважень і мотивації приватних стивідорів, тому за останні п’ять років частка державних стивідорів у загальному вантажообігу скоротилася на 17%. Сьогодні вона становить 24,7%, або 33,354 млн тонн.

У 2018 р. перевалка вантажів у морських портах України досягла 135,2 млн тонн. Уже другий рік поспіль перевалка вантажів у портах виходить у плюс після п’ятирічного періоду 2012–2016 рр., коли динаміка була негативною. Минулого року збільшення вантажопотоку було зафіксовано за чотирма основними номенклатурами, які забезпечують 71,4% перевалки: аграрна продукція, руда, металопродукція, контейнерні перевезення. Причому основними драйверами зростання вантажообігу за підсумками минулого року стали контейнери й чорні метали, які забезпечили приріст вантажопотоку на 4,318 млн тонн. Найбільші втрати мали місце в перевалці вугілля й будівельних вантажів, де скорочення становило 3,946 млн тонн.

З 13 українських морських портів 10 перевалюють понад 1 млн тонн. Незважаючи на загальне зростання вантажообігу, у 2018 р. позитивних результатів вдалося досягти лише чотирьом портам: “Чорноморськ” (+25%), Миколаїв (+24,1%), Рені (+18,5%) і “Південний” (+1,9%). Найбільше скорочення вантажопотоків у СМП “Ольвія” – 3,936 млн тонн. Але це, скоріше, нюанси статистики, а не реальне погіршення роботи порту. З квітня 2018 р. вантажопереробку компанії “Ніка-Тера” та суднобудівного заводу “Океан” перестали враховувати в даних порту “Ольвія”. Тепер ці цифри відображено в статистиці Миколаївського порту, що додало йому 5,402 млн тонн. А в порту

“Ольвія” в грудні почав приймати судна новий оператор – компанія “Єврозвнїшторг”, що в перспективі надасть змогу збільшити річний обсяг перевалки зернових вантажів у порту до 4 млн тонн.

Минулого року помітно зменшилися вантажопотоки в азовських портах – Маріупольському (на 626,61 тис. тонн) і Бердянському (на 585,2 тис. тонн). Причина – безпідставні затримки й огляди суден, що прямують до цих портів через Керченську протоку, береговою охороною прикордонної служби ФСБ РФ, а також обмеження габаритів для суден при проходженні їх під Кримським мостом. Частково вантажопотік цього регіону тепер обробляється в Миколаївському та Одеському портах.

“Незважаючи на труднощі, порти Азовського моря продовжують відігравати велику роль у розвитку бізнесу на сході України, в портах триває реалізація інвестиційних проєктів. Так, у Маріуполі будується зерновий термінал потужністю 2,5 млн тонн. У порту «Бердянськ» триває реконструкція причалів, оновлено близько 90% залізничної колії. У плані розвитку порту – реконструкція морського зернового терміналу «Бердянський завод підйомно-транспортного устаткування» та будівництво додаткових потужностей зернового терміналу «Нова Хортиця».

Найбільший і наглибоководніший порт України – «Південний» – забезпечує перевалку третини всіх вантажів, що проходять через вітчизняні порти – 42,702 млн тонн, +1,9% до минулого року (з урахуванням групи ТІС). На сьогодні «Південний» – єдиний порт у Чорноморсько-Азовському басейні, який здатен приймати судна вантажопідйомністю понад 200 тис. тонн і максимальною осадкою 18,5 м. Основу вантажопотоку порту формують руда (17,59 млн тонн, – 1,1%), хлібні вантажі (8,062 млн тонн, –7,2%) і вугілля (6,2 млн тонн, –13,3%). Як бачимо, за всіма чільними вантажами відбулося падіння. Наростити перевалку порту вдалося завдяки збільшенню більше ніж удвічі обсягів переробки чорних металів (2,855 млн тонн, +139,3%) і контейнерних вантажів (1,703 млн тонн, +86,7%) [14]. Дві найбільші стивідорні компанії в акваторії порту «Південний», як

і в цілому в Україні, – це «ТІС» (25,037 млн тонн, + 0,1%) і ДП «МТП «Південний» (12,302 млн тонн, +7,4%)» [14].

Другий за обсягами вантажообігу в Україні – Миколаївський порт (19,84 млн тонн, +15,5%). Він спеціалізується на перевалці хлібних вантажів (13,176 млн тонн, +44,5%). Питома вага хлібних вантажів у загальному вантажообігу порту зросла до 45,1%. Збільшилася перевалка чорних металів (2,889 млн тонн, +16,2%) і рослинної олії (2,52 млн тонн, + 9%). Обсяги перевалки руди залишилися майже на рівні попереднього року (5,075 млн тонн, – 0,7%). Провідні стивідорні компанії, що займаються перевалкою в акваторії Миколаївського порту, – «Ніка-Терра» (5,211 млн тонн), Миколаївський глиноземний завод (5,123 млн тонн, +0,3%) і «Грінтур-Екс» (3,815 млн тонн, +2,9%).

“Один із найбільших в Україні Одеський порт скоротив вантажообіг на 10,1%, до 21,698 млн тонн. Падіння обсягів відбулося в основному через скорочення перевалки чорних металів (3,969 млн тонн, –23,2%), хлібних вантажів (6,891 млн тонн, –0,9%), нафти і нафтопродуктів (1,033 млн тонн, –44%). В Одеському порту домінують контейнерні вантажі (7,543 млн тонн, +8,2%). Вони становлять 35% загального вантажообігу порту. З 15 стивідорних компаній порту лідирують такі: ДП «КТО» (4,598 млн тонн, +13,4%), «Бруклін-Київ Порт» (3,071 млн тонн, +5,1%) і «Бруклін-Київ» (2,408 млн тонн, –37,9%)” [14].

У табл. 2.6 відображено місце України в світовому експорті в 2017 р.

Таблиця 2.6

### Основні термінали балкерних вантажів світового ринку експорту, 2017 р.

Залізна руда	Відсоток	Вугілля	Відсоток	Зерно	Відсоток
1	2	3	4	5	6
Австралія	56,2	Австралія	30,3	Сполучені Штати	27,7
Мис Ламберт		Аббот Поинт		Корпус-Крісті	
Дампіер		Затока Далрімпле		Галвестон	
Порт Хедленд		Гладстон		Хамптон Роудс	
Порт Латга		Хау Поінт		Х'юстон	
Порт Уолкотт		Ньюкасл		Новий Орлеан	
Ямпи Саунд		Порт Кембла		Норфолк	
				Портленд	
Бразилія	25,8	Індонезія	30,4	Європейський Союз	9,8

Продовження табл. 2.6

1	2	3	4	5	6
Понта-да-Мадейра		Балікпапан		Імінгем	
Понта до Убу		Баньямарсин		Гавр	
Сепетіба		Кота Бару		Мууга	
Тубарао		Пулау-Лаут		Руан	
		Таньянг Бара		Клайпеда	
Південна Африка	4,4	Тарахан		Рига	
Бухта Салданья					
Канада	2,8	Російська Федерація	11,4	Аргентина	10,9
Порт Картье		Південний		Баїя Бланка	
Сім островів		Мурманськ		Буенос-Айрес	
				Ла-Плата	
Україна	0,7	Колумбія	7,1	Некочи	
Південний		Картахена		Парана	
Іллічівськ		Пуерто Болівар		Покапио	
		Пуерто Продеко			
Швеція	1,5	Санта-Марта		Австралія	9,1
Лулео				Брісбен	
Оксланд		Південна Африка	6,8	Джеральдтон	
		Дурбан		Мельбурн	
Чилі	1,0	Річардс Бей		Порт Джайлс	
Кальдера				Порт Лінкольн	
Кальдерила		Сполучені Штати	6,9	Сідней	
Чанарал		Балтімор		Валлару	
		Корпус-Крісті			
Іран (Ісламська Республіка)	1,3	Довгий пляж		Канада	7,0
Бандар Аббас		Лос-Анджелес		Галіфакс	
		Термінали річки Міссісіпі		Бай Коми	
Мавританія	0,8	Мобайл		Принц Руперт	
Нуадібу		Ньюпорт-Ньюс		Ванкувер	
		Норфолк			
Перу	1,0	Сьюард		Російська Федерація	10,2
Сан Николас		Стоктон		Новоросійськ	
				Ростов	
		Канада	2,3		
		Кансо			
Індія	2,0	Термінал Нептун		Україна	12,6
Мормугао		Принц Руперт		Одеса	
Калькутта		Робертс Банк		Миколаїв	
Парадип				Іллічевськ	
Нова Мангалор		Китай	0,3		
Ченнаї		Далянь			
Какінада		Циндао			
		Циньхуандао			
		Ріжао			

Продовження табл. 2.6

1	2	3	4	5	6
		Мозамбiк	0,4		
		Мапуту			
		Бейра			

Джерело: складено автором на основі [9].

Порт “Чорноморськ” наростив обсяг переробки вантажів на 25%, або на 4,31 млн тонн. Основну надбавку дали контейнерні вантажі. Тут теж є нюанси зі статистикою: з початку року АМПУ почала включати переробку вантажів Чорноморського рибного порту до звітних даних порту “Чорноморськ”, що дало додатково 3,655 млн тонн. Основні вантажі, з якими працює порт, – хлібні (9,219 млн тонн, +13,5%), руда (1,912 млн тонн, +79,4%) і автомобілі (1,831 млн тонн, +51,5%). Серед 11 стивідорних компаній порту лідирують: ДП “МТП «Чорноморськ»” (6,849 млн тонн, –3,6%), “Трансбалктермінал” (4,103 млн тонн, +11,2%), “Іллічівський зерновий термінал” (3,420 млн тонн, +1,9%).

Основним напрямком перевалки вантажів в українських портах залишається експорт. У загальній структурі перевалки його частка становить 73,3%. На відміну від 2017 р., коли відбувалося падіння експортних потоків, за підсумками минулого року експорт збільшився на 0,5%, до 99,027 млн тонн. На експорт ідуть в основному вантажі з низькою доданою вартістю: зерно, руда, чорні метали. Основною статтею українського експорту останніх років є постачання зернових – 40% усього експортного потоку. Зростання експортних обсягів відбулося переважно за рахунок контейнерних вантажів, їх відправлено за кордон на 50% більше, ніж роком раніше. Усього в контейнерах було відправлено 5,829 млн тонн вантажів.

Що стосується зустрічного потоку імпорتنих вантажів, то темпи зростання перевалки імпорту сповільнилися, – 16,5% порівняно зі зростанням на 27,6% в 2017 р., коли Україна активно імпортувала південноафриканське й американське вугілля. Український імпорт більше ніж наполовину складається з продукції гірничопромислового комплексу. Усього в портах переробили 23,784 млн тонн

імпортних вантажів. Найбільшою мірою зростання імпорту забезпечили руда (6,667 млн тонн, +18,1%) і контейнери (4,621 млн тонн, +34,1%). Обсяги транзиту скоротилися за рік на 13,4%, до 10,221 млн тонн. Зниження відбулося більшою мірою за рахунок втрати 2,212 млн тонн потоку транзитного вугілля (-50%, до 2,214 млн тонн). Російські компанії з травня 2018 р. припинили постачати енергетичне та коксівне вугілля транзитом через Україну. Пов'язують це із введенням обмежень РЖД щодо відправлення вугілля в українські порти.

Решта транзитних вантажів наростили перевалку. Так, обсяги руди зросли на 73,5%, до 2,088 млн тонн, чорних металів – на 47,1%, до 0,809 млн тонн, хлібних вантажів – на 35,3%, до 0,723 млн тонн. Несподівану позитивну динаміку показали каботажні вантажі. Після провалу в 2017 р. до – 64,9% в 2018 р. перевалка цих вантажів зросла на 16,4%, до 2,139 млн тонн. Більше ніж половину всіх внутрішніх перевезень становлять хлібні (889,33 тис. тонн, +42,5%) і будівельні вантажі (497,77 тис. тонн, +80,8%). Внутрішні перевезення вугілля та руди були переорієнтовані на залізницю, у результаті їх обсяги в портах скоротилися на 63 і 76,5% відповідно. Лідер каботажу – Миколаївський порт, який за рік збільшив внутрішні перевезення на 69,2%, до 988,19 тис. тонн. Сьогодні порт обробляє майже половину всіх каботажних вантажів в Україні.

З 135,171 млн тонн, перероблених в українських портах у 2018 р., близько 70% припадає на сипучі суховантажі. Майже п'яту частину становлять тарно-штучні – 30,676 млн тонн. І лише 7,6% – наливні вантажі. Половину всього вантажообігу вітчизняних портів формують два вантажі – хлібні й руда. Обсяги хлібних, незважаючи на песимістичні прогнози, зросли до 41,38 млн тонн (+1,8%), руди – до 28,061 млн тонн (+2,2%). На п'ятірку основних вантажів: хлібні, руда, метали, контейнери, вугілля – припадає близько 80% усього вантажообігу в портах.

Найбільше збільшилися обсяги перевалки контейнерів – зростання становило 38,7%, до 10,935 млн тонн. Частково таке стрімке зростання пояснюється включенням у 2018 р. до статистики даних Чорноморського рибного порту, що, у свою чергу, вплинуло й на загальний позитивний результат

перевалки портів за підсумками року. Найбільші втрати були в перевалці вугілля, обсяги якої скоротилися 2,712 млн тонн, до 8,103 млн тонн. Причому перевалка транзитного вугілля з РФ скоротилася на 50%, тоді як імпортного – лише на 10%. Зниження імпорту пояснюється швидше наявністю перехідних запасів вугілля, завезеного раніше. Чотири з п'яти найбільших зернових терміналів України контролюють агрохолдинги. Рейтинг стивідорних компаній за обсягами перевалки хлібних вантажів у 2017–2018 рр. подано в табл. 2.7.

Таблиця 2.7

**Рейтинг стивідорних компаній за обсягами перевалки хлібних вантажів  
у 2017–2018 рр.**

№	Стивідорна компанія	Порт	2017/2018	2016/2017	%
1	ТІС-Зерно	Південний	4777	5864	81
2	НІБУЛОН	Миколаїв	4099	4850	85
3	Трансбалктермінал (Кернел)	Чорноморськ	3297	3565	92
4	ДССК (COFCO)	Миколаїв	3057	2117	144
5	Грінтур-Екс (Bunge)	Миколаїв	2723	3286	83
6	Ніка-Тера (Group DF)	Миколаїв	2700	3143	86
7	ІЗТ (Glencore)	Чорноморськ	2507	3340	75
8	Олімпекс-Купе	Одеса	1978	2522	78
9	Укрелеваторпром	Одеса	1544	-	-
10	Боріваж	Південний	1525	1541	99
11	Бруклін-Київ Порт	Одеса	1381	4479	31
12	ТІС-Міндобрива	Південний	1360	2022	67
13	Одеський зерновий термінал (ДПЗКУ)	Одеса	1191	1382	86
14	МТП Чорноморськ	Чорноморськ	1159	1235	94
15	Аскет-Шіпінг	Бердянськ	850	514	165
16	СК “Ольвія”	Миколаїв	846	931	91
17	Фрам Шіпінг	Чорноморськ	817	-	-
18	Трансервіс	Чорноморськ	798	569	140
19	Новотех-Термінал	Одеса	547	571	96
20	Миколаївський портелеватор (ДПЗКУ)	Миколаїв	542	590	92
21	УкрТрансАгро	Маріуполь	430	452	95
22	Маріупольський МТП	Маріуполь	342	415	82
23	Порто-Сан	Одеса	338	398	85
24	Бердянський МТП	Бердянськ	246	336	73
25	Рені-Лайн	Рені	223	-	-

Джерело: [15].



В Україні працює 53 компанії з перевалки зерна (11 державних і 42 приватних), але 5 найбільших перевалюють близько 45% усього обсягу. Напевно, у подальшому на дрібні термінали чекає занепад, оскільки вони не зможуть конкурувати з великими гравцями за ціною, найімовірніше, зернові термінали будуть контролювати лише власники вантажопотоків.

“У 2017/2018 вперше за останні п’ять років в Україні відбулося скорочення обсягів експорту зернових. За даними Міністерства аграрної політики і продовольства, експорт зернових культур становив 39,37 млн тонн проти 43,8 млн тонн за попередній рік. Відповідно, у першому півріччі 2018 р. через морські порти України, за даними АМПУ, було вивезено на 8% менше хлібного експорту, ніж у першому півріччі попереднього року (18,2 млн тонн проти 19,8 млн тонн). З 23 найбільших терміналів (ті, що переробили понад 300 тис. тонн), лише 3 отримали зростання обсягів, усі інші за приростом вантажообігу виявилися в мінусі. Для порівняння: за підсумками 2016/2017 МР з 25 найбільших терміналів у плюсі за вантажообігом були 12” [15].

“За фактичними даними ДП «Адміністрація морських портів України», у січні-лютому 2018 р. вантажопереробка в морських портах Одеської області становила 13 млн 960 тис. тонн, що на 4,5% вище від аналогічних показників 2017 р. (по Україні +4,7%). Вантажопереробка експортних вантажів у морських портах області була 9 млн 637 тис. тонн (91,7% до показників 2017 р.), імпорتنих – 2 млн 564 тис. тонн (приріст на 32,8% порівняно з аналогічними показниками 2017 р.). Перевалка транзитних вантажів становила 1754,9 тис. тонн (194,5% від показників 2017 р.), внутрішнє сполучення – 5,84 тис. тонн” [16].

Переробка контейнерів у морських портах України за звітний період становила 124218 TEU (136% від показників 2017 р.). Динаміку переробки контейнерів у морських портах України наведено в табл. 2.8 та на рис. 2.7.

*Таблиця 2.8*

**Динаміка переробки контейнерів в морських портах України за 2017–2018 рр.**

Контейнери TEU	10 місяців 2017 р.	10 місяців 2018 р.	Відсоток	Відхилення
	588,2	683,8	16,0	+95,6

Джерело: складено автором на основі [17].

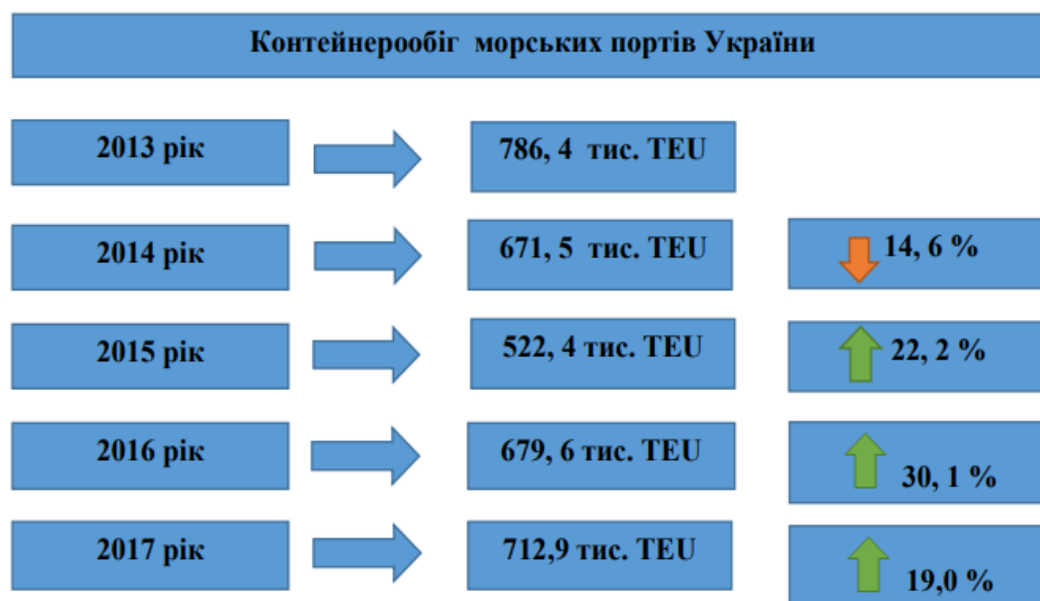


Рис. 2.7. Контейнерообіг морських портів України

*Джерело: складено автором на основі [17]*

За даними Одеської філії ДП “АМПУ”, через причали Одеського порту в січні-лютому 2018 р. переважено 3707,2 тис. тонн вантажів, що становить 89,3% результату аналогічного періоду минулого року, у тому числі: експорт – 2770,16 тис. т (–14,9%), імпорт – 674,75 тис. тонн (+21,4%), транзит – 257,34 тис. тонн (–23,8%), внутрішнє сполучення – 4,9 тис. тонн (+60,4%). При цьому перевалка сухих вантажів становила 1486,4 тис. тонн (92,4%), наливних – 227,9 тис. тонн (69,2%), тарно-штучних – 1992,9 тис. тонн (90,1%).

“У номенклатурі вантажів лєвова частка переробленого тоннажу припадає на такі позиції: хлібні (зерно) – 1265 тис. тонн (93,8% до показників 2017 р.), контейнери – 1174,3 тис. тон (113,9%), чорні метали – 787 тис. тонн. Показник перевалки контейнерних вантажів у штучному вирахованні – 91551 TEU, що становить 114,6% результату аналогічного періоду минулого року (Україна – 136%)” [16].

Падіння експорту на 14,9% зумовлено зменшенням експорту чорних металів на 40%, хлібних – на 6,4%. Скорочення на 23,8% транзиту спричинено падінням на 64,1% транзиту наливних вантажів (нафтопродуктів, хімічних вантажів). За січень-лютий 2018 р. вантажопереробка в морському порту «Південний»

становила 5893,4 тис. тонн, що на 6% нижче за показники аналогічного періоду 2017 р. Перевалка експортних вантажів була 3887,9 тис. тонн (-20,65%), імпортних – 1169,75 тис. тонн (+7,1%), транзитних – 835,7 тис. тонн (більше ніж у 3 рази).

“Показник перевалки контейнерних вантажів у штучному вирахованні – 11674 TEU, що становить 101,7% до результату аналогічного періоду минулого року. Падіння на 32,2% експорту суховантажних вантажів (руда, зерно) вплинуло на загальні показники вантажопереробки. Однак відбулося зростання на 96,9% перевалки наливних вантажів (хімічні вантажі, олія), вугілля (+9,4%), чорних металів (у 3,5 рази). Варто зауважити, що вантажообіг усіх портових операторів, які здійснюють свою діяльність в акваторії порту «Південний», становить 28,7% від вантажообігу всіх морських портів України (26% експорту, 33,3% імпорту та 43,5% транзиту)” [16].

За інформацією адміністрації морського порту “Чорноморськ”, у січні-лютому 2018 р. обсяг вантажообігу в цілому по акваторії становив 3 млн 136 тис. тонн (130,9% від показників аналогічного періоду минулого року). Перевалка експортних вантажів – 2326,7 тис. тонн (+11,5%), імпортних – 662,2 тис. тонн (більш у 2,5 рази), транзитних – 147,2 тис. тонн (збільшення у 3 рази). Найкращих результатів досягнуто в переробці руди – 282,4 тис. тонн (282,4% до показників за 2017 р.), чорних металів – 125,5 тис. тонн (133,6% до показників за 2017 р.), будівельних вантажів – 142 тис. тонн (132% до показників аналогічного періоду минулого року). Позитивної динаміки досягнуто завдяки відновленню вантажопереробки контейнерів, яка в штучному вирахованні дорівнювала 20750 TEU. Лівову частину перероблених вантажів становлять хлібні – 1164,5 тис. тонн (97,6% від показників аналогічного періоду минулого року).

“Морський порт «Усть-Дунайськ». Вантажопереробка в морському порту становила 0,9 тис. тонн, або 18,75% показників аналогічного періоду 2017 р. Відсутній експорт зерна та падіння каботажних перевезень нафтопродуктів.

Білгород-Дністровський морський торговельний порт. Вантажопереробка в морському порту становила 53,66 тис. тонн, що на 2,4% вище за показники аналогічного періоду 2017 р., у тому числі: експорт – 45,74 тис. тонн (+18,1%), імпорт – 7,92 тис. тонн (+10,6%). Позитивна динаміка забезпечена підвищенням показників експорту лісних вантажів та імпорту будівельних вантажів” [16].

Ізмаїльський морський порт. Вантажопереробка в морському порту становила 908,7 тис. тонн, що в 2,45 разу вище за показники аналогічного періоду 2017 р., у тому числі: експорт – 602 тис. тонн, імпорт – 43,86 тис. тонн, транзит – 262,75 тис. тонн, внутрішні вантажі відсутні. За звітний період у 3,8 разу збільшився експорт руди – 517,7 тис. тонн (проти минулорічних 136 тис. тонн), у 3 рази імпорт будівельних вантажів та майже у 2 рази транзит вугілля.

Вантажопереробка Ренійського МП становила 260,75 тис. тонн, що у 2 рази вище за показники аналогічного періоду 2017 р., у тому числі: експорт – 3,42 тис. тонн, імпорт – 5,5 тис. тонн, транзит – 251,8 тис. тонн. Позитивної динаміки досягнуто підвищенням транзиту суховантажних вантажів (хімічні, мінеральні добрива, зернові, інші). Загальний дохід, сформований ринком послуг у морських портах України, у 2016 р. – близько 1,7 млрд дол. США (2% ВВП України). Такого показника досягнуто завдяки діяльності близько 1300 суб'єктів господарювання.

Морські порти є також воротами для експорту продукції агропромислового, гірничо-металургійного комплексів країни та імпорту проміжних ресурсів, наприклад, вугілля, залізорудної сировини й контейнерних вантажів, забезпечуючи при цьому близько 40% (28 515,1 млн дол. США у 2016 р.) обсягів міжнародної торгівлі України з різними країнами світу.

П'ятірка портів – лідерів України за обсягом оброблених вантажів у 2018 р.:

1. Порт “Південний” – 42,7 млн тонн.
2. Миколаївський порт – 24,1 млн тонн.
3. Одеський порт – 21,7 млн тонн.
4. Порт “Чорноморськ” – 21,5 млн тонн.
5. Маріупольський порт – 5,9 млн тонн.

Найбільші морські порти України, що мають контейнерні термінали в своєму складі, – це Одеський морський торговельний порт, Чорноморський морський торговельний порт, Південний порт і Маріупольський морський порт.

Сьогодні обробку контейнерів у портах здійснюють лише приватні стивідорні компанії. Причому 28,3% усього вантажопотоку контейнерів переробляють приватні стивідорні компанії на власних причалах.

У табл. 2.9 подано динаміку обсягу перевалки вантажів найбільших портів України за 2017–2018 рр.

Таблиця 2.9

**Динаміка обсягу перевалки вантажів ТОП-5 найбільших портів України  
за 2017–2018 рр.**

№	Порти	Вантажообіг, млн тонн		Темп зростання, %
		2017 р.	2018 р.	
1	Порт “Південний”	40,8	42,7	105,0
2	Миколаївський порт	17,06	24,1	129,2
3	Одеський порт	23,6	21,7	91,0
4	Порт “Чорноморськ”	16,13	21,5	125,0
5	Маріупольський порт	6,37	5,9	92,0

Джерело: складено автором.

У табл. 2.10 відображено вантажообіг найбільших портів України за основними видами вантажу.

Таблиця 2.10

**Вантажообіг найбільших портів України за основними видами вантажу  
в 2018 р.**

№	Порт	Вид вантажу			
		Руда, млн тонн	Зерно, млн тонн	Чорні метали, млн тонн	Контейнери, тис. TEU
1	МП “Південний”	17,6	7,9	2,9	124,8
2	Миколаївський МП	5,1	13,1	2,9	
3	Ізмаїльський МП	3,2	–	–	–
4	МП “Чорноморськ”	1,9	9,3	1,0	122,6
5	Одеський МП	0,2	6,8	4,0	599,5
6	СМП “Ольвія”	-	0,9	-	0,3
7	Маріупольський МП	-	-	4,1	-
8	Інші	0,1	2,3	1,2	-

Джерело: складено автором.

“За оцінкою Світового економічного форуму щодо якості портової інфраструктури, Україна у 2016 р. набрала лише 3,2 бали з 7 можливих, при тому, що у 2012 р. цей показник становив 4,0 бали. Іншими словами, українську портову інфраструктуру суб’єкти господарювання оцінюють як більше ніж посередню. При цьому позиції основних конкурентів України в Чорноморсько-Азовському басейні за цим рейтингом є значно вищими” [18].

Крім розвитку під’їзних шляхів та ефективного використання наявних перевантажувальних потужностей, гостро стоїть питання відновлення портової інфраструктури стратегічного значення: причалів, каналів, акваторій та інфраструктури загального користування, зокрема внутрішньопортових автомобільних доріг, підкранових колій, залізничних шляхів, систем комунікацій.

Ці недоліки можуть бути усунені завдяки вирішенню таких завдань, як:

- розширення та збільшення пропускної спроможності судноплавних каналів;

- введення в експлуатацію нових та модернізованих перевантажувальних комплексів загальним обсягом не менше ніж 100 млн тонн на рік, що забезпечить загальну пропускну спроможність морських портів в обсязі близько 300 млн тонн;

- підвищення мінімального рівня ефективності використання перевантажувальних комплексів у морських портах до 70%, що в короткостроковій перспективі забезпечить показник вантажопереробки обсягом не менше ніж 165 млн тонн на рік;

- упровадження морськими портами інноваційної діяльності шляхом застосування новітніх технологій, здійснення заходів з ресурсозбереження, зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище (green port); забезпечення державних гарантій та захисту прав інвесторів.

Механізм залучення інвестицій у галузь включає договори концесії, оренди, угоди про спільну діяльність та інші види інвестиційних договорів, що укладаються на основі спеціальних процедур, визначених законами України. Поширюється на короткострокову перспективу практика реалізації спільних

проектів держави та приватних інвесторів з будівництва та модернізації об'єктів портової інфраструктури.

“У портах України на різних стадіях реалізації перебуває чимало інфраструктурних проектів. З найбільш масштабних – це будівництво першої черги (гідротехнічні споруди) контейнерного терміналу на Карантинному молі ДП «Одеський морський торговельний порт» за рахунок штучно створеної території, будівництво спеціалізованого морського терміналу з перевалки зернових вантажів у порту «Південний» (MV Cargo/Cargill), будівництво нового причалу в порту Миколаїв, підготовка концесійних проектів у морських портах Ольвія, Херсон, Чорноморськ і Південний. Першочергове завдання – забезпечити гармонійний розвиток портів, припортових станцій і доріг, що полегшить логістику вантажів і зробить її більш оптимальною для наших партнерів по бізнесу” [19].

### **2.3. Хеджування інвестицій у діяльність підприємств портової діяльності як спосіб запобігання фінансовій небезпеці**

Підприємницька діяльність завжди пов'язана з ризиком. Зазвичай найбільший прибуток дають операції з підвищеним рівнем ризику. Зі збільшенням рівня ризику зростає загроза втрати фінансової стійкості й банкрутства підприємства. Як економічна категорія ризик означає ймовірність виникнення непередбачуваних втрат (зменшення або повна втрата прибутку, недоотримання запланованих доходів, виникнення непередбачуваних витрат, втрата частини доходів або всього власного капіталу) у ситуації невизначеності умов фінансово-господарської діяльності.

За видами підприємницької діяльності розрізняють виробничий, комерційний та фінансовий ризики. Виробничий ризик виникає в процесі виробничої діяльності в разі виникнення перебоїв і зменшення обсягів виробництва, збільшення матеріаломісткості та трудомісткості продукції.

Комерційний ризик пов'язаний з реалізацією продукції (послуг), закупівлею сировини, матеріалів тощо й може мати місце у випадку зменшення планових обсягів реалізації, підвищення закупівельних цін, зростання витрат, втрат продукції. Фінансовий ризик виникає тоді, коли підприємства вступають у відносини з різними фінансовими інститутами (банками, інвестиційними, страховими, факторинговими, лізинговими компаніями, біржами тощо). Причинами такого ризику є інфляційні фактори, збільшення середнього рівня банківського та депозитного процентів, зменшення вартості цінних паперів тощо.

Одним з різновидів фінансового ризику є валютний, що є притаманним підприємствам портової діяльності, оскільки вони здійснюють масштабні закупівлі у валюті, тому в сучасних умовах фінансової нестабільності проблема ефективного управління валютними ризиками набуває для них особливої актуальності. Це управління виконує важливу роль у загальній системі фінансового менеджменту, забезпечуючи надійне досягнення основних цілей фінансової діяльності підприємства. Метою управління валютними ризиками є забезпечення фінансової безпеки підприємства в процесі його розвитку й запобігання можливому зниженню його ринкової вартості. Дослідження впливу фінансової нестабільності на валютні ризики є актуальною проблемою для підприємств портової галузі як суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Формування ефективної тактики та стратегії управління валютними ризиками підприємств портової діяльності, пошук шляхів зниження валютних ризиків, що виникають у процесі здійснення ними інвестиційної діяльності, набуває ще більшого значення в умовах фінансової нестабільності.

“Зростання ступеня впливу фінансових ризиків на результати діяльності й фінансову стабільність підприємства пов'язано із швидкою мінливістю економічної ситуації в країні й кон'юктурою фінансового ринку, розширенням сфери фінансових відносин господарюючих суб'єктів, появою нових фінансових технологій і інструментів, а також цілим рядом інших факторів. Тому виявлення економічної суті фінансових ризиків і встановлення форм їх впливу на результати



діяльності підприємства є одним з актуальних завдань системи фінансового менеджменту.

Важливою передумовою забезпечення економічно-фінансової безпеки підприємства є якісний фінансовий менеджмент, що являє собою систему принципів і методів розробки та реалізації управлінських рішень, пов'язаних з формуванням, розподілом і використанням фінансових ресурсів підприємства та організацією обороту його грошових коштів” [20].

У межах фінансового менеджменту вирішують питання управління фінансовими ризиками, що є складовою загальної фінансової стратегії підприємства й передбачає розробку цілої системи заходів з виявлення фінансових ризиків, оцінювання рівня їх концентрації та ймовірності виникнення небажаних наслідків ризикових подій, запобігання їм і компенсації понесених втрат.

Кількісні методи оцінювання ймовірності можливих фінансових втрат є важливою складовою інструментарію обґрунтування фінансових рішень в умовах ризику. Разом із тим, при розробці стратегії й тактики ризик-менеджменту потрібно враховувати, що не кожен вид ризику можна кількісно визначити. У випадку, коли рівень фінансового ризику точно визначити не вдається, процес обґрунтування доцільності управлінських рішень має базуватися на загальних правових прийнятих рішеннях в умовах ризику.

“Для формування ефективної системи управління фінансовими ризиками їх необхідно попередньо ідентифікувати. Ідентифікація фінансових ризиків полягає у виявленні всіх видів можливих ризиків, пов'язаних з кожною конкретною операцією чи видом діяльності. При цьому важливо у складі портфеля фінансових ризиків виділити ризики, які залежать від самого підприємства (внутрішні ризики), і зовнішні ризики, які визначаються макроекономічною ситуацією. Лише на підставі комплексного двостороннього аналізу внутрішніх можливостей підприємства й потреб зовнішнього середовища, в якій передбачається здійснення ним господарської діяльності, можна забезпечити стійкість підприємницької структури в нестабільних умовах” [21].

“Для вітчизняних підприємств найбільш характерним є операційний валютний ризик, який безпосередньо впливає на загальний рівень їх фінансової стабільності. Поняття фінансової стабільності досі є дискусійним. Так, Т. Є. Унковська вважає, що фінансова стабільність національної економіки – це такий режим функціонування економіки, коли вона перебуває в динамічному стані фінансової рівноваги; або в разі екзогенних або ендогенних шоків її відхилення від рівноваги перебуває в заданих межах, і вона здатна повернутися в режим фінансової рівноваги” [22].

“Європейський центральний банк дає таке визначення фінансової стабільності: «...вона може бути визначена як стан, за якого фінансова система, яка включає в себе фінансових посередників, ринки й ринкову інфраструктуру, здатна протистояти шокам і усувати фінансові дисбаланси, тим самим знижуючи ймовірність серйозних збоїв у процесі фінансового посередництва, які перешкоджають ефективному використанню інвестиційного потенціалу заощаджень»” [23].

“Б. І. Пшик визначає фінансову стабільність як стійкий стан фінансової системи країни, що надає змогу забезпечити безперебійне здійснення розрахунків в економіці, високий рівень довіри до фінансово-кредитних установ, відсутність надмірної волатильності фінансових ринків, ефективний розподіл фінансових ресурсів і можливість управління фінансовими ризиками, а також запас міцності у фінансовій системі, що дозволяє протистояти негативним економічним шокам у майбутньому і запобігати їх негативному впливу на економіку” [24].

Проблеми валютного ризику в зовнішньоекономічній діяльності вивчали І. Бланк, К. Буренко, І. Вербіцька, Мозговий, С. Мочерний, Р. Пікус, А. Філіпенко та ін. Незважаючи на це, у вітчизняній економічній літературі недостатньо уваги приділено проблемі хеджування валютних ризиків за допомогою інструментів строкового фінансового ринку.

“Зазвичай суб’єкти господарювання схильні до трьох видів валютних ризиків: операційного; трансляційного; економічного” [25]. Валютний ризик – це вид ризику, властивий фінансовим операціям, які супроводжують

зовнішньоекономічну діяльність підприємства. Його прояв полягає в недоотриманні прибутку в результаті безпосереднього впливу зміни обмінного курсу іноземної валюти, що використовується підприємством при здійсненні операцій. Розподіл валютних ризиків за видами фінансово-господарської діяльності підприємств портової діяльності наведено на рис. 2.8.

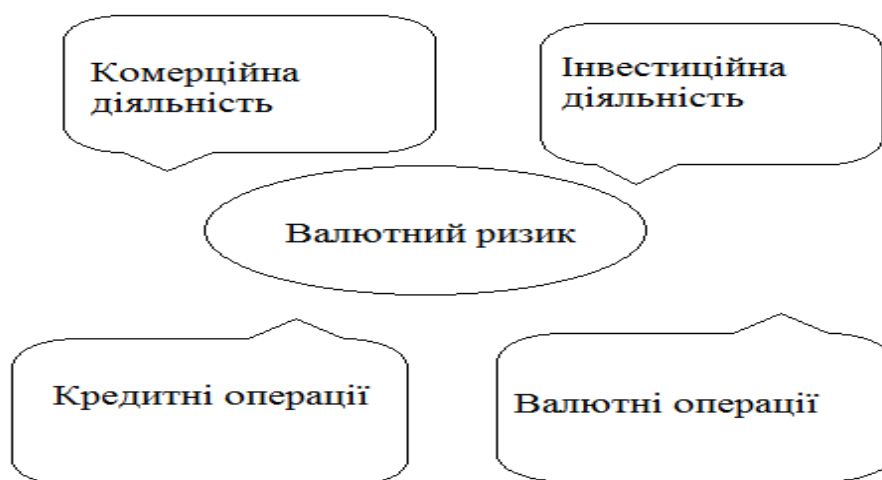


Рис. 2.9. Розподіл валютних ризиків за видами фінансово-господарської діяльності підприємств портової діяльності

*Джерело: складено автором на основі [26]*

“В умовах фінансової нестабільності проблема ефективного управління валютними ризиками підприємства набуває особливої актуальності. Це управління виконує значну роль у загальній системі фінансового менеджменту, забезпечуючи надійне досягнення основних цілей фінансової діяльності підприємства” [28]. Метою управління валютними ризиками є забезпечення фінансової безпеки підприємства в процесі його розвитку та запобігання можливому зниженню його ринкової вартості. “У сучасних умовах подальшої девальвації національної валюти, яка за останні три роки знецінилась у 3,5 рази по відношенню до долара США, одним з основних завдань, що стоять перед вітчизняними суб’єктами зовнішньоекономічної діяльності, є формування ефективної тактики і стратегії управління валютними ризиками” [25].

Важливо не лише остерігатися ризиків, а й вчасно аналізувати причини небажаного розвитку подій, враховувати попередній негативний досвід, постійно коригувати систему оперативних господарських операцій з позиції максимізації результату. Коливання курсу долару США та євро за 2018 р. наведено на рис. 2.9.

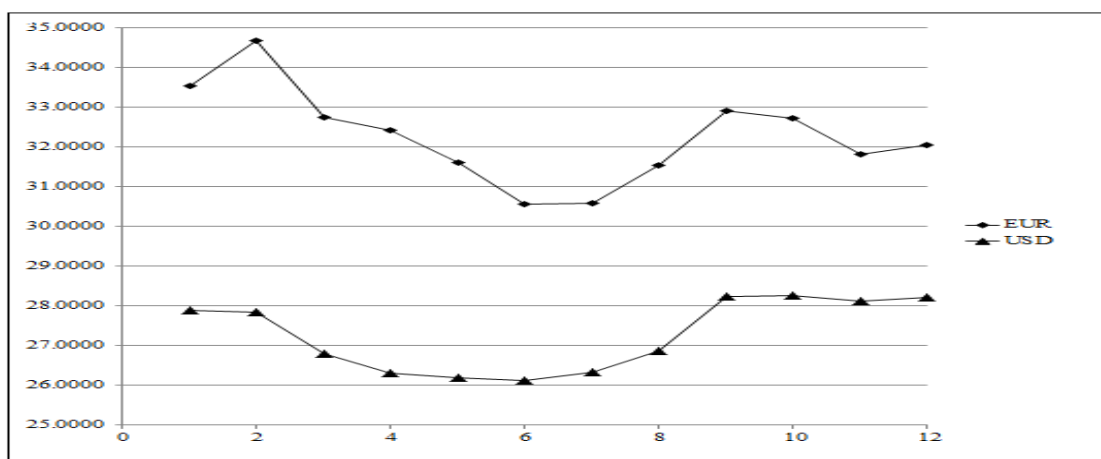


Рис. 2.9. Коливання курсу долару США та євро упродовж 2018 р.

*Джерело: складено автором*

Діяльність підприємств портової діяльності як суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності схильна до фінансової нестабільності й ризику, які викликані мінливістю середовища їх функціонування. Українські портові оператори, здійснюючи інвестування в імпортне обладнання, зазвичай планують закупівлю у валюті. Коливання валютного курсу може сприяти як покращенню, так і погіршенню фінансового стану підприємства. Тому необхідно враховувати ризик у ході ведення бізнесу та застосовувати відповідні методи управління ризиками. Одним з ефективних фінансових інструментів управління валютними ризиками на підприємствах є хеджування.

Хеджування – це засіб обмеження ризику шляхом укладання протилежної угоди; форма страхування вартості товару або прибутку, валютного ризику при здійсненні ф'ючерсних угод у банківській, страховій, біржовій та комерційній практиці. Учасники угоди мають можливість знизити ступінь фінансового ризику,

пов'язаного з можливою зміною кон'юнктури ринку, попиту чи рівня цін упродовж виконання умов угоди.

Його можна визначити також як сукупність дій та засобів, спрямованих на уникнення ризиків або їх утримання на прийнятному рівні й отримання прибутку. Хеджування являє собою систему економічних відносин учасників фінансового ринку, які пов'язані зі зниженням кредитних та цінових ризиків і досягаються за рахунок одночасності та протилежного спрямування торгових угод на строковому ринку й ринку реального товару. Інструментом хеджування є інструменти строкового ринку (деривативи) – форвардні контракти, опціони та ф'ючерсні контракти. Дериватив – це стандартний документ, що засвідчує право придбати або продати базовий актив на визначених ним умовах у майбутньому. У міжнародній практиці строкового ринку деривативами є форвардні контракти, ф'ючерсні контракти та опціони, що й покладено в основу законодавчого регулювання випуску та обігу деривативів у нашій країні.

У Законі України “Про цінні папери та фондовий ринок” подано таке визначення: “Фінансові інструменти – цінні папери, строкові контракти (ф'ючерси), інструменти грошового обігу, відсоткові строкові контракти (форварди), строкові контракти на обмін (на певну дату в майбутньому) в разі залежності ціни від відсоткової ставки, валютного курсу чи фондового індексу (відсоткові, курсові чи індексні свопи), опціони, що дають право на купівлю або продаж будь-якого із зазначених фінансових інструментів, у тому числі тих, що передбачають грошову форму оплати (курсіві та відсоткові опціони)”.

Ф'ючерси, форварди, свопи, опціони належать до похідних фінансових інструментів. Похідні фінансові інструменти або деривативи не є цінними паперами, але операції з деривативами здійснюють торговці цінними паперами, як на біржовому, так і на позабіржовому ринку. Дериватив – це договір, який передбачає одне або декілька таких зобов'язань:

1) обов'язок однієї або кожної із сторін одноразово або періодично сплачувати суми коштів (у тому числі в разі пред'явлення вимоги іншою стороною) залежно від значення базового показника;

2) обов'язок однієї із сторін на умовах, визначених при укладенні договору, у разі пред'явлення вимоги іншою стороною у майбутньому купити або продати базовий актив або укласти інший дериватив;

3) обов'язок однієї сторони здійснити відчуження базового активу на користь іншої сторони у визначений час у майбутньому, обов'язок іншої сторони прийняти та оплатити такий базовий актив.

Підтримка операцій хеджування на фінансових ринках здійснюється в середовищі SAP ERP. На сучасному етапі інформаційні технології поширюються в різні сфери господарської діяльності та закріплюють свої позиції. Автоматизація охоплює роботу підприємств усіх галузей і, крім автоматизації процесів виробництва, включає автоматизацію документообігу та обліку, аналізу, підготовки звітів та іншої інформації, що забезпечує основу й підтримку прийняття управлінських рішень. Аналіз цінкових ризиків, розробка та реалізація стратегій, хеджування, облік фінансових операцій можуть бути автоматизовані на підприємствах портової діяльності на базі інформаційної системи SAP ERP.

Ця інформаційна система передбачає доступ до фінансових інструментів засобом компонента Transaction Manager. У середовищі SAP ERP умовні фінансові ринки, доступні для реалізації хеджевих стратегій, представлені у вигляді субкомпонентів: Money Market; Foreign Exchange; Derivatives; Securities; Trade Finance. У середовищі SAP ERP здійснюються облік і інформаційна підтримка операцій хеджування на фінансових ринках, доступний детальний аналіз ризиків на основі накопичених даних обліку. Такий аналіз можна здійснити за допомогою компонента Commodity Risk Management, що надає змогу виявляти ризики зміни товарних цін і виробляти стратегію з їх хеджуванняю. Однак, у компоненті Transaction Manager також передбачені функції, що дозволяють хеджувати інші цінкові ризики, зокрема, валютний і процентний. Для забезпечення фінансової стійкості підприємств портової діяльності потрібно буде виконання ряду логічних етапів, що забезпечують методичну послідовність дій і рішень щодо управління фінансовою безпекою.

На рис. 2.10 наведено запропонований нами покроковий алгоритм оцінки фінансової безпеки підприємств портової діяльності (ППД).

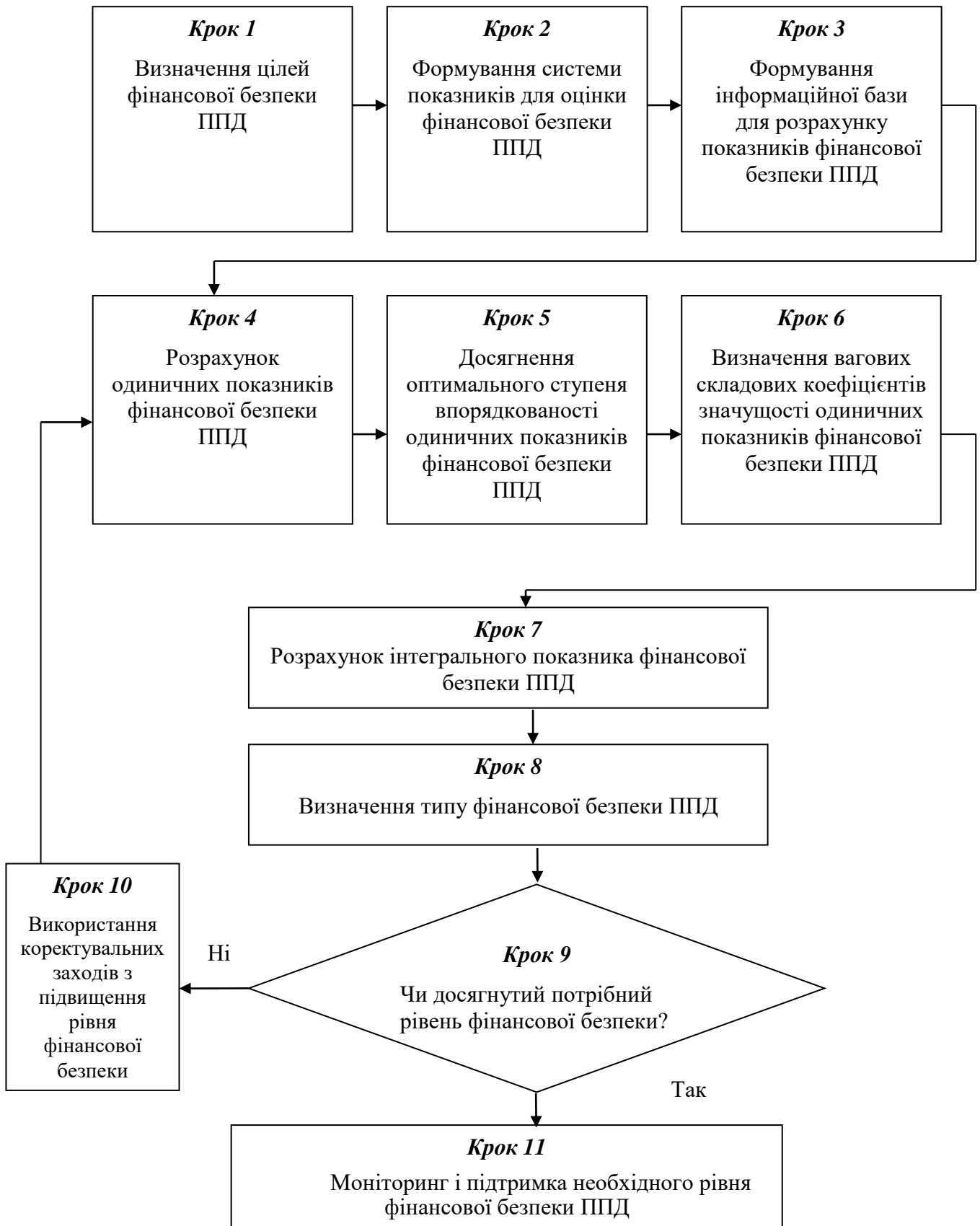


Рис. 2.10. Алгоритм оцінки фінансової безпеки підприємств портової діяльності (ППД)

Джерело: складено автором

Розглянемо детальніше крок 8 алгоритму оцінки фінансової безпеки підприємств портової діяльності – визначення типу фінансової безпеки. Зробимо акцент на методах управління валютним ризиком на підприємствах портової діяльності з використанням хеджування цінових ризиків.

Доведено, що діяльність підприємств портової діяльності як суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності схильна до фінансової нестабільності й ризику, які викликані мінливістю середовища їх функціонування. Здійснюючи інвестування в імпортне обладнання, вони зазвичай планують закупівлю у валюті. Коливання валютного курсу може сприяти як покращенню, так і погіршенню їх фінансової безпеки. Тому необхідно враховувати ризик у ході ведення ними бізнесу й застосовувати відповідні методи управління ризиками. Нами запропонований ефективний фінансовий інструмент управління валютними ризиками на підприємствах портової діяльності – хеджування із застосуванням моделі прогнозування цін.

Модель прогнозування цін була запропонована для вирішення проблеми пошуку оптимального розміру грошових коштів на валютних депозитах для інвестування в обладнання.

Модель являє собою триніоміальне дерево. Цей варіант опису майбутнього є випадковим процесом з поверненням до середнього. Цей процес більш реалістично описує динаміку цін у довгостроковій перспективі. Майбутній курс долара складається з величезної кількості чинників, серед них: політична ситуація, стан національної та світової економіки.

В умовах фінансової нестабільності курс долара до гривні набуває імовірнісного характеру, відповідно, ціни на обладнання у валюті – випадкового ймовірнісного характеру.

Розглянуто простий випадковий процес такого типу:

$$dP(t) = -aPdt + \sigma\varepsilon\sqrt{dt}, \quad (2.1)$$

де  $P(t)$  – ціна на обладнання (випадкова змінна),  $a$ ,  $\sigma$  – параметри розподілу.



Для переходу від безперервного випадкового процесу (1) до дискретного випадкового процесу введено параметри  $\Delta t$ ,  $h$ ,  $j$ .  $\Delta t > 0$  – це часовий крок, який може бути обраний довільно (наприклад,  $\Delta t$  дорівнюватиме 1 року). У виборі  $h$  і  $j$  взяли  $h = \sigma \sqrt{3 \cdot \Delta t}$ , тому що це надасть змогу мінімізувати помилку апроксимації, а як  $j$  взяти мінімальне ціле число, яке не менше за  $0,1836/a \cdot \Delta t$ , що гарантує невід’ємні значення ймовірностей переходу з вузлів.

Тоді випадковий процес графічно являє собою триноміальне дерево (рис. 2.11).

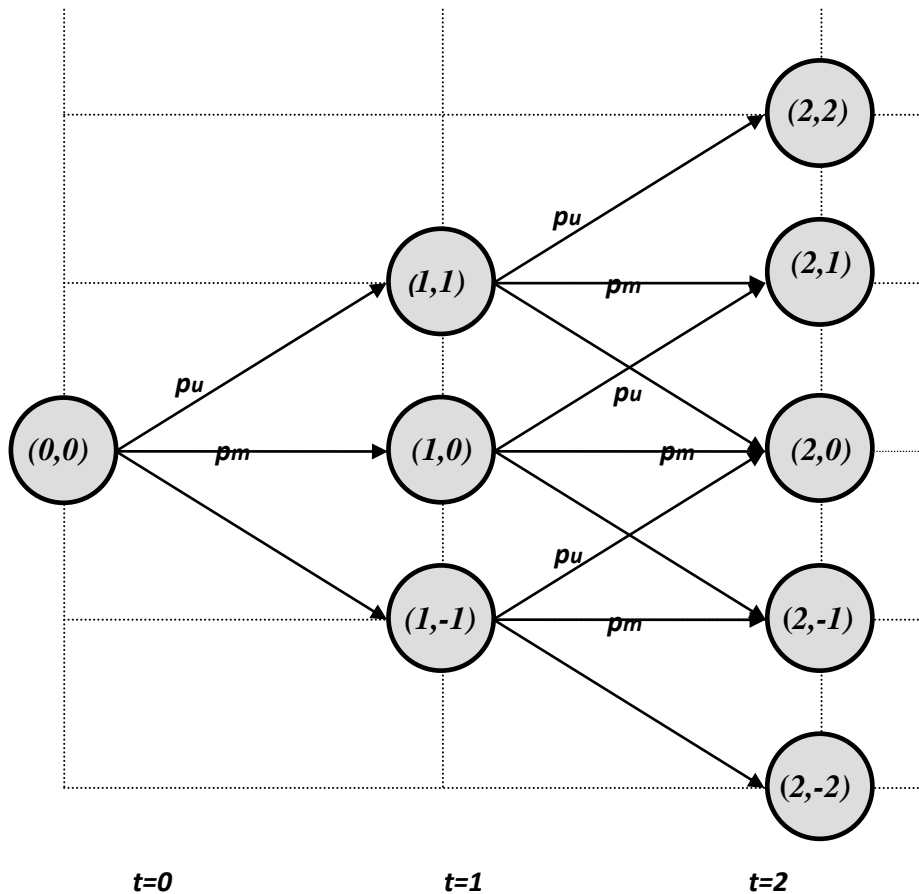


Рис. 2.11. Триноміальне дерево

На рис. 2.11 через  $(0, 0)$  позначений вузол, в якому в момент часу  $t = 0$  перебуває початкова ціна обладнання  $P_0$ ,  $(i, j)$  – це довільний вузол

триноміального дерева, причому додатне ціле число  $i$  та ціле число  $j$  такі, що у вузлі  $(i, j)$  виконуються рівності:  $t = i\Delta t$ ,  $P = jh$ .

На триноміальному дереві присутні ймовірності зміни цін на обладнання, які являють собою ймовірності переходів з вузла дерева:  $p_u$  – ймовірність зростання ціни,  $p_m$  – ймовірність зниження ціни,  $p_d$  – ймовірність того, що ціна залишиться незмінною. Ймовірності переходу з вузла по кожній з трьох гілок визначаються відповідно до очікуваного середнього зміни величини  $P$ , оціненого на історичному проміжку часу, і дисперсії цієї зміни. Як середню зміну величини  $P$  за час  $\Delta t$  взяли  $-aP \cdot \Delta t$ , а дисперсію зміни прирівняли до  $\sigma^2 \Delta t$ .

Для визначення ймовірностей  $p_u$ ,  $p_m$ ,  $p_d$  склали три рівняння. По-перше, сума  $p_u + p_m + p_d$  повинна дорівнювати одиниці як сума ймовірностей, які становлять повну групу. По-друге, для визначення очікуваного середнього зміни величини  $P$  використали формулу математичного очікування й отриманий вираз  $p_u h - p_d h$  прирівняли до  $-ajh \cdot \Delta t$ . По-третє, знайшли дисперсію зміни як різницю між математичним очікуванням квадрату змін і квадратом математичного очікування:  $p_u h^2 + p_d h^2 - a^2 j^2 h^2 \cdot (\Delta t)^2$ , і цей вираз прирівняли до  $\sigma^2 \Delta t$ .

Таким чином, отримано систему рівнянь:

$$\begin{aligned} p_u + p_m + p_d &= 1, \\ p_u h - p_d h &= -ajh \cdot \Delta t, \\ p_u h^2 + p_d h^2 - a^2 j^2 h^2 \cdot (\Delta t)^2 &= \sigma^2 \Delta t. \end{aligned} \tag{2.2}$$

Рішення системи (2.2) надає змогу знайти формули для розрахунку ймовірностей зміни ціни на обладнання та ймовірності того, що вона залишиться незмінною для кожного вузла:

$$\begin{aligned}
 P_u &= \frac{1}{6} + \frac{a^2 j^2 (\Delta t)^2 - aj\Delta t}{2}, \\
 P_m &= \frac{2}{3} - a^2 j^2 (\Delta t)^2, \\
 P_d &= \frac{1}{6} + \frac{a^2 j^2 (\Delta t)^2 + aj\Delta t}{2}.
 \end{aligned}
 \tag{2.3}$$

Для ілюстрації використання запропонованого підходу припустимо, що  $a = 0,3$ ,  $\sigma = 0,01$  і  $\Delta t = 1$  рік. Тоді максимальне значення  $j$  дорівнюватиме 2, а  $h = 0,01\sqrt{3} \approx 0,0173$ . Розраховані значення ймовірностей переходу з вузлів для декількох значень  $a$  і  $\Delta t$  подано в табл. 2.11.

Таблиця 2.11

### Ймовірності переходу з вузлів триноміального дерева

Вузол	$a = 0,15, \Delta t = 1$			$a = 0,3, \Delta t = 0,5$		
	$P_u$	$P_m$	$P_d$	$P_u$	$P_m$	$P_d$
(0, 0)	0,1667	0,6667	0,1667	0,1667	0,6667	0,1667
(1, 1)	0,2529	0,6442	0,1029	0,1029	0,6442	0,2529
(1, 0)	0,0467	0,3067	0,6467	0,1667	0,6667	0,1667
(1, -1)	0,0617	0,5767	0,3617	0,2529	0,6442	0,1029
(2, 2)	0,1667	0,6667	0,1667	0,0467	0,3067	0,6467
(2, 1)	0,3617	0,5767	0,0617	0,0617	0,5767	0,3617
(2, 0)	0,6467	0,3067	0,0467	0,1667	0,6667	0,1667
(2, -1)	0,1667	0,6667	0,1667	0,3617	0,5767	0,0617
(2, -2)	0,2529	0,6442	0,1029	0,6467	0,3067	0,0467

Далі для знаходження ціни на обладнання в кожному вузлі дерева необхідно розрахувати дельту ціни. Вона буде являти собою різницю між двома отриманими цінами на обладнання, представленими на дереві. Для знаходження значення зміни використовують формулу

$$\Delta P = P_0 \cdot \sigma \sqrt{3} \cdot \Delta t
 \tag{2.4}$$

Після цього генерується випадкове число в діапазоні від 0 до 1. Залежно від того, до якого діапазону ймовірностей воно потрапить, ціна обладнання підвищується, знижується або залишається незмінною. Використання цього методу надасть можливість прогнозувати ціни на обладнання, знизити фінансові ризики та втрати й таким чином покращити рівень фінансової безпеки підприємств портової діяльності.

Далі розглянемо використання хеджування як способу зниження валютного ризику та підвищення рівня фінансової безпеки підприємства. Хеджування – це процес зниження ризику, спрямований на створення захисту від фінансових втрат у майбутньому. Хеджування як варіант мінімізації фінансових ризиків розглядають у широкому й прикладному аспектах.

“У широкому розумінні хеджування являє собою процес використання будь-яких механізмів (внутрішніх і зовнішніх) зменшення ризику фінансових втрат. У вузькому, прикладному, розумінні хеджування – це внутрішній механізм нейтралізації фінансових ризиків, заснований на використанні різних фінансових інструментів (похідних цінних паперів – деривативів (опціонів, свопів, форвардних та ф’ючерсних контрактів)), що підтверджують право або зобов’язання його власника купити або продати цінні папери, валюту, товари тощо на заздалегідь визначених ним умовах у майбутньому періоді.

Хеджування ф’ючерсами та опціонами здійснюється на біржах, тому додатково виникають відносини між підприємствами й біржами, брокерами, кліринговими палатами з питань купівлі-продажу цих фінансових інструментів. Здійснення хеджування валютних ризиків передбачає необхідність використання в діяльності підприємств іноземної валюти, що в цьому випадку характеризується як об’єкт хеджування” [29].

Ринок деривативів в Україні є доволі молодим сегментом фінансового ринку та представлений ф’ючерсними контрактами, опціонами й опціонними сертифікатами. Валютні ф’ючерсні контракти виникли лише в 2015 р., тому можна зробити висновок, що українські суб’єкти мають не так багато досвіду в галузі управління валютними ризиками порівняно з іншими європейськими

країнами. У 2017 р. емісія деривативів була здійснена двома випусками опціонних сертифікатів на загальну суму 32,5 млн грн. Наприкінці 2017 р. кількість випусків деривативів, що перебувають в обігу на фондових біржах, становила 249 од. За підсумками 2017 р. обсяг торгівлі деривативами становив 5,62 млрд грн. Якщо розглядати в розрізі за видами ринків, то всі операції здійснювалися в сегменті строкового ринку. Найбільш популярними за типом є форвардні контракти для валютних пар: GBP/USD, USD/UAH, EUR/USD, USD/JPY. Ринок деривативів упродовж останніх трьох років скорочується [30].

Морські порти та підприємства портової діяльності досить часто проводять заміну обладнання. Це пов'язано з тим, що щороку збільшуються габарити оброблюваних суден і потужностей, й існуючого обладнання стає недостатньо. Конкурентна боротьба за вантажовласників змушує портовиків переходити на більш сучасне обладнання.

“Порти України до 2020 р. мають реалізувати не менше ніж 46 інвестиційних проектів загальною кошторисною вартістю близько 44 млрд грн. Велика частина проектів передбачає реконструкцію й будівництво нових перевантажувальних потужностей, включаючи будівництво нових причалів і комплексів. Так, через «ТрансІнвестСервіс» – найбільший приватний портовий оператор в Україні, перевантажується кожна четверта тонна експортного зерна. Потужності складських територій становлять 2,7 млн тонн. Щоб цього досягти, «ТрансІнвестСервіс» за час свого існування інвестував у розвиток своєї інфраструктури та обладнання близько 550 млн доларів” [31].

Серед великих вантажопотоків, які переробляються в українських морських портах, сьогодні найбільш динамічно зростають зернові. Якщо в 2010 р. у вітчизняних морських портах (з урахуванням приватних терміналів і кримських портів) перевантажувалось 18,92 млн тонн зернових вантажів, то в 2017 р. – вже 40,65 млн тонн, тобто вантажопотік збільшився більше ніж у 2 рази. Саме зростання зернового експорту стало потужним стимулом для найбільш масштабного в історії незалежної України портового будівництва.

“У 2009 р. компанія «Бориваж» в ДП «МТП «Південний» побудувала причал довжиною 300 метрів з глибинами 15 метрів для свого зернового терміналу. У 2012 р. компанія «Ніка-Тера» побудувала для перевалки зерна причал № 11 довжиною 300 метрів з глибинами 11,7 метрів (зернові вантажі перевалюють сьогодні і на причалі № 10). У 2018 р. створено два причали на нових терміналах компанії «М. В.Карго» в ДП «МТП «Південний» (довжина – 428 метрів і глибина 15 метрів) і компанії «Евровнешторг» в порту Ольвія (довжина – 280 метрів і глибина 12 метрів). Крім того, компанія «Нібулон» у 2018 р., розвиваючи свій зерновий термінал у Миколаєві, подовжила один з його причалів із 104 метрів до 222 метрів” [32].

Таким чином, для усунення впливу фінансової нестабільності на валютні ризики підприємств портової діяльності при валютному інвестуванні в обладнання пропонуємо використовувати інструмент хеджування. Застосування цього методу наочно покажемо на прикладі: у грудні 2019 р. стивідорній компанії буде потрібно 1 000 000 дол. США для оплати імпортного обладнання; з метою зниження операційного валютного ризику компанія укладає в січні 100 ф'ючерсних контрактів на придбання 10 000 дол. США кожний, усього на суму 1 000 000 дол. США. Дані про поточний курс валюти подано в табл. 2.12.

*Таблиця 2.12*

#### **Розрахунок вартості товарного контракту за поточним курсом**

Місяць	Курс, грн за 1 дол. США	Порядок розрахунку вартості товарного контракту	Вартість товарного контракту (справедлива вартість об'єкта хеджування), грн
Жовтень	28,00	28,00*1000000 дол. США	28 000 000
Грудень	27,90	27,90*1000000 дол. США	27 900 000

Джерело: складено автором на основі [32].

Витрати через зростання курсу становитимуть:  $28000000 - 27900000 = 100000$ .  
Це відображено в табл. 2.13.

**Ф'ючерсний курс**

Місяць	Курс (гривень за 1 дол. США)	Порядок розрахунку вартості ф'ючерсних контрактів	Вартість ф'ючерсних контрактів (справедлива вартість інструмента хеджування), грн
Жовтень	28,10	$28,10 * 10000 \text{ дол.США} * 100 \times$ 100 контрактів	28 100 000
Грудень	28,02	$28,02 * 10000 \text{ дол.США} * 100$ контрактів	28 020 000

Джерело: складено автором на основі [33].

Оскільки валюта була куплена за нижчою ціною, розмір прибутку дорівнюватиме:  $28\,100\,000 - 28\,020\,000 = 80\,000$  грн. Отже, втрати частково (на 80%) будуть компенсовані:  $100\,000 - 80\,000 = 20\,000$  грн. Коефіцієнт ефективності хеджування дорівнюватиме:  $\text{Кеф} = 100\,000 : 80\,000 = 1,25$ .

Такий приклад хеджування вважається ефективним та означає, що зміна грошового потоку за об'єктом хеджування незначно перевищує (у 1,25 рази) зміну грошового потоку від інструмента хеджування. Якщо перевищення було б більшим, то операція хеджування була б неефективною.

Потрібно звернути увагу на те, що в цьому прикладі розглянутий окремий випадок, коли обсяг ф'ючерсних позицій, що відкриваються, цілком відповідає обсягу позицій, що хеджуються, і терміни постачання на ринку ф'ючерсів збігаються з потребами хедеру (різновид учасника біржової торгівлі, що має на меті здійснення операцій на біржі для захисту від ризику зміни ціни).

Виходячи із цього, можна зауважити, що відносини хеджування поділяють на три види: хеджування справедливої вартості, хеджування грошових потоків і хеджування чистих інвестицій у закордонну компанію.

1. Хеджування справедливої вартості. У цьому випадку хеджується ризик певного активу або певного зобов'язання (наприклад, змін у справедливій вартості цінних паперів в іноземній валюті з фіксованими ставками в результаті змін ринкових процентних ставок).

2. При хеджуванні грошових потоків хеджується ризик руху грошових потоків, що належать до:

- певних активів або зобов'язань (наприклад, майбутні процентні виплати за валютними кредитами);
- очікуваної угоди (наприклад, очікувана купівля або продаж валюти);
- твердої угоди (наприклад, контракт купівлі-продажу матеріального активу за фіксованою ціною, вираженою в іноземній валюті).

3. При хеджуванні чистих інвестицій у закордонну компанію хеджуються ризики, пов'язані зі змінами валютних курсів.

## **Висновки до розділу 2**

1. Доведено, що морські транспортні послуги є системотвірною ланкою світового господарства, що забезпечує розвиток економічної системи країни та суттєво впливає на темпи приросту світової торгівлі. Разом з лібералізацією, розвитком комунікацій і стандартизацією, розвиток транспортної інфраструктури може бути визнаний основою процесу глобалізації.

2. Визначено, що серед специфічних робіт, які виконують у порту, особливе місце посідає стивідорна діяльність, від якої суттєво залежить не лише фінансова стійкість, а й конкурентоспроможність товарів на різних ринках. Її варто розглядати як діяльність суб'єктів господарювання, що пов'язана з завантаженням/розвантаженням суден і спрямована на отримання доходу в грошовій або іншій формах.

3. Доведено, що стивідорні послуги – це ті специфічні послуги, які є основою регулювання відносин між портом, перевізником, відправником та одержувачем вантажу. Значення цих послуг дуже високе.

4. На основі аналізу світового та вітчизняного ринку специфічних (стивідорних) послуг зроблено висновок про наявність позитивної тенденції розвитку. Реалізація стивідорних послуг здійснюється в межах портового



господарства кожної країни, що є першочерговим об'єктом державного регулювання й нагляду в цій галузі.

5. Розглянуто різні підходи до усунення впливу фінансової нестабільності на валютні ризики підприємств портової діяльності при придбанні обладнання за валюту за запропоновано використувувати інструмент хеджування.

6. Визначено способи та методи хеджування інвестиційної діяльності підприємств портової діяльності. Метою хеджування є уникнення валютного ризику – фіксація майбутнього обмінного курсу. Це надасть змогу або цілком ліквідувати, або частково нейтралізувати ризик можливих втрат.

Основні результати, отримані в другому розділі, відображено в наукових працях, наведених у списку використаних джерел [12; 19; 28].

## **Список використаних джерел до розділу 2**

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР.  
URL: <http://zakon1.rada> (дата звернення: 16.10.2018).

2. Олефір І. М. Еволюция места и роли стивидорных услуг в деятельности морских торговых портов. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. пр. Одесса, 2006. № 25. С. 10–24.

3. Олефир И. М. Развитие стивидорного бизнеса в морских торговых портах. *Современные порты – проблемы и решения*: материалы Первой Междунар. науч.-практ. конф (Одесса, 15–16 февраля 2007 г.). Одесса, 2007. С. 15–17.

4. Луговцов А. Ф. Управление стивидорными компаниями в зарубежных портах: учеб. пособие. Одесса: ММФ-ОИИМФ, 1985. 56 с.

5. Олефір І. М. Концептуальные направления развития сферы стивидорных услуг в морских торговых портах. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. пр. Одеса, 2003. № 15. С. 89–103.

6. Олєфір І. М. Формирование эффективной системы организации стивидорного обслуживания. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. пр. Одеса, 2003. № 16. С. 113–131.

7. Управління зовнішньоекономічною діяльністю: навч. посібник / І. І. Дахно, Н. В. Альбіщенко, А. О. Жебровський та ін. Київ: Центр учбової літератури, 2007. 328 с.

8. Економічні закони розвитку морських портів: теорія і практика. URL: <http://dt.ua/ECONOMICS/>.

9. Review of maritime transport 2018. URL: [http://www.unctad.org/en/-docs/rmt2018\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/-docs/rmt2018_en.pdf) (дата звернення: 16.10.2018).

10. Закон України «Про морські порти України» № 406-VII від 04.07.2013 / Верховна Рада України // Офіційний сайт. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/> (дата звернення: 16.10.2018).

11. Trujillo L., Nombela G. Privatization and regulation of the seaport industry. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria Dpto. Analisis Economico Aplicado. [S. 1., s.a.]. P. 35.

12. Shumlianska O. I., Krysyuk L. M., Chebanova T. E. Theoretical research of seaport's infrastructure development. *Ефективна економіка*. Дніпропетровськ: ДДАЕУ, 2017. Вип. № 2. С. 55–71. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua> (дата звернення: 16.10.2018).

13. Про морську політику України: розпорядження Кабінету міністрів України від 20.05.2009 № 545-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/> (дата звернення: 16.10.2018).

14. Риженкова Н. Вантажообіг портів України 2018: головні тренди. URL: <https://ports.com.ua/uk/articles/gruzooborot-portov-ukrainy-2018-glavnye-trendy> (дата звернення: 16.10.2018).

15. Топ-25 зернових терміналів України. URL: <https://ports.com.ua/uk/articles/top-25-zernovykh-terminalov-ukrainy> (дата звернення: 16.10.2018).

16. Обсяги переробки вантажів в морських портах за січень-лютий 2018. URL: <https://morhoz.odessa.gov.ua/obsyagy-pererobky-vantazhiv-v-morskyh-portah-za-sichen-lyutyj-2018-fakt> (дата звернення: 16.10.2018).

17. Динаміка переробки контейнерів в морських портах України. URL: <http://uspa.gov.ua/golovna/362-ukrainskij/verkhne-menu/pokazniki-roboti/pokazniki-roboti-2018> (дата звернення: 16.10.2018).

18. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files/202038.pdf> (дата звернення: 16.10.2018).

19. Махуренко Г. С., Чебанова Т. Е. О взаимодействии транспорта в морском порту. *Развиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2017. Вип. № 1 (58). С. 5–16.

20. Москвіченко І. М., Крисюк Л. М., Кастельянос Трухільо А. Концептуальні питання, щодо рівня економічної безпеки стивідорних компаній. *Молодий вчений. Економічні науки*. Херсон, 2016. Вип. 3 (30). С. 111–114.

21. Крисюк Л. М., Корецька О. В. Управління стійкістю розвитку малих і середніх підприємницьких структур портової діяльності. *Молодий вчений*. 2015. № 4 (19). С. 82–86.

22. Унковская Т. Е. Парадоксы монетарной политики и новая парадигма понимания феномена финансовой стабильности. *Стратегия и тактика денежно-кредитной политики России и Украины и мировой экономической кризис*: сб. статей. Москва: Ин-т экономики РАН, 2010. С. 95–126.

23. European Central Bank. Financial Stability Review / European Central Bank, 2010. URL: [http://www.ecb.int/pub/pdf/other/financialstabilityreview\\_201006en.pdf](http://www.ecb.int/pub/pdf/other/financialstabilityreview_201006en.pdf) (дата звернення: 16.10.2018).

24. Пшик Б. И. Финансовая стабильность: сущность и особенности проявления. *Вестник СевГТУ*. Севастополь: Изд-во СевГТУ, 2013. Вып. 138: Економіка і фінанси. С. 91–96.

25. Мелих О. Ю. Валютні ризики суб'єктів господарювання та напрями їх мінімізації в умовах глобальної фінансової нестабільності. *Другі наукові читання пам'яті С. І. Юрія*: зб. наук. пр. Тернопіль, 2016. С. 93–96.

26. Халл Дж. Опционы, фьючерсы и другие производные финансовые инструменты. Москва, Санкт-Петербург, Киев: Вильямс, 2014. 1064 с.

27. Окулов В. Л. Риск-менеджмент: основы теории и практика применения. Санкт-Петербург: Высшая школа менеджмента, 2017. 165 с.

28. Чебанова Т. Є. Врахування ринкових чинників при прийнятті інвестиційних рішень. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2011. Вип. 34. С. 172–182.

29. Архів валютних курсів. *Мінфін*. URL: <https://index.minfin.com.ua/exchange/archive/nbu/curr/2018-12-03> (дата звернення: 16.10.2018).

30. Річний звіт за 2017 рік Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку. URL: <https://www.nssmc.gov.ua/wp-content/uploads/2018/07/Річний-звіт-НКЦПФР-2017.pdf> (дата звернення: 16.10.2018).

31. Стадник В. Г., Крисюк Л. М., Москвіченко І. М. Вплив асиметрії інформації на ринок підприємств транспортних послуг. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*: зб. наук. пр. (випуск 23 (частина 1)). Одеса, 2017. Вип. 23. Ч. 1. С. 55–58.

32. Константин Ильницкий. Какие зерновые терминалы построили в 2018 году и планы на 2019-й. *Порты Украины*. URL: <https://ports.com.ua/.../kakie-zernovye-terminaly-postroili-v-2018-godu-i-planu-na-2...> (дата звернення: 16.10.2018).

33. Петрашко Л. П. Валютні операції: навч. посібник. 2-ге вид., переробл. і доповн. Київ: Знання, 2012. 271 с.

34. Реверчук Н. Й. Управління економічною безпекою підприємницьких структур. Львів: ЛБІ НБУ, 2004. 195 с.

35. URL: <https://latifundist.com/novosti/43181-nazvany-top-5-chastnyh-stividornyh-kompanij-v-2018-g> (дата звернення: 16.10.2018).

36. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/analitika/analitika-2019/16763-vyshli-v-plyus-itogi-2018-goda-dlya-ukrainskikh-portov> (дата звернення: 16.10.2018).

### РОЗДІЛ 3

## ОБҐРУНТУВАННЯ ІНСТРУМЕНТАРІЮ ОЦІНКИ РІВНЯ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

### 3.1. Розрахунково-аналітичні методи оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності

Розробка методів оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності має важливе методологічне значення, що пов'язано з необхідністю майже щоденного знання їх фінансового стану й завдяки цьому підтримання в ринкових конкурентних умовах на належному рівні. Оцінка рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності важлива також при отриманні кредитів від комерційних банків. Зрозуміло, що ймовірність отримання ними кредитів при незадовільному стані фінансової безпеки зводиться до нуля.

“Якщо на рівні держави методи оцінки рівня фінансової безпеки вже розроблені” [1], то на рівні підприємств, у тому числі підприємств портової діяльності, вони залишаються дискусійними. Це, насамперед, стосується вибору критеріїв оцінки фінансової безпеки підприємства, системи показників, що її характеризують, і методичних підходів до визначення рівня фінансової безпеки.

“Оцінка фінансової безпеки підприємства портової діяльності передбачає, перш за все, ідентифікацію його фінансового стану. Проведені дослідження дозволили зробити певні кроки в напрямі формування системи показників для оцінки рівня фінансової безпеки” [2], однак необхідне її подальше уточнення. Принципово така система повинна включати різні групи кількісних показників, що характеризують той або інший напрям у забезпеченні фінансової безпеки підприємства.

Рівень фінансової безпеки підприємств портової діяльності повинен базуватися на аналізі його фінансового стану. Загалом фінансовий стан

підприємства оцінюють на основі показників, які відображають фінансово-господарську діяльність підприємства, наявність, розміщення, використання та рух ресурсів підприємства. Як відомо, до основних напрямів аналізу фінансового стану підприємства належать: аналіз ліквідності підприємства; аналіз платоспроможності і фінансової стійкості підприємства; аналіз ділової активності підприємства; аналіз рентабельності підприємства. Характеристика підприємства за цими напрямками дозволяє дати оцінку його фінансовому стану як здатності фінансувати свою діяльність та ефективно використовувати фінансові ресурси.

Аналіз фінансового стану проведемо на базі підприємства портової діяльності – приватної стивідорної компанії ТОВ “Бруклін-Київ Порт”. Необхідно розрахувати показники за основними групами, тобто показники ліквідності та платоспроможності, фінансової стійкості, рентабельності, ділової активності. Інформаційною базою для розрахунку цих показників виступають основні форми фінансової звітності компанії, а саме: бухгалтерський баланс і звіт про фінансові результати. Ліквідність підприємства – це його здатність швидко реалізувати активи та одержати кошти для погашення поточних зобов’язань. Від того, як швидко й ефективно підприємство здійснює ці процеси, залежить ефективність його діяльності в цілому.

“Перелік та характеристику показників для оцінки ліквідності подано в табл. 3.1” [3].

Таблиця 3.1

### Характеристика показників оцінки ліквідності підприємства

Назва показника	Формула розрахунку	Нормативне значення	Характеристика показника
1	2	3	4
Коефіцієнт покриття	$K_p = OA / ПЗ$	$>1$	Характеризує здатність компанії забезпечити свої короткострокові зобов’язання за рахунок поточних активів
Коефіцієнт швидкої ліквідності	$K_{шл} = (ГК + ДЗ + ЛЦП) / ПЗ$	0,6–0,8	Показує, яку частину поточних зобов’язань компанія спроможна погасити за рахунок найбільш ліквідних оборотних активів

## Продовження табл. 3.1

1	2	3	4
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	$Кал = \frac{ГК}{ПЗ}$	>0,2 збільшення	Дозволяє визначити частку короткострокових зобов'язань, що компанія може погасити за рахунок грошових коштів
Чистий оборотний капітал	$ЧОК = ОА - ПЗ$	>0, збільшення	Перевищення оборотних активів над короткостроковими зобов'язаннями означає, що компанія не тільки може погасити свої короткострокові зобов'язання, а й має резерви для розширення діяльності

Джерело: [4].

Умовні позначення: ОА – оборотні активи; З – запаси; ГК – грошові кошти та їх еквіваленти; ПЗ – поточні зобов'язання.

Розрахуємо показники ліквідності ТОВ “Бруклін-Київ Порт” і наведемо їх у табл. 3.2. та на рис. 3.1.

Таблиця 3.2

## Показники ліквідності ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за 2015–2017 рр.

Показники	Рік			Темп приросту, %		
	2015	2016	2017	2016/2015	2017/2016	2017/2015
Коефіцієнт покриття	1,92	3,54	1,55	84,26	-56,09	-19,09
Коефіцієнт швидкої ліквідності	1,68	2,89	1,38	71,76	-52,42	-18,27
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,36	0,18	0,40	-50,70	122,22	12,36
Чистий оборотний капітал, тис. грн	6707,9	10565,40	4324,7	57,51	-59,07	-35,53

Джерело: складено автором на основі [4].

На основі даних табл. 3.2 можна зробити висновки, що коефіцієнт покриття протягом досліджуваного періоду перевищував нормативне значення (1), що свідчить про достатність оборотних коштів для покриття поточних зобов'язань. Це означає, що компанія має можливість вчасно погасити свої борги. Але для цього показника характерна неоднорідна тенденція – в 2016 р. він збільшився на 84,26% порівняно з 2015 р., у 2017 р. показник зменшився на 56,09% відносно 2016 р. і становив 1,55.

Для коефіцієнта швидкої ліквідності нормативне значення дорівнює 0,6–0,8. У ТОВ «Бруклін-Київ Порт» у 2015–2017 рр. цей показник перевищує нормативне значення. Така ситуація свідчить про високий рівень ліквідності та платоспроможності підприємства, оскільки ліквідних ресурсів достатньо для погашення всіх поточних зобов'язань. У 2016 р. він збільшився на 71,76% порівняно з 2015 р., але в 2017 р. – зменшився на 52,42%.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності за 2015–2017 рр. відповідав нормативному значенню –  $>0,2$ . У 2016 р. він зменшився порівняно з 2015 р. на 50,70%. Таке зменшення пов'язано зі скороченням готівкових грошових коштів на підприємстві й зростанням поточних зобов'язань. У 2017 р. коефіцієнт абсолютної ліквідності збільшився на 122,22% порівняно з 2016 р.

Чистий оборотний капітал за 3 роки був зі знаком «+», що говорить про спроможність підприємства розширювати свою діяльність без додаткового залучення позикових коштів. За період чистий оборотний капітал зменшився на 35,53%.

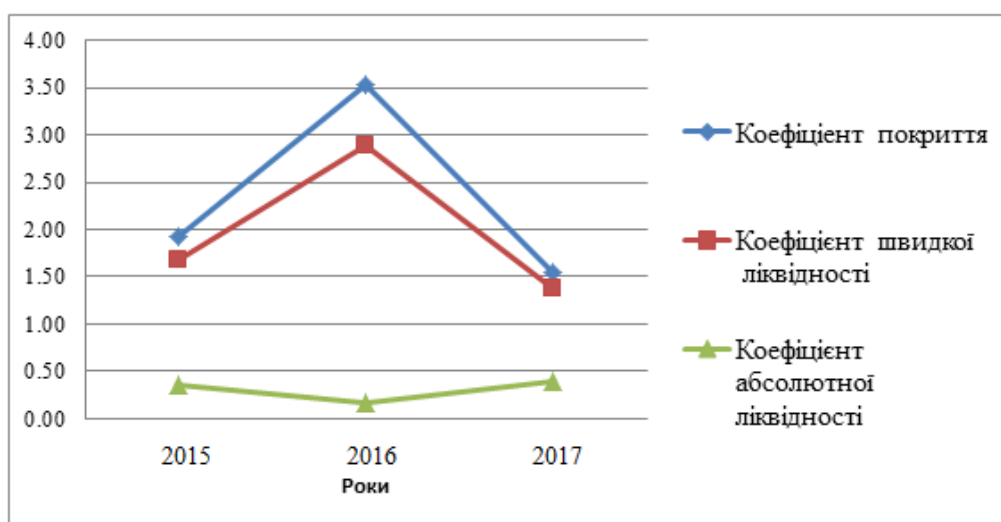


Рис. 3.1. Динаміка показників ліквідності ТОВ «Бруклін-Київ Порт» за 2015–2017 рр.

*Джерело: складено автором*



Крім відносних показників ліквідності, потрібно визначити ще ліквідність балансу ТОВ “Бруклін-Київ Порт”. Ліквідність балансу розраховують як ступінь покриття зобов’язань підприємства його активами, термін переходу яких у грошову форму відповідає терміну погашення зобов’язань. Аналіз ліквідності балансу підприємства за 2015–2017 рр. подано в табл. 3.3.

Таблиця 3.3

**Аналіз ліквідності балансу ТОВ “Бруклін-Київ Порт”  
за 2015–2017 рр., тис. грн**

Стаття активу	Рік			Стаття пасиву	Рік		
	2015	2016	2017		2015	2016	2017
Найбільш ліквідні активи (А1)	2595,3	730,4	3125,2	Найбільш термінові пасиви (П 1)	4926,4	2108,2	2030,4
Активи, що швидко реалізуються (А2)	9676,48	11305,8	7618,9	Короткострокові пасиви (П 2)	2369,7	2056,8	5789,1
Активи, що повільно реалізуються (А 3)	1732,2	2694,2	1400,1	Довгострокові пасиви (П 3)	-	10325,9	7339,2
Активи, що важко реалізуються (А4)	11270,2	14534	15907,2	Постійні пасиви (П 4)	17978,1	14825,4	12939

Джерело: складено автором на основі [4].

“Співвідношення найбільш ліквідних активів та найбільш термінових пасивів дає змогу з’ясувати поточну ліквідність ( $A1 > П1$ ), яка свідчить про платоспроможність підприємства на найближчий проміжок часу.  $A2 > П2$  – свідчить про тенденцію в майбутньому до збільшення поточної ліквідності.  $A3 > П3$  – означає, що в майбутньому при своєчасному надходженні коштів від продажів і платежів компанія може бути платоспроможною на період, рівний середній тривалості одного обороту оборотних коштів після дати складання балансу;  $A4 < П4$  – показує співвідношення платежів і надходжень на перспективу” [5].

Проведемо аналіз ліквідності балансу за 2017 р. Ситуація, що склалася на ТОВ “Бруклін-Київ Порт”, свідчить про те, що ліквідність його балансу

відрізняється від абсолютної й може бути представлена таким чином:  $A1 > П1$ ;  $A2 > П2$ ;  $A3 < П3$ ;  $A4 > П4$ .

Отже, ми бачимо, що поточна ліквідність на достатньому рівні, оскільки  $A1 > П1$ ;  $A2 > П2$ . Що стосується перспективної ліквідності, то вона перебуває на недостатньому рівні, оскільки  $A3 < П3$ ;  $A4 > П4$ , підприємству не вистачає коштів на перспективну діяльність.

“Аналіз фінансової стійкості та платоспроможності підприємства є досить важливим етапом при аналізі його фінансового стану. У довгостроковому плані фінансова стійкість характеризується відношенням власних і позикових коштів” [6]. Під фінансовою стійкістю підприємства також розуміють забезпечення запасів і витрат джерелами коштів для їх формування.

Фінансова стійкість – це такий стан підприємства, коли обсяг його майна (активів) достатній для погашення зобов'язань, тобто підприємство платоспроможне. Іншими словами, фінансова стійкість підприємства – це такий його стан, коли вкладені в підприємницьку діяльність ресурси окупаються за рахунок грошових надходжень від господарювання, а отриманий прибуток забезпечує самофінансування та незалежність підприємства від зовнішніх залучених джерел формування активів. Визначається фінансова стійкість відношенням вартості матеріальних оборотних активів (запасів і витрат) до величини власних та позикових джерел коштів для їх формування.

Для характеристики фінансової стійкості підприємства використовують систему абсолютних та відносних показників. Найбільш узагальнюючими абсолютними показниками фінансової стійкості є відповідність або невідповідність (надлишок або нестача) джерел коштів для формування запасів та витрат, тобто різниця між сумою джерел коштів і сумою запасів та витрат.

За рівнем покриття різних видів джерел суми запасів і витрат розрізняють такі види фінансової стійкості підприємства:

– абсолютна стійкість фінансового стану, коли власні джерела формування оборотних активів покривають запаси й витрати. При цьому наявність власних джерел формування оборотних активів визначається за балансом підприємства як

різниця між сумою джерел власних та притриманих до них коштів і вартістю основних фондів та інших необоротних активів;

– нормальний стійкий фінансовий стан, коли запаси й витрати покриваються сумою власних джерел формування оборотних активів і довгостроковими позиченими джерелами;

– нестійкий фінансовий стан, коли запаси й витрати покриваються сумою власних джерел формування оборотних активів, довгострокових позикових джерел, короткострокових кредитів і позик;

– кризовий фінансовий стан, коли запаси й витрати не покриваються всіма видами можливих джерел їх забезпечення (власних, позикових тощо), підприємство перебуває на межі банкрутства.

Для виявлення фінансової стійкості підприємства нами було розраховано відповідну групу показників, поданих у табл. 3.4.

Таблиця 3.4

### Характеристика показників оцінки платоспроможності та фінансової стійкості компанії

Назва показника	Формула розрахунку	Нормативне значення	Характеристика показника
Коефіцієнт платоспроможності	$K_p = BK / П(Б)$	$>0,5$	Коефіцієнт характеризує частку коштів, вкладених власниками компанії в загальну вартість майна
Коефіцієнт фінансування (фінансової стабільності)	$K_f = BK / (ДП + ПЗ)$	$<1$ , зменшення	Характеризує обсяг позикових коштів на одиницю власних коштів
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами	$K_z = ВОК / ОА$	$>0,1$	Показує забезпеченість компанії власними оборотними активами
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	$K_m = ВОК / BK$	$>0$ , збільшення	Показує, яка частина власного капіталу використовується для фінансування поточної діяльності, тобто вкладена в оборотні активи

Джерело: [4].

Умовні позначення: Б – валюта балансу; П – загальна сума пасивів; ОА – оборотні активи; ВК – власний капітал; ВОК – власні оборотні (обігові) кошти; ДП – довгострокові пасиви (зобов'язання); ПЗ (КЗ) – поточні або короткострокові зобов'язання.

Розрахуємо показники платоспроможності та фінансової стійкості ТОВ “Бруклін-Київ Порт” і наведемо їх у табл. 3.5 та на рис. 3.2.

Таблиця 3.5

**Показники платоспроможності та фінансової стійкості  
ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за 2015–2017 рр.**

Показник	Рік			Темп приросту, %		
	2015	2016	2017	2016/2015	2017/2016	2017/2015
Коефіцієнт платоспроможності	0,71	0,51	0,46	-28,91	-8,94	-35,26
Коефіцієнт фінансування	0,41	0,98	1,17	140,85	19,86	188,68
Коефіцієнт забезпеченості власними основними засобами	0,48	0,72	0,36	49,74	-50,35	-25,65
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,37	0,71	0,33	91,00	-53,10	-10,42

Джерело: складено автором на основі [4].

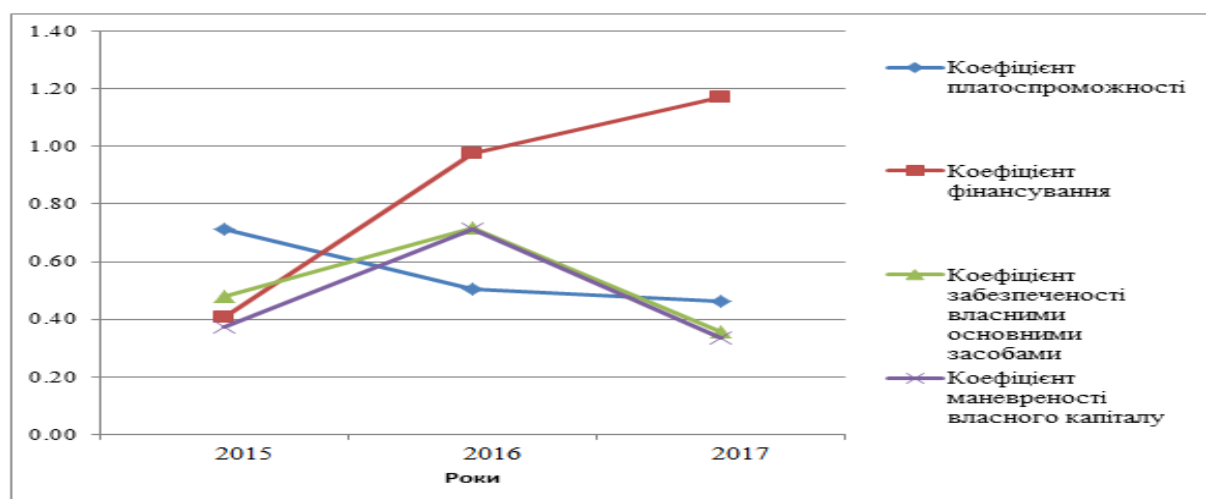


Рис. 3.2. Динаміка показників платоспроможності та фінансової стійкості ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за 2015–2017 рр.

Джерело: складено автором

Проаналізувавши дані табл. 3.5, можна зробити такі висновки щодо показників платоспроможності. Коефіцієнт платоспроможності протягом 2015–2016 рр. перевищує нормативне значення – 0,5, але в 2017 р. він зменшився на 8,94% порівняно з 2016 р. і дорівнює 0,46. Це означає, що підприємство відчуває дефіцит власних засобів для здійснення своєї діяльності, тому залучає позикові кошти, тобто підприємство має недостатньо високий рівень фінансової стійкості та незалежності. За розглянутий період він зменшився на 35,26%.

Коефіцієнт фінансування на підприємстві має тенденцію до збільшення і за період збільшився на 188,68%. Ця ситуація свідчить про збільшення залежності підприємства від позикових джерел, тобто про зниження фінансової стабільності.

У 2015–2017 рр. коефіцієнт забезпеченості власними основними засобами відповідає нормативним значенням, що є позитивним для підприємства. За період показник зменшився на 25,65% і становив у 2017 р. 0,36.

У 2015–2017 рр. коефіцієнт маневреності власного капіталу є більшим за 0, тобто відповідає нормативному значенню. У 2016 р. коефіцієнт збільшився на 91,00% порівняно з 2015 р. Проте в 2017 р. коефіцієнт маневреності власного капіталу зменшився на 53,10% порівняно з 2016 р., що свідчить про зменшення ступеня мобільності використання власних коштів підприємством, тобто значну питому вагу залучених коштів у загальній сумі пасивів і неспроможність підприємства забезпечити гнучкість використання власних засобів.

“Стабільність фінансового стану підприємства в умовах ринкової економіки зумовлена значною мірою його діловою активністю, що залежить від широти ринків збуту продукції, його ділової репутації, ступеня виконання плану за основними показниками господарської діяльності, рівня ефективності використання ресурсів і стабільності економічного зростання” [7].

Ділова активність підприємства у фінансовому аспекті виявляється, насамперед, у швидкості обороту його коштів. Аналіз ділової активності полягає в дослідженні рівнів і динаміки різноманітних коефіцієнтів оборотності, основні з яких подано в табл. 3.6.

Таблиця 3.6

## Характеристика показників оцінки ділової активності підприємства

Назва показника	Формула розрахунку	Нормативне значення	Характеристика показника
Коефіцієнт оборотності активів	$KO_a = B(ЧД) / A$	збільшення	Показує, скільки грошових одиниць реалізованої продукції принесла кожна одиниця активів
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	$KO_{кз} = C / KЗ$	збільшення	Показує розширення або зниження комерційного кредиту, наданого підприємству. Зростання коефіцієнта означає збільшення швидкості оплати заборгованості підприємства, зниження – зростання закупівель у кредит
Показник тривалості обороту кредиторської заборгованості	$ТО_{кз} = (360 * KЗ) / B(ЧД)$	зменшення	Вказує на термін обороту кредиторської заборгованості
Коефіцієнт оборотності основних засобів	$KO_{оз} = B(ЧД) / OЗ$	збільшення	Показує ефективність використання основних активів підприємства
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	$KO_{дз} = B(ЧД) / ДЗ$	збільшення	Показує, скільки разів за рік обернулися кошти, вкладені в розрахунки
Показник тривалості обороту дебіторської заборгованості	$ТО_{дз} = (360 * ДЗ) / B(ЧД)$	зменшення	Вказує на термін обороту дебіторської заборгованості
Коефіцієнт оборотності власного капіталу	$KO_{вк} = B(ЧД) / ВК$	збільшення	Характеризує ефективність використання власного капіталу підприємства

Джерело: складено автором на основі [8].

Умовні позначення: В – виручка від реалізації продукції (робіт, послуг); ЧД – чистий дохід від реалізації продукції (робіт, послуг); А – загальна сума активів; ВК – власний капітал; КЗ – кредиторська заборгованість; ДЗ – дебіторська заборгованість; С – собівартість продукції (робіт, послуг); ОЗ – основні засоби.

Результати розрахунку показників ділової активності наведено в табл. 3.7 і на рис. 3.3.

Таблиця 3.7

## Показники ділової активності ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за 2015–2017 рр.

Показник	Рік			Темп приросту, %		
	2015	2016	2017	2016/2015	2017/2016	2017/2015
Коефіцієнт оборотності активів	2,95	2,84	2,53	-3,66	-11,08	-14,33
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	14,15	15,13	20,06	6,93	32,58	41,77
Показник тривалості обороту кредиторської заборгованості	25	24	18	-4,00	-25,23	-28,00
Коефіцієнт оборотності власного капіталу	3,77	4,73	5,23	25,38	10,50	38,54
Коефіцієнт оборотності основних засобів	1,92	1,62	1,75	-15,63	8,02	-8,85
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	9,18	7,79	7,67	-15,06	-1,56	-16,38
Показник тривалості обороту дебіторської заборгованості	39	46	47	17,95	2,17	20,51

Джерело: складено автором на основі [8].

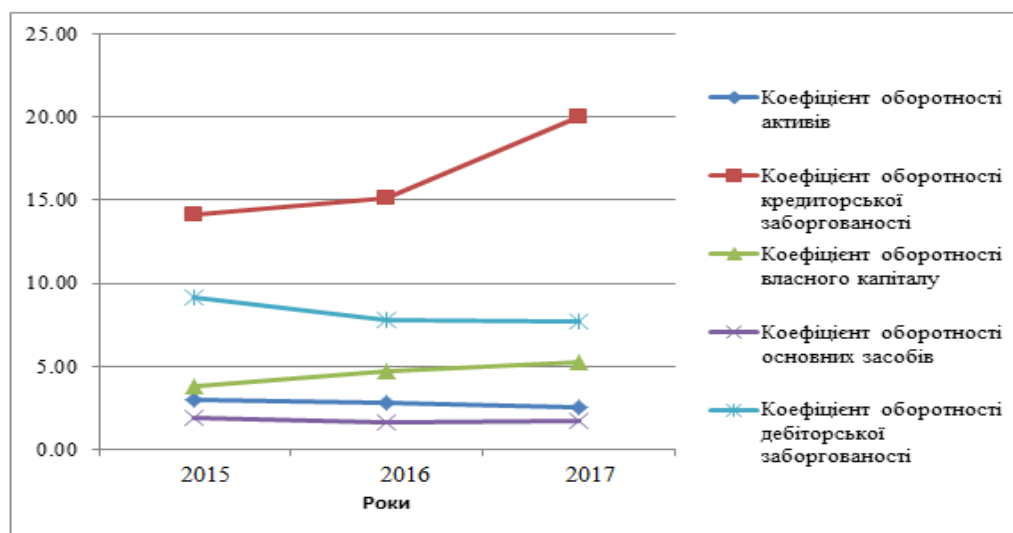


Рис. 3.3. Динаміка показників ділової активності ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за 2015–2017 рр.

Джерело: складено автором

На основі розрахунків, наведених у табл. 3.7, можна зробити такі висновки про показники ділової активності ТОВ “Бруклін-Київ Порт”. Коефіцієнт оборотності активів упродовж 2015–2017 рр. постійно зменшувався, це є негативною тенденцією для підприємства, оскільки ефективність використання ресурсів підприємства незалежно від джерел їхнього залучення знижувалася. За розглянутий період коефіцієнт зменшився на 14,33%.

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості за період 2015–2017 рр. постійно зростав, водночас строк погашення кредиторської заборгованості зменшувався, це говорить про те, що спроможність підприємства розраховуватися зі своїми боргами якнайшвидше постійно збільшувалася. За досліджуваний період коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості зріс на 41,77%, а строк її погашення зменшився на 28%.

Для коефіцієнта оборотності дебіторської заборгованості й терміну погашення дебіторської заборгованості за 2015–2017 рр. спостерігалась зворотна тенденція щодо кредиторської заборгованості. Тобто коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості постійно зменшувався, а строк погашення дебіторської заборгованості зростав. За розглянутий період коефіцієнт зменшився на 16,38%, а строк погашення дебіторської заборгованості збільшився на 20,51%. Як наслідок, необхідним є перегляд політики реалізації послуг у кредит.

Коефіцієнт оборотності основних засобів або фондівіддача за весь досліджуваний період не мала однорідної тенденції. За розглянутий період коефіцієнт зменшився на 8,85%. Тобто ефективність використання основних фондів підприємства знижувалася. Коефіцієнт оборотності власного капіталу у період 2015–2017 рр. збільшився на 38,54%, це говорить про підвищення ефективності використання власного капіталу.

“Особливе місце в оцінці фінансового стану посідає розрахунок показників рентабельності, які визначають, наскільки прибутковою є діяльність підприємства, продукції, активів і власного капіталу. Основні показники рентабельності наведено в табл. 3.8” [3].



Таблиця 3.8

**Характеристика показників оцінки рентабельності підприємства**

Назва показника	Формула розрахунку	Нормативне значення	Характеристика показника
Коефіцієнт рентабельності активів	$R_a = \text{ЧП} / A \text{ (Б)}$	>0, збільшення	Характеризує рівень прибутку, що формується всіма активами підприємства
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	$R_{вк} = \text{ЧП} / ВК$	>0, збільшення	Характеризує рівень прибутковості власного капіталу
Коефіцієнт рентабельності діяльності	$R_d = \text{ЧП} / ЧВ$	>0, збільшення	Характеризує ефективність господарської діяльності підприємства. Збільшення цього показника свідчить про зростання ефективності господарської діяльності підприємства
Коефіцієнт рентабельності продукції	$R_p = \text{ЧД} / С$	>0, збільшення	Характеризує прибутковість основної діяльності підприємства

Джерело: складено автором на основі [8].

Умовні позначення: ЧП – чистий прибуток; ЧД – чистий дохід від реалізації продукції (робіт, послуг); ЧД – чистий дохід від реалізації продукції (робіт, послуг).

Результати розрахунку показників рентабельності представлено в табл. 3.9. і на рис. 3.4.

Таблиця 3.9

**Показники рентабельності ТОВ “Бруклін-Київ Порт”**

за 2015–2017 рр., %

Показники	Рік			Темп приросту, %		
	2015	2016	2017	2016/2015	2017/2016	2017/2015
Коефіцієнт рентабельності активів	41,54	38,61	29,28	7,05	24,18	29,52
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	69,23	64,26	60,54	7,18	5,79	12,55
Коефіцієнт рентабельності діяльності	15,64	13,58	11,58	13,19	14,74	25,99
Коефіцієнт рентабельності продукції	33,87	27,85	21,58	17,78	22,52	36,29

Джерело: складено автором на основі [8].

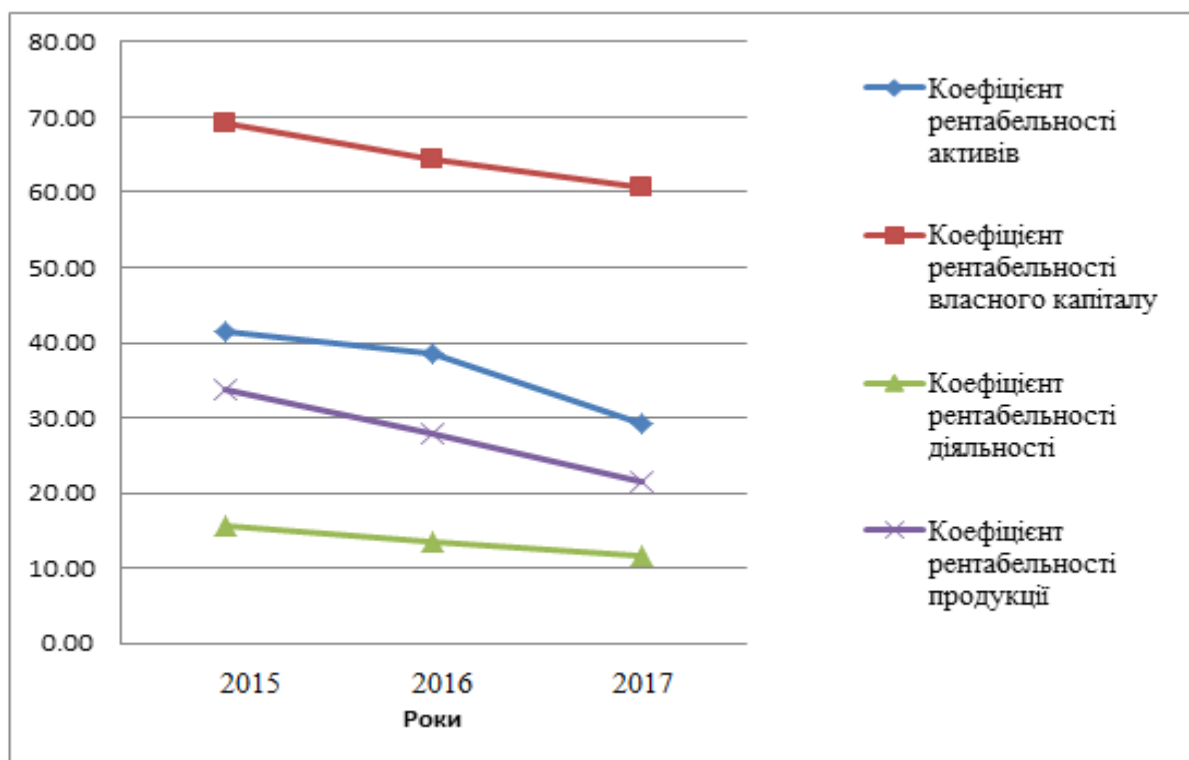


Рис. 3.4. Динаміка показників рентабельності ТОВ «Бруклін-Київ Порт» за 2015–2017 рр.

*Джерело: складено автором на основі [8]*

На основі даних табл. 3.9 можна зробити висновок, що коефіцієнт рентабельності активів за досліджуваний період має тенденцію до зменшення, тобто ефективність використання активів знизилася на 29,52%,

Коефіцієнт рентабельності власного капіталу за 2015–2017 рр. зменшувався, тобто й ефективність його використання. За період зменшення становило 12,55%. Рентабельність діяльності в цілому за період знизилася на 25,99%. Рентабельність продукції має таку саму тенденцію розвитку, як і рентабельність діяльності, тобто спостерігалось зменшення на 36,29% за досліджуваний період. «Таким чином, показники рентабельності ТОВ «Бруклін-Київ Порт» є позитивними та достатньо високими для підприємств України, але за розглянутий період динаміка їх зміни є спадною, що в майбутньому, за незмінності ситуації, може призвести до збитковості досліджуваного підприємства» [9].

Проаналізувавши всі найважливіші показники комплексної оцінки фінансового стану ТОВ «Бруклін-Київ Порт», можна сказати, що більшість показників компанії відповідають нормативним значенням, тобто вона є фінансово стабільною, незалежною, має високий рівень ліквідності та платоспроможності. Але основну загрозу для фінансового стану компанії становить значення коефіцієнта фінансування. «Така ситуація пов'язана із зростанням частки позикових коштів у складі пасиву балансу ТОВ «Бруклін-Київ Порт», що в середньостроковій перспективі може призвести до погіршення рівня платоспроможності компанії» [10].

Для оцінки рівня фінансової безпеки підприємства портової діяльності необхідним і дуже важливим є адекватний вибір методики його оцінки та системи показників, яка б найбільш повно й об'єктивно відображала всі аспекти фінансово-економічної діяльності цих підприємств: ефективність, прибутковість, захищеність і кредитоспроможність, ділову активність тощо.

Залежно від мети, періодичності фінансового аналізу, його об'єкта й результатів науковцями були розроблені цілі комплекси аналітико-оцінних показників, зокрема показники оцінки майнового стану суб'єкта підприємництва, прибутковості, ліквідності, платоспроможності, кредитоспроможності, фінансової стійкості, стабільності, ділової активності, акціонерного капіталу.

«Отже, слід відібрати деякий набір показників, який би комплексно оцінював фінансовий стан підприємства портової діяльності, як з погляду ризиків, так і ефективності діяльності. Особливу увагу варто звернути на показники фінансової стійкості підприємства, оскільки саме вони є визначальними при оцінці рівня його фінансової безпеки» [11]. Одночасно при виборі необхідного комплексу фінансових показників потрібно враховувати специфіку роботи саме українських підприємств. На нашу думку, до такого комплексу можна зарахувати коефіцієнт зносу основних засобів, що є проблемним для України.

“Важливою складовою інтегрального показника фінансової безпеки підприємств портової діяльності має бути оцінка показників рентабельності, особливо коефіцієнта рентабельності активів, оскільки він дає загальну картину прибутковості діяльності, причому в масштабах усього підприємства, а не окремих складових його діяльності.

З метою оцінки ліквідності, платоспроможності й кредитоспроможності необхідно використовувати такі ключові показники, як: загальний коефіцієнт покриття та коефіцієнт фінансування. Найбільш цікавим, з погляду фінансової безпеки підприємства та оцінки ступеня захищеності від зовнішніх фінансових ризиків, є коефіцієнт втрати платоспроможності, оскільки саме він дає уявлення про ступінь спроможності підприємства виконувати свої зобов'язання у випадку настання певних негативних подій, тобто дає загальну характеристику його захисних фінансових резервів” [12].

Вважаємо необхідним введення до системи коефіцієнтів показників ділової активності. На наш погляд, для аналізу доцільно взяти коефіцієнт оборотності активів, оскільки він дає загальну картину ефективності використання активів. “Для того, щоб конкретизувати цей показник, нами було вирішено застосувати також коефіцієнт фондоддачі основних засобів, оскільки ключовою статтею активів балансу підприємств портової діяльності є основні засоби” [13].

На основі аналізу показників, поданого вище, можна запропонувати такий перелік коефіцієнтів, що можуть бути ключовими при проведенні експрес-аналізу стану фінансової безпеки підприємств портової діяльності (табл. 3.10).

“У монографії О. А. Єпіфанова розраховані середні значення основних фінансових показників та типові діапазони за суб'єктами підприємництва сфери послуг України (табл. 3.11)” [15]. Оскільки підприємства портової діяльності та досліджуване нами підприємство надає послуги, то ми скористаємося цією інформацією під час аналізу стану фінансової безпеки ТОВ “Бруклін-Київ Порт”.

Таблиця 3.10

**Пропоновані ключові показники експрес-аналізу рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності**

Назва коефіцієнта	Економічний зміст	Нормативне значення за основними методиками
Коефіцієнт зносу основних засобів	Характеризує ступінь зношеності основних засобів	Менше ніж 0,5
Фондовіддача	Характеризує ефективність використання основних засобів	Більше ніж 1
Рентабельність активів	Показує, який прибуток одержує компанія з кожної гривні, вкладеної в активи. Дозволяє визначити ефективність використання активів компанії	Більше ніж 0,05
Коефіцієнт оборотності активів	Визначає потенціал компанії з одержання доходу при існуючих інвестиціях і структурі капіталу	Немає
Коефіцієнт покриття (загальний)	Характеризує достатність оборотних коштів для погашення своїх боргів	Критичне значення = 2. Значення = 2–2,5 свідчать, що фірма вчасно ліквідує свої борги
Коефіцієнт фінансування	Визначає співвідношення загальної заборгованості й власного капіталу	Менше ніж 1
Коефіцієнт втрати платоспроможності	Показує, наскільки внаслідок негативних факторів можуть бути скорочені надходження коштів, щоб при цьому була можливість здійснювати необхідні платежі	Значення цього коефіцієнта не повинне бути менше ніж 1

Джерело: складено автором на основі [14].

Таблиця 3.11

**Середні значення основних фінансових коефіцієнтів та типові діапазони по підприємствам сфери послуг України**

Назва коефіцієнта	Нормативне значення	Середній показник по підприємствах сфери послуг	Типовий діапазон коефіцієнтів
Коефіцієнт зносу основних засобів	Менше 0,5	0,48	0,40–0,60
Фондовіддача	Більше 1	2,00	1,00–3,00
Рентабельність активів	Більше 0,05	0,01	-0,02–0,04
Коефіцієнт оборотності активів	Немає	0,84	0,40–1,20
Коефіцієнт покриття (загальний)	2,0–2,5	1,50	0,80–2,10
Коефіцієнт фінансування	Менше 1	1,02	0,40–1,60
Коефіцієнт втрати платоспроможності	Менше 1	1,04	0,90–1,20

Джерело: складено автором на основі [14].

За основу при побудові кількісної методики оцінки стану фінансової безпеки підприємств портової діяльності візьмемо інтегральний показник, що складається з ключових показників експрес-аналізу (табл. 3.11), максимальне значення якого 100 балів.

Зведення наведеного переліку показників в один інтегральний пропонуємо проводити за формулою:

$$I = \sum_{i=1} \max_i * P_i$$

$$P_i = 1; K_i > t_i;$$

$$P_i = 0,5; K_i \in t_i;$$

$$P_i = 0; K_i < t_i,$$
(3.1)

де  $I$  – інтегральна оцінка рівня фінансової безпеки підприємства;

$\max_i$  – максимальна кількість балів за  $i$ -м коефіцієнтом;

$P_i$  – поправочний коефіцієнт;

$K_i$  – фактичне значення  $i$ -го коефіцієнта.

Оскільки ці показники не є рівнозначними при розрахунку рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності, необхідно здійснити розподіл внеску кожного з коефіцієнтів у загальний результат (табл. 3.12).

*Таблиця 3.12*

**Максимальні бальні оцінки фінансових коефіцієнтів  
для оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності**

Назва коефіцієнта	Максимальна кількість балів
Коефіцієнт зносу основних засобів	10
Фондовіддача	10
Рентабельність активів	10
Коефіцієнт оборотності активів	10
Коефіцієнт покриття (загальний)	20
Коефіцієнт фінансування	20
Коефіцієнт втрати платоспроможності	20
Максимально можлива кількість балів	100

Джерело: складено автором на основі [15].

Крім того, необхідно визначити інтервали значень показників за допомогою поправочних коефіцієнтів. Введемо три групи поправочних коефіцієнтів: 0; 0,5; 1. Після визначення показника та застосування поправочного коефіцієнта можна розрахувати загальний рівень фінансової безпеки за формулою (3.1).

За результатами аналізу рівень фінансової безпеки підприємства може бути:

- критичний (< 60 балів);
- недостатній (60–80 балів);
- достатній (80–100 балів).

Розподіл значень фінансових коефіцієнтів з урахуванням поправочних коефіцієнтів наведено в табл. 3.13.

Таблиця 3.13

**Визначення поправочного коефіцієнта за ключовими фінансовими коефіцієнтами аналізу рівня фінансової безпеки**

Назва коефіцієнта	Поправочний коефіцієнт		
	0,00	0,50	1,00
Коефіцієнт зносу основних засобів	>0,60	0,40–0,60	<0,40
Фондовіддача	<1,00	1,00–2,00	>2,00
Рентабельність активів	<0,00	0,00–0,05	>0,05
Коефіцієнт оборотності активів	<0,5	0,50–0,90	>0,90
Коефіцієнт покриття загальний	<0,80	0,80–1,50	1,50–2,50
Коефіцієнт фінансування	>1,10	0,90–1,10	<0,90
Коефіцієнт втрати платоспроможності	<0,85	0,85–1,00	>1,00

Джерело: складено автором на основі [15].

На основі методики, розробленої О. А. Єпіфановим, розрахуємо коефіцієнти, що є складовими інтегрального показника стану фінансової безпеки на прикладі ТОВ “Бруклін-Київ Порт” (табл. 3.14).

Таблиця 3.14

**Значення коефіцієнтів-складових інтегрального показника стану фінансової безпеки ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за 2015–2017 рр.**

Назва коефіцієнта	Рік		
	2015	2016	2017
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,44	0,74	0,46
Фондовіддача	1,92	1,62	1,75
Рентабельність активів	0,42	0,39	0,29
Коефіцієнт оборотності активів	2,95	2,84	2,53
Коефіцієнт покриття загальний	1,92	3,54	1,55
Коефіцієнт фінансування	0,41	0,98	1,17
Коефіцієнт втрати платоспроможності	1,31	2,17	1,23

Джерело: складено автором на основі [15].

Наступним кроком є визначення інтервалів значень фінансових коефіцієнтів за допомогою поправочних коефіцієнтів (табл. 3.15).

Таблиця 3.15

**Визначення поправочного коефіцієнта за ключовими показниками аналізу стану фінансової безпеки ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за 2015–2017 рр.**

Назва коефіцієнта	Поправочний коефіцієнт		
	2015	2016	2017
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,50	0	0,50
Фондовіддача	0,50	0,50	0,50
Рентабельність активів	1,00	1,00	1,00
Коефіцієнт оборотності активів	1,00	1,00	1,00
Коефіцієнт покриття загальний	1,00	1,00	1,00
Коефіцієнт фінансування	1,00	0,50	0
Коефіцієнт втрати платоспроможності	1,00	1,00	1,00

Джерело: складено автором на основі [15].



Маючи значення поправочних коефіцієнтів за ключовими показниками аналізу стану фінансової безпеки ТОВ “Бруклін-Київ Порт”, можемо розрахувати інтегральний показник стану його фінансової безпеки за 2015–2017 рр.

На основі отриманих значень інтегрального показника стану фінансової безпеки ТОВ “Бруклін-Київ Порт” можна зробити висновки, що для цієї компанії у 2015 р. характерним був достатній рівень фінансової безпеки; у 2016 р. стан фінансової безпеки компанії був недостатнім; у 2017 р. – також недостатній, але порівняно з 2016 р. загальна кількість балів знизилась на 15 і становила 60.

*Таблиця 3.16*

**Значення інтегрального показника стану фінансової безпеки  
ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за 2015–2017 рр.**

Назва коефіцієнта	Рік		
	2015	2016	2017
Коефіцієнт зносу основних засобів	5	0	5
Фондовіддача	5	5	5
Рентабельність активів	10	10	10
Коефіцієнт оборотності активів	10	10	10
Коефіцієнт покриття загальний	20	20	10
Коефіцієнт фінансування	20	10	0
Коефіцієнт втрати платоспроможності	20	20	20
Загальна кількість балів	90	75	60

Джерело: складено автором на основі [15].

Основною причиною недостатнього рівня фінансової безпеки є незадовільне значення коефіцієнта фінансування в 2016–2017 рр., а також незадовільне значення коефіцієнта зносу основних засобів та фондоддачі впродовж усього дослідженого періоду.

Проведемо прогнозування ймовірності банкрутства підприємства за п’ятифакторною моделлю Альтмана. Побудована Альтманом дискримінантна функція має такий вигляд:

$$Z = 0,012 X_1 + 0,014 X_2 + 0,033 X_3 + 0,006 X_4 + 0,999 X_5 \quad (3.2)$$

“В п’ятифакторній моделі Альтмана факторами виступають окремі показники фінансового стану підприємства” [16]. У табл. 3.16 наведено методику розрахунку показників та їх характеристику.

Таблиця 3.16

### Система показників за п’ятифакторною моделлю Альтмана

Показники	Методика розрахунку	Характеристика показника
$X_1$ – частка власних оборотних коштів в активах	Розраховується як відношення власного оборотного капіталу до сукупних активів	Характеризує структуру капіталу
$X_2$ – рентабельність активів, розрахована з використанням нерозподіленого прибутку	Розраховується як відношення чистого прибутку до сукупних активів	Відображає рівень чистої прибутковості виробництва
$X_3$ – рентабельність активів, розрахована з використанням чистого прибутку	Розраховується як відношення фінансового результату від звичайної діяльності (до оподаткування) до сукупних активів	Характеризує прибутковість основного та оборотного капіталу
$X_4$ – коефіцієнт покриття поточних зобов’язань власним капіталом	Розраховується як відношення власного капіталу до позикового	Показує, скільки одиниць позикових коштів припадає на кожну одиницю власних коштів
$X_5$ – коефіцієнт трансформації	Розраховується як відношення чистого доходу (виручки) від реалізації продукції до сукупних активів	Відображає дохідність суб’єкта господарювання

Джерело: [16].

Значення “Z” визначає ступінь ймовірності банкрутства (табл. 3.17).

Таблиця 3.17

### Значення Z-рахунку та рівень ймовірності банкрутства підприємства

Значення Z-рахунку	Ймовірність банкрутства
1,80 і менше	Дуже висока
Від 1,81 до 2,70	Висока
Від 2,71 до 2,90	Існує ймовірність
2,91 і вище	Дуже низька

Джерело: складено автором на основі [16].

Розрахуємо показники та значення Z-рахунку ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за п’ятифакторною моделлю Альтмана (табл. 3.18).

Таблиця 3.18

**Прогнозні показники ймовірності банкрутства ТОВ “Бруклін-Київ Порт”  
за моделлю Альтмана**

Показники	Рік		
	2015	2016	2017
X <sub>1</sub>	0,265	0,240	0,106
X <sub>2</sub>	0,544	0,385	0,315
X <sub>3</sub>	0,752	0,536	0,439
X <sub>4</sub>	2,464	5,558	2,398
X <sub>5</sub>	3,000	2,841	2,174
Z	3,047	2,897	2,206

Джерело: складено автором на основі [16].

Таким чином, у результаті розрахунків за моделлю Альтмана можна сказати, що ймовірність банкрутства ТОВ “Бруклін-Київ Порт” у 2015 р. була дуже низькою, оскільки  $Z > 2,91$ , але у 2016–2017 рр. показник мав тенденцію до значного зниження. Так, у 2016 р. у компанії існувала ймовірність банкрутства, а в 2017 р. внаслідок значного погіршення фінансового стану підприємства ймовірність банкрутства стала ще вищою.

Отже, для ТОВ “Бруклін-Київ Порт” у 2017 р. характерний недостатній рівень фінансової безпеки, тому компанії необхідно приділяти більше уваги фінансовому стану в цілому та фінансовій безпеці зокрема, а також питанню оптимізації структури капіталу, оскільки коефіцієнт фінансування перевищує нормативні значення. “Значну загрозу приховує в собі значення коефіцієнта зносу, особливо тому, що він має тенденцію до зростання. У випадку значного зношення основних засобів можливі перебої в наданні послуг, що може призвести до зменшення обсягу замовлень стивідорної компанії, зростання обсягу неустойок та штрафів від контрагентів” [17].

Крім того, необхідно приділити увагу більш детальному плануванню витрат підприємства в довгостроковій перспективі, зменшенню незапланованих витрат, що допоможе зупинити негативну тенденцію зменшення рентабельності діяльності підприємства. Запропоновані заходи приведуть до покращення фінансового стану ТОВ “Бруклін-Київ Порт”, збільшення його прибутковості та покращення рівня його фінансової безпеки.

### **3.2. Моделювання структури капіталу та фінансової рентабельності підприємств портової діяльності за технологією фінансового менеджменту**

Після аналізу рівня фінансової безпеки в компанії постає питання управління нею з метою збільшення її рівня. В економічній літературі існує безліч способів та методів управління фінансовою безпекою, але вони здебільшого є здобутками закордонних авторів та не завжди є адекватними в українських умовах господарювання. “Тому, вважаємо за необхідне скористатися методами, що запропоновані вітчизняним вченим І. А. Бланком, та які можуть бути адаптовані для підприємств України” [18].

“До методів управління фінансовою безпекою підприємства можна віднести наступні:

– управління фінансовою рентабельністю підприємства (управління формуванням прибутку на основі операційного та фінансового левериджу, управління середньозваженою вартістю капіталу);

– управління формуванням фінансових ресурсів підприємства (управління формуванням власних фінансових ресурсів та управління формуванням позикових фінансових ресурсів);

– управління фінансовою стабільністю підприємства (управління структурою капіталу, структурою активів та управління грошовими потоками);

– управління інвестиційною активністю та ефективністю інвестицій (управління ефективністю реальних інвестицій, управління ефективністю фінансових інвестицій);

– управління фінансовими ризиками;

– управління фінансовими інноваціями (впровадження сучасних фінансових технологій та впровадження ефективних організаційних систем управління);

– антикризове фінансове управління” [18].

Зазначені методи можуть застосовуватися як комплексно, так і окремо один від одного. Вибір методів з метою покращення рівня фінансової безпеки підприємства залежить від теперішнього його рівня і основних «проблемних

місць» підприємства. “За результатами проведеного комплексного фінансового аналізу ТОВ «Бруклін-Київ Порт» та аналізу стану його фінансової безпеки можна зробити висновок, що для досліджуваного підприємства характерним є два «проблемних місця»:

– показник фінансового ризику та коефіцієнт автономії не відповідають встановленим нормативам, що свідчить про проблеми із фінансовою стійкістю підприємства;

– показники рентабельності за досліджуваний період мають стійку тенденцію до зниження, що говорить про необхідність управління рентабельністю підприємства” [19].

Таким чином, з метою вирішення проблеми щодо фінансової стійкості компанії необхідним є управління фінансовою стабільністю ТОВ “Бруклін-Київ Порт” і методом управління було обрано оптимізацію структури капіталу компанії. “Оптимальна структура капіталу – це таке відношення власного та позикового капіталу, при якому забезпечується найбільш ефективна пропорційність між коефіцієнтом рентабельності та коефіцієнтом фінансової стійкості підприємства, тобто максимізується його ринкова вартість. Процес оптимізації капіталу нерозривно пов’язаний із врахуванням особливостей використання як власного, так і позикового капіталу підприємством” [20].

Зокрема, підприємство, що використовує лише власний капітал, має найбільшу фінансову стійкість (його коефіцієнт автономії дорівнює одиниці), але воно обмежує темпи свого розвитку (так як не може забезпечити формування необхідного додаткового об’єму активів в періоди сприятливої кон’юнктури ринку) та не використовує фінансові можливості приросту прибутку на вкладений капітал. “А підприємство, що використовує не тільки власний, а й позиковий капітал, має більш високий фінансовий потенціал свого розвитку (за рахунок формування додаткового обсягу активів) та можливості приросту фінансової рентабельності діяльності, однак у більшій мірі генерує фінансовий ризик та загрозу банкрутства (що зростають по мірі зростання питомої ваги позикового капіталу в загальній сумі сукупного капіталу)” [21].

Аналіз економічних наукових джерел свідчить, що більшість авторів виокремлює три методи оптимізації структури капіталу (рис. 3.5).

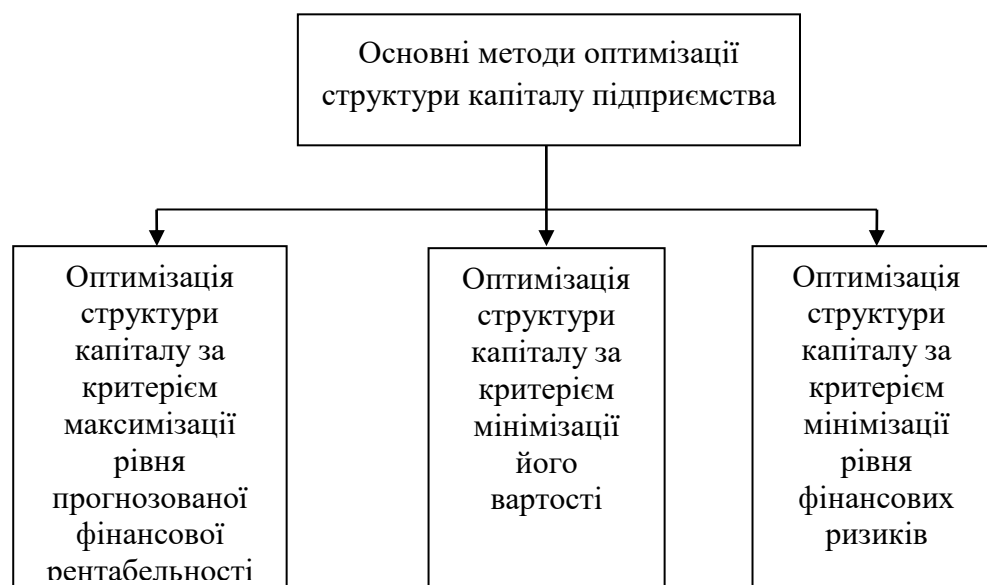


Рис. 3.5. Основні методи оптимізації структури капіталу підприємства

*Джерело: [19]*

Для обґрунтування вибору методу оптимізації структури капіталу розрахуємо оптимальну структуру капіталу для ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за трьома зазначеними методами. Метод оптимізації структури капіталу за критерієм максимізації рівня прогнозованої фінансової рентабельності ґрунтується на багатоваріантних розрахунках рівня фінансової рентабельності при різній структурі ресурсів. Остання виражається через такий показник, як ефект фінансового левериджу, суть якого полягає в тому, що підвищення частки залученого капіталу зумовлює зростання рентабельності власного капіталу. При цьому позитивний ефект має місце лише в тому випадку, коли різниця між валовим прибутком та середнім розміром відсотка за кредит є позитивною величиною. Результати розрахунків за цим методом для ТОВ “Бруклін-Київ Порт” подано в табл. 3.19.

Таблиця 3.19

**Оптимізація структури капіталу ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за критерієм  
максимізації рівня фінансової рентабельності**

Показник	Варіант						
	I	II	III	IV	V	VI	VII
Варіанти структури капіталу, %							
а) власний капітал	100	80	60	50	40	35	30
б) позиковий (кредит)	0	20	40	50	60	65	70
Власний капітал, тис. грн	12939	12939	12939	12939	12939	12939	12939
Прогнозована сума позикового капіталу, тис. грн	0	3234,75	8626	12939	19408,5	24029,6	30191
Загальний обсяг капіталу, тис. грн	12939	16173,75	21565	25878	32347,5	36968,6	43130
Коефіцієнт фінансового важеля	-	0,04	0,11	0,16	0,23	0,28	0,34
Рентабельність активів, %	40,50	40,50	40,50	40,50	40,50	40,50	40,50
Рівень ставки процента за кредит без урахування премії за ризик, %	-	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Премія за ризик, %	-	-	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50
Ставка відсотка за кредит з урахуванням премії за ризик, %	-	20,00	20,50	21,00	21,50	22,00	22,50
Сума валового прибутку без % за кредит, тис. грн	11627,1	11627,1	11627,1	11627,1	11627,1	11627,1	11627,1
Сума процентів за кредит, тис. грн	-	646,95	1768,33	2717,19	4172,83	5286,51	6792,98
Сума прибутку з врахуванням сплати % за кредит	11627,1	10980,2	9858,8	8909,9	7454,3	6340,6	4834,1
Ставка податку на прибуток, %	19	19	19	19	19	19	19
Сума податку на прибуток, тис. грн	2209,1	2086,2	1873,2	1692,9	1416,3	1204,7	918,5
Чистий прибуток, тис. грн	9418	8894	7985,6	7217	6038	5135,9	3915,6
Чиста рентабельність власного капіталу, %	72,8	68,7	61,7	55,8	46,7	39,7	30,3

Джерело: складено автором на основі [19].

На основі розрахунків, наведених у табл. 3.19, можна зробити висновки, що найбільшого значення чистої рентабельності власного капіталу досягають за варіантом I та II, які відображають структуру капіталу в співвідношенні: 100% власний капітал, 0% – позиковий та 80% – власний капітал, 20% – позиковий

відповідно. Далі розрахуємо значення чистої рентабельності власного капіталу ТОВ “Бруклін-Київ Порт”, виходячи з існуючого співвідношення власного та позикового капіталу (табл. 3.20).

Таблиця 3.20

**Показники, що характеризують існуючу структуру капіталу  
ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за 2017 р.**

Показники	Існуючий варіант структури капіталу
Структура капіталу, %	
а) власний капітал	46,05
б) позиковий капітал (кредит)	53,95
Власний капітал, тис. грн	12939
Сума позикового капіталу, тис. грн	15158,7
Загальний осяг капіталу, тис. грн	28097,7
Коефіцієнт фінансового важеля (фінансового левериджу)	0,18
Рентабельність активів, %	40,50
Ставка процента за кредит без урахування премії за ризик, %	20,00
Премія за ризик, %	1,30
Ставка відсотка за кредит з урахуванням премії за ризик, %	21,30
Сума валового прибутку без процента за кредит, тис. грн	11627,1
Сума процентів за кредит, тис. грн	3228,8
Сума валового прибутку з урахуванням сплати процента за кредит, тис. грн	8398,3
Ставка податку на прибуток, %	19
Сума податку на прибуток, тис. грн	1595,7
Чистий прибуток, тис. грн	6802,6
Чиста рентабельність власного капіталу, %	52,57

Джерело: складено автором.

Таким чином, ми бачимо, що при існуючій структурі капіталу ТОВ “Бруклін-Київ Порт” чиста рентабельність власного капіталу становить 52,57%. З метою збільшення чистої рентабельності власного капіталу підприємству необхідно змінити структуру капіталу. Вважаємо, що найбільш простим способом для компанії буде зміна структури з існуючої на таку: 50% власного капіталу та 50% позикового. У такому разі чиста рентабельність власного капіталу буде 55,8%.

Розглянемо ще один метод, а саме оптимізації структури капіталу за критерієм мінімізації його вартості. Цей метод ґрунтується на попередній оцінці



власного й залученого капіталу за різних умов їх формування, обслуговування та здійснення багатоваріантних розрахунків середньозваженої вартості капіталу.

“При цьому залучення власного капіталу є платним, вартість власної частини капіталу береться на рівні очікуваних дивідендних виплат, розрахованих з метою приваблення інвесторів, а вартість позикового капіталу встановлюється з урахуванням податкового коректора, оскільки частина доходу, спрямована на сплату відсотків за кредитами, звільняється від оподаткування податком з чистого прибутку підприємств” [21]. Процес оптимізації структури капіталу за критерієм мінімізації його вартості подано в табл. 3.21.

Таблиця 3.21

**Оптимізація структури капіталу ТОВ “Бруклін-Київ Порт”  
за критерієм мінімізації його вартості**

Показники	Варіант						
	I	II	III	IV	V	VI	VII
Структура капіталу, %							
а) власний капітал	100	80	60	50	40	35	30
б) позиковий (кредит)	0	20	40	50	60	65	70
Структура капіталу, тис. грн							
а) власний капітал	12939	12939	12939	12939	12939	12939	12939
б) позиковий (кредит)	0	3234,75	8626	12939	19408,5	24029,6	30191
Рівень передбачених дивідендних виплат	0	0	0	0	0	0	0
Рівень ставки процента за кредит з урахуванням премії за ризик, %	-	20,00	20,50	21,00	21,50	22,00	22,50
Ставка податку на прибуток, %	19	19	19	19	19	19	19
Податковий коректор	0,81	0,81	0,81	0,81	0,81	0,81	0,81
Рівень ставки процента за кредит з урахуванням податкового коректора	-	16,2	16,60	17,01	17,42	17,82	18,23
Вартість складових елементів капіталу, %:							
а) власної частини капіталу	60,54	60,54	60,54	60,54	60,54	60,54	60,54
б) позикової частини	-	16,2	16,60	17,01	17,42	17,82	18,23
Середньозважена вартість капіталу, %	60,54	51,67	42,96	38,78	34,67	30,96	30,92

Джерело: складено автором.

З даних табл. 3.21 можна зробити висновок, що мінімальна величина середньозваженої вартості капіталу ТОВ “Бруклін-Київ Порт” досягається у варіанті VII (30,92%) при співвідношенні власного та позикового капіталу: 30% : 70%. “У свою чергу, максимальна величина середньозваженої вартості капіталу досліджуваного підприємства спостерігається у варіанті I (60,54%) за умови фінансування діяльності підприємства у співвідношення власних і позикових джерел: 100% : 0%. Така вартість власного капіталу пов’язана з високим значенням коефіцієнта рентабельності власного капіталу, який становив у 2017 р. 60,54%” [19].

Розрахуємо середньозважену вартість капіталу ТОВ “Бруклін-Київ Порт”, виходячи з існуючої структури капіталу з метою порівняння та визначення оптимальної структури (табл. 3.22).

Таблиця 3.22

**Визначення середньозваженої вартості капіталу ТОВ “Бруклін-Київ Порт”  
при існуючій структурі капіталу за 2017 р.**

Показники	Існуючий варіант структури капіталу
Структура капіталу, %	
а) власний капітал	46,05
б) позиковий капітал (кредит)	53,95
Власний капітал, тис. грн	12939
Сума позикового капіталу, тис. грн	15158,7
Загальна сума капіталу, тис. грн	28097,7
Рівень передбачених дивідендних виплат	0
Рівень ставки процента за кредит з урахуванням премії за ризик, %	21,30
Ставка податку на прибуток, %	19
Податковий коректор	0,81
Рівень ставки процента за кредит з урахуванням податкового коректора	17,25
Вартість складових елементів капіталу, %	
а) власної частини капіталу	60,54
б) позикової частини	17,25
Середньозважена вартість капіталу, %	37,19

Джерело: складено автором на основі [17].

З метою зменшення середньозваженої вартості капіталу ТОВ “Бруклін-Київ Порт” з 37,19% до 34,67% необхідно змінити структуру капіталу на таку: 40% власного капіталу та 60% позикового. Але за такої структури для досліджуваної компанії зросте рівень фінансового ризику, що є негативним фактором для його діяльності.

Таким чином, ми бачимо, що результати двох наведених методик є різними, тобто вибрати оптимальний варіант структури капіталу неможливо. Саме тому вважаємо за необхідно здійснити розрахунки і за третім критерієм – мінімізації рівня фінансових ризиків. Цей метод пов’язаний із процесом диференційованого вибору джерел фінансування різних складових активів підприємства. В економічній літературі виокремлюють три підходи до фінансування груп активів підприємства (табл. 3.23):

1) “консервативний підхід до формування оборотних активів передбачає не лише повне задоволення поточної потреби в усіх їхніх видах, що забезпечує нормальний хід операційної діяльності, а й створення високих розмірів їхніх резервів на випадок непередбачених труднощів у забезпеченні підприємства сировиною та матеріалами, погіршення внутрішніх умов виробництва продукції, затримки інкасації дебіторської заборгованості, активізації попиту покупців тощо. Такий підхід гарантує мінімізацію операційних і фінансових ризиків, але негативно позначається на ефективності використання оборотних активів – їх оборотності й рівні рентабельності;

2) компромісний (помірний) підхід до формування оборотних активів спрямований на забезпечення повного задоволення поточної потреби в усіх видах оборотних активів і створення нормальних страхових їхніх розмірів на випадок найбільш типових збоїв у ході операційної діяльності підприємства. За такого підходу забезпечується середнє для реальних господарських умов співвідношення між рівнем ризику й рівнем ефективності використання фінансових ресурсів;

3) агресивний підхід до формування оборотних активів полягає в мінімізації всіх форм страхових резервів за окремими видами цих активів. За відсутності збоїв у ході операційної діяльності такий підхід до формування оборотних активів

забезпечує найвищий рівень ефективності їхнього використання. Однак будь-які збої в здійсненні нормального ходу операційної діяльності, викликані дією внутрішніх або зовнішніх факторів, призводять до істотних фінансових втрат через скорочення обсягу виробництва й реалізації продукції” [23].

Таблиця 3.23

### Підходи до фінансування груп активів підприємства

Склад активів підприємства	Консервативний підхід	Компромісний підхід	Агресивний підхід
Змінна частина оборотних активів	КПК	КПК	КПК
Постійна частина оборотних активів			
Необоротні активи	ДПК + ВК	ДПК + ВК	ДПК + ВК

Джерело: складено автором на основі [23].

Умовні позначення: КПК – короткостроковий позиковий капітал; ДПК – довгостроковий позиковий капітал; ВК – власний капітал.

Політика фінансування оборотних активів підприємства являє собою частину загальної політики управління його оборотними активами, що полягає в оптимізації обсягу та складу фінансових джерел їхнього формування з позицій забезпечення ефективного використання власного капіталу й достатньої фінансової стійкості підприємства.

Розподілимо загальну суму оборотних активів станом на кінець 2017 р. ТОВ “Бруклін-Київ Порт” на постійну та змінну частини. Зокрема, до постійної частини ми віднесемо виробничі запаси, незавершене виробництво, інші необоротні активи, середньорічну суму дебіторської заборгованості та середньорічну суму грошових коштів підприємства. Відповідно до складу змінної частини оборотних активів компанії ми зарахуємо вартість товарів та готової продукції підприємства, суми перевищення обсягів дебіторської заборгованості й грошових коштів над їх середньорічним значенням (табл. 3.24).

Таблиця 3.24

**Розподіл оборотних активів ТОВ “Бруклін-Київ Порт”  
на постійну та змінну частини (станом на кінець 2017 р.), тис. грн**

Елемент оборотних активів підприємства	Постійна частина	Змінна частина
Виробничі запаси	1391,3	-
Незавершене виробництво	0	-
Готова продукція	-	0
Товари	-	0
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	5262,4	362,1
Дебіторська заборгованість за розрахунками	953,6	177,1
Інша поточна дебіторська заборгованість	863,7	0
Грошові кошти та їх еквіваленти	2360,2	765
Векселі одержані	0	0
Поточні фінансові інвестиції	0	0
Інші оборотні активи	8,8	-
<b>Всього</b>	<b>10840</b>	<b>1304,2</b>

Джерело: складено автором на основі [23].

Схематично модель фінансування оборотних активів ТОВ “Бруклін-Київ Порт” відображено в табл. 3.25.

Таблиця 3.25

**Модель фінансування активів ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за 2017 р.**

Необоротні активи (15907,2 тис. грн) 56,71%	} Власний капітал + Довгостроковий капітал (20278,2 тис. грн) 72,17%
Постійна частина ОА (10840 тис. грн) 38,64%	
Змінна частина (1304,2 тис. грн) 4,65%	} Короткостроковий капітал (7819,5 тис. грн) 27,83%

Джерело: складено автором на основі [23].

На підставі даних табл. 3.25 можна підсумувати, що за рахунок короткострокового позикового капіталу фінансуються змінна частина оборотних активів на 100% та частина постійних оборотних активів. За рахунок довгострокового позикового капіталу та власного капіталу ТОВ “Бруклін-Київ Порт” фінансуються близько половини постійних оборотних активів та повністю необоротні активи. На основі такої структури фінансування своїх активів можна зробити висновок, що ТОВ “Бруклін-Київ Порт” використовує підхід,

наближений до компромісного. При цьому на кінець 2017 р. компанія мала структуру капіталу, наведену в табл. 3.26.

Таблиця 3.26

### Структура капіталу ТОВ “Бруклін-Київ Порт” на кінець 2017 р.

Джерело капіталу	Сума, тис. грн	Питома вага, %
Власний капітал, тис. грн	12939	46,05
Довгостроковий позиковий капітал, тис. грн	7339,2	26,12
Поточні зобов’язання, тис. грн	7819,5	27,83
Всього джерел, тис. грн	28097,7	100

Джерело: складено автором.

Вважаємо доцільним ТОВ “Бруклін-Київ Порт” наблизити свою політику фінансування активів до компромісної. Спираючись на тенденції зміни валюти балансу підприємства та окремих його статей за розглянутий нами період, спрогнозуємо на плановий період обсяги необоротних та оборотних активів. Так, необоротні активи будуть сформовані в сумі 17 657 тис. грн. Відповідно, виходячи із структури поділу оборотних активів на постійну та змінну частини, можемо спрогнозувати, що постійна частина оборотних активів у плановому періоді буде сформована в сумі 12 032,4 тис. грн, а змінна – 1447,7 тис. грн.

Розглянемо прогнозовану компромісну модель фінансування оборотних активів для ТОВ “Бруклін-Київ Порт” у 2017 р. (табл. 3.27).

Таблиця 3.27

### Прогнозована компромісна модель фінансування активів

#### ТОВ “Бруклін-Київ Порт” у 2017 р.

Необоротні активи (17657 тис. грн) 56,71%	} Власний капітал + Довгостроковий капітал (29738,1 тис. грн) 95,35%
Постійна частина ОА (12032,4 тис. грн) 38,64%	
Змінна частина (1447,7 тис. грн) 4,65%	} Короткостроковий капітал (1450,3 тис. грн) 4,65%

Джерело: складено автором на основі [23].

Визначимо прогнозовану структуру капіталу підприємства при використанні компромісної моделі фінансування його активів (табл. 3.28).

Таблиця 3.28

**Прогнозована структура капіталу ТОВ “Бруклін-Київ Порт” на 2017 р.**

Джерело капіталу	Сума, тис. грн	Питома вага, %
Власний капітал, тис. грн	15594,2	50,00
Довгостроковий позиковий капітал, тис. грн	14143,9	45,35
Поточні зобов'язання, тис. грн	1450,3	4,65
Всього джерел, тис. грн	31188,4	100

Джерело: складено автором.

Таким чином, за третьою методикою ми пропонуємо збільшити власний капітал до 50%, запропонована структура призведе до зменшення фінансових ризиків підприємства.

За результатами трьох методик ми отримали 3 різні результати, тому для визначення оптимальної структури капіталу ТОВ “Бруклін-Київ Порт” необхідно їх узагальнити:

- за першою методикою – 50% власного капіталу, 50% позикового;
- за другою методикою – 40% власного капіталу, 60% позикового;
- за третьою методикою – 50% власного капіталу, 50% позикового.

Таким чином, ми вважаємо, що для ТОВ “Бруклін-Київ Порт” оптимальною структурою капіталу на цей момент є така структура капіталу: 50% власного капіталу, 50% позикового капіталу. За такої структури ТОВ “Бруклін-Київ Порт” зможе збільшити чисту рентабельність власного капіталу з 52,57% до 55,8% та підвищити середньозважену вартість капіталу з 37,19% до 38,78%. Незважаючи на те, що вища вартість капіталу є негативним фактором для підприємства, така структура надасть змогу зменшити рівень фінансового ризику підприємства й рівень залежності підприємства від позикових ресурсів, що приведе до зменшення значення коефіцієнта фінансування і, як наслідок, збільшення рівня фінансової безпеки ТОВ “Бруклін-Київ Порт”.

“Це твердження може бути підкріплене шляхом підстановки нового прогнозного значення коефіцієнта фінансування в методику оцінки рівня фінансової безпеки підприємства” [24].

Рентабельність – це інтегральний показник, що відображає ефективність роботи підприємства, яке націлене на отримання прибутку в короткостроковій перспективі, і вказує на якість управлінських рішень щодо фінансової, операційної та інвестиційної діяльності підприємства. У такому визначенні підкреслено, у яких випадках рентабельність є дійсно критерієм економічної ефективності діяльності підприємства, а також враховано, що різні показники рентабельності можуть свідчити про ефективність різних ділянок роботи менеджменту.

На сьогодні в економіці спостерігаються складні кризові процеси. У таких умовах украї важливо шукати доступні резерви підвищення рентабельності, які дозволи б суб'єктам господарювання проводити безперебійну діяльність, здійснювати просте та розширене відтворення. Висока вартість позикових коштів, стрімке знецінення вартості національної валюти, малий внутрішній ринок – усі ці фактори сприяють підвищенню актуальності дослідження аспектів управління рентабельністю підприємства з метою забезпечення його ефективної роботи. Рентабельність доцільно розглядати з двох позицій: як об'єктивну економічну категорію і як показник. Як об'єктивна економічна категорія, рентабельність характеризує прибутковість, фінансовий результат господарської діяльності.

В економічній теорії застосовують кілька визначень категорії рентабельності: прибутковість; відношення корисного результату діяльності у вигляді прибутку до вартості сукупних витрат на її отримання; зіставлення результатів господарської діяльності з витратами або ресурсами, обчисленими у вартісній формі; інтегральний показник, що узагальнює інші показники ефективності.

“У фінансовому менеджменті головним показником ефективності діяльності вважають фінансову рентабельність. Основою управління фінансовою рентабельністю підприємства є управління формуванням його прибутку від



реалізації. Таке управління здійснюється в процесі загального управління операційною діяльністю підприємства. Поряд із цим, низка резервів зростання операційного прибутку компанії пов'язана з використанням фінансових механізмів підвищення його розміру.

Для того, щоб визначити, які саме механізми краще використовувати з метою збільшення рентабельності діяльності компанії, необхідно з'ясувати, які саме фактори впливають на зміну рентабельності реалізованої продукції. Використаємо факторний аналіз рентабельності з метою виявлення факторів впливу на неї. Визначимо вплив на зміну рентабельності таких чинників, як зміна обсягу реалізації й собівартості реалізованої продукції, а також структури реалізованої продукції та її асортименту. Для розрахунку впливу факторів візьмемо дані базового (2015 р.) та звітних років аналізованого періоду” (табл. 3.29) [25].

Таблиця 3.29

**Вихідні дані для факторного аналізу валового прибутку  
ТОВ “Бруклін-Київ Порт”, тис. грн**

Показники	Рік			Відхилення за рік	
	2015	2016	2017	2016	2017
Чистий дохід від реалізації	75841,5	77630,5	72601,9	1789	-5028,6
Собівартість реалізованої продукції	52942,3	58947,7	57848,7	6005,4	-1099
Валовий прибуток	22899,2	18682,8	14753,2	-4216,4	-3929,6

Джерело: складено автором на основі [25].

Загальна зміна валового прибутку розраховується за формулою:

$$\Delta ВП = \Delta ВП_{OP} + \Delta ВП_{стр} + \Delta ВП_{РВ}. \quad (3.3)$$

Вплив на валовий прибуток зміни обсягу реалізації розраховується за такою формулою:

$$\Delta ВП_{OP} = ВП_0 * (C_1/C_0 - 1). \quad (3.4)$$

Вплив фактора зміни структури та асортименту реалізованої продукції розрахуємо за формулою:

$$\Delta ВП_{стр} = ВП_0 * (\text{ЧД}_1/\text{ЧД}_0 - C_1/C_0). \quad (3.5)$$

Вплив зміни рівня витрат на 1 грн реалізованої продукції розраховується за такою формулою:

$$\Delta ВП_{рв} = \text{ЧД}_1 * (C_0/\text{ЧД}_0 - C_1/\text{ЧД}_1), \quad (3.6)$$

де  $C_{0,1}$  – собівартість реалізованої продукції відповідно базового та звітного періодів;

$\text{ЧД}_{0,1}$  – чистий дохід від реалізації відповідно базового та звітного періодів;

$ВП_{0,1}$  – валовий прибуток відповідно базового та звітного періодів.

Результати проведеного факторного аналізу подано в табл. 3.30.

*Таблиця 3.30*

**Результати факторного аналізу валового прибутку  
ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за 2016–2017 рр.**

Фактор	Рік	
	2016	2017
Вплив зміни обсягу реалізації	2597,523	-348,315
Вплив зміни структури й асортименту реалізованої продукції	-2057,36	-861,883
Вплив зміни рівня витрат на 1 грн реалізованої продукції	-15753,6	-11299,6
Загальна зміна валового прибутку	-15213,4	-12509,8

Джерело: складено автором на основі [25].

За результатами розрахунків, наведених у табл. 3.10, можна зробити висновок, що в 2016 р. такі фактори, як зміна структури й асортименту послуг, зміна рівня витрат на 1 грн реалізованої послуги, негативно вплинули на обсяг валового прибутку у бік зменшення. І лише завдяки збільшенню обсягу реалізації

валовий прибуток зріс. У 2017 р. всі фактори мали негативний вплив на обсяг валового прибутку, але вплив зміни обсягу реалізації був незначний порівняно з другими факторами. Тобто особливу увагу необхідно приділити зменшенню собівартості виробленої продукції.

“Розмір прибутку залежить від трьох складових: витрат на виробництво й реалізацію продукції, планової ціни одиниці продукції та обсягу реалізації. Взаємозв’язок складових визначається в процесі операційного аналізу, який також називають аналізом «Витрати – Обсяг – Прибуток», тим самим розкриваючи його сутність: дослідження залежності між витратами, обсягом реалізації, ціною й прибутком підприємства, а також пошук можливостей максимізації прибутку шляхом вибору оптимального поєднання змінних та постійних витрат. Елементом операційного аналізу є операційний важіль. Дія операційного важеля виявляється в тому, що будь-яка зміна виручки від реалізації завжди призводить до сильнішої зміни прибутку” [23].

“Сама ідея операційного важеля ґрунтується на поділі витрат на постійні й змінні. Такий аналіз дає відповідь на запитання: скільки одиниць товарів (послуг) має продати підприємство, щоб покрити свої постійні витрати. Ціна при цьому має компенсувати всі змінні витрати та врахувати маржинальний дохід для покриття постійних витрат і прибутку. Після продажу певної кількості товару, необхідної для покриття постійних витрат, маржинальний дохід від кожної додатково проданої одиниці товару (послуги) піде на формування прибутку” [26].

“Операційний важіль показує, у скільки разів може змінитися значення прибутку при збільшенні (зменшенні) виручки від реалізації. Цей ефект зумовлений різним ступенем впливу динаміки постійних та змінних витрат на формування фінансових результатів діяльності підприємства при зміні обсягу виробництва. Отже, операційний важіль залежить від співвідношення постійних і змінних витрат. І чим більший рівень постійних витрат, тим більшою є сила впливу операційного важеля. Вказуючи на темпи зниження прибутку з кожним процентом зниження виручки від реалізації, сила операційного важеля також свідчить про рівень підприємницького ризику цього підприємства” [27].

Виділяють три основні складові операційного важеля, на які може впливати менеджмент підприємства:

- постійні витрати;
- змінні витрати;
- ціна одиниці товару.

Розглянемо, як зміна кожної із цих складових впливає на величину прибутку від реалізації.

“Ефект зниження постійних витрат. Якщо вдається зменшити постійні витрати підприємства, скорочуючи накладні витрати або інтенсивніше експлуатуючи обладнання, то знижується обсяг виробництва, за якого досягають рівня беззбитковості. Як наслідок, скоріше спрацьовує ефект прискореної зміни величини прибутку. Отже, зниження постійних витрат – прямий і ефективний шлях, який дає змогу зменшити мінімальний беззбитковий обсяг виробництва й підвищити прибутковість підприємства.

Ефект зниження змінних витрат. Зменшення величини змінних витрат на виготовлення одиниці продукції (послуг) приводить до збільшення величини маржинального доходу, що одночасно впливає як на прибуток, так і на переміщення точки беззбитковості. Одночасно зменшуються збитки підприємства” [28]. Отже, ефект зниження змінних витрат виявляється в збільшенні величини прибутку та зниженні мінімального рівня беззбитковості на підприємстві.

“Ефект зміни цін. Зміна ціни продукції (послуг) впливає на обсяг реалізації продукції (послуг) підприємством. Однак прямої залежності між цими процесами немає. Взаємозв’язок між змінами ціни та обсягом реалізованої продукції (послуг) визначає цінова еластичність попиту. Збільшення ціни продукції (послуг) може вплинути на обсяг реалізованої продукції, і сукупний прибуток підприємства може зменшитись. І навпаки, зменшення ціни може різко збільшити обсяг реалізації й сукупну величину отриманого прибутку” [27].

Оскільки дія операційного важеля залежить від співвідношення постійних та змінних витрат, то його можна використовувати для управління структурою витрат підприємства й вибору оптимального співвідношення між постійними та

змінними витратами з метою максимізації прибутку від реалізації продукції. На основі даних фінансової звітності ТОВ “Бруклін-Київ Порт” проведемо операційний аналіз. Результати операційного аналізу подано в табл. 3.31.

Таблиця 3.31

**Розподіл сукупних витрат ТОВ “Бруклін-Київ Порт” на змінні та постійні за 2015–2017 рр.**

Показник	Рік			Відхилення	
	2015	2016	2017	+/-	%
<b>Змінні витрати:</b>					
Матеріальні витрати	22057,5	26952,2	25053	2995,5	13,58
Змінна складова заробітної плати	17849,9	19873,3	18506,5	656,6	3,68
Нарахування на змінну заробітну плату	6693,7	7452,5	6939,9	246,2	3,68
<b>Всього</b>	<b>46601,1</b>	<b>54278</b>	<b>50499,4</b>	<b>3898,3</b>	<b>8,37</b>
<b>Постійні витрати:</b>					
Амортизація	2286,5	2259,6	2928,1	641,6	28,06
Адміністративні витрати	1619,3	1772,7	1867,9	248,6	15,35
Постійна заробітна плата	2078,7	1633,4	2550,9	472,2	22,72
Нарахування на постійну заробітну плату	779,5	612,5	956,6	177,1	22,72
Інші витрати	3407,1	3914,6	3750,5	343,4	10,08
<b>Всього</b>	<b>10271,1</b>	<b>10192,8</b>	<b>12054</b>	<b>1782,9</b>	<b>17,36</b>

Джерело: складено автором на основі [27].

Для більшої наочності структури витрат ТОВ “Бруклін-Київ Порт” наведемо їх в окремій таблиці (табл. 3.32).

Таблиця 3.32

**Структура операційних витрат ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за 2015–2017 рр., %**

Показник	Рік			Відхилення	
	2015	2016	2017	+/-	%
Змінні витрати	81,94	84,19	80,73	-1,21	-1,4
Постійні витрати	18,06	15,81	19,27	1,21	6,69

Джерело: складено автором на основі [25].

На основі даних табл. 3.31 та 3.32 можна зробити висновок, що в структурі операційних витрат компанії значно переважають змінні витрати, а це призводить до незначного ефекту операційного важеля. За даними табл. 3.29, 3.31 розрахуємо низку показників для подальшого проведення операційного аналізу. Основні показники операційного аналізу, їх розрахунки та значення наведено в табл. 3.33.

Таблиця 3.33

**Основні показники операційного аналізу ТОВ “Бруклін-Київ Порт”  
за 2015–2017 рр.**

Показник	Порядок розрахунку	Рік		
		2015	2016	2017
Валова маржа, тис. грн	Виручка від реалізації – змінні витрати	29240,4	23352,5	22102,5
Коефіцієнт валової маржі	Валова маржа / виручка від реалізації	0,39	0,31	0,30
Точка безбитковості, тис. грн	Сума постійних витрат / Коефіцієнт валової маржі	26336,2	32880	40180
Запас фінансової міцності, тис. грн	Виручка від реалізації – точка безбитковості	49505,3	44750,5	32421,9
Коефіцієнт запасу фінансової міцності	Запас фінансової міцності / виручка від реалізації	0,65	0,58	0,45
Прибуток, тис. грн	Запас фінансової міцності * Коефіцієнт валової маржі	19307,1	13872,7	9726,6
Сила впливу фінансового важеля	Валова маржа / Прибуток	1,51	1,68	2,27
Коефіцієнт операційного важеля	Постійні витрати / Загальні операційні витрати	0,18	0,16	0,19

Джерело: складено автором на основі [25].

Виходячи з розрахованих аналітичних даних, можна зробити висновки про фінансово-господарську діяльність ТОВ “Бруклін-Київ Порт”. Змінні витрати у 2017 р. порівняно з 2015 р. збільшилися на 8,37%, тоді як виручка від реалізації зменшилась на 4,27%. У зв’язку із цим можна говорити про збільшення змінних витрат на одиницю реалізованої продукції. Постійні витрати за досліджуваний період зросли на 17,36%, тобто їх частка в собівартості продукції збільшилася. Сила впливу операційного важеля збільшилась за розглянутий період з 1,51 до 2,27, що свідчить про значну зміну прибутку при зміні обсягу від реалізації на 1%. Така ситуація є позитивною для компанії. Коефіцієнт запасу фінансової міцності

зменшився з 0,65 до 0,45, отже, величина операційного ризику компанії постійно збільшується.

“Підсумовуючи вищезазначене, зауважимо, що в ТОВ «Бруклін-Київ Порт» простежується не лише зменшення рентабельності діяльності, а й підвищення ризику втрати прибутку від операційної діяльності, що є негативною тенденцією для компанії. Тому перед її керівництвом постає важливе завдання щодо зниження операційного ризику ТОВ «Бруклін-Київ Порт» та підвищення ефективності управління прибутком” [29].

Як відомо, важливим фактором впливу на рівень операційного ризику та прибутку є співвідношення між постійними й змінними витратами в компанії. У компаніях з більшою питомою вагою постійних витрат операційний ризик є вищим, оскільки при несприятливій ринковій кон’юктурі такі компанії зазнають більших збитків. Іншими словами, при однакових темпах приросту обсягу реалізації продукції компанія, що має меншу питому вагу постійних витрат, за інших рівних умов, завжди буде більшою мірою збільшувати суму свого операційного прибутку порівняно з компаніями з меншим значенням цього показника.

Ідеальними умовами для будь-якого підприємства є поєднання низьких постійних витрат із високим маржинальним доходом. На основі проведеного операційного аналізу ми пропонуємо компанії змінити структуру операційних витрат, а саме збільшити в структурі операційних витрат частку їх постійної складової, оскільки загальновідомо, що чим більший буде рівень постійних затрат, тим більшою буде сила впливу операційного важеля. Тобто метою компанії є зменшення рівня змінних витрат на одиницю продукції.

“При управлінні змінними витратами основним орієнтиром повинно бути забезпечення їх постійної економії, оскільки між сумою цих витрат та обсягом виробництва й реалізації продукції (послуг) існує пряма залежність. Забезпечення такої економії до досягнення підприємством точки беззбитковості призводить до зростання суми маржинального прибутку, що надає змогу досягти її більш швидкими темпами. Після досягнення точки беззбитковості сума економії

змінних витрат буде забезпечувати прямий приріст валового операційного прибутку” [30].

“До основних резервів економії змінних витрат належать: зниження чисельності працівників основного та допоміжного виробництв за рахунок забезпечення зростання ефективності їх праці; скорочення розміру запасів сировини, матеріалів, готової продукції в періоди несприятливої ринкової кон’юнктури; забезпечення вигідних для підприємства умов поставки” [31].

Таким чином, ми пропонуємо збільшити частку постійних витрат у загальній сумі витрат до 25% шляхом введення режиму економії на змінних витратах. Запропоновані зміни повинні дещо покращити ситуацію. Розрахунки щодо структури операційних витрат ТОВ “Бруклін-Київ Порт” наведено в табл. 3.34.

Таблиця 3.34

**Пропонована структура операційних витрат ТОВ “Бруклін-Київ Порт”  
на 2017 р.**

Показник	Результат розрахунку
Питома вага постійних витрат, %	25
Питома вага змінних витрат, %	75
Прогнозована сума чистого доходу, тис. грн	78410,1
Прогнозований розмір собівартості, тис. грн	62476,6
Прогнозована сума валового прибутку, тис. грн	15933,5
Прогнозована сума постійних витрат, тис. грн	16889,4
Прогнозована сума змінних витрат, тис. грн	50668,25
Валова маржа, тис. грн	27741,9
Коефіцієнт валової маржі	0,35
Точка беззбитковості, тис. грн	48255,4
Запас фінансової міцності, тис. грн	30154,7
Коефіцієнт запасу фінансової міцності	0,38
Прибуток, тис. грн	10554,1
Сила впливу операційного важелю	2,63
Коефіцієнт операційного левериджу	0,25

Джерело: складено автором на основі [27].



Таким чином, у результаті впровадження запропонованих змін ми бачимо деяке покращення ситуації: зросла сума валової маржі ТОВ “Бруклін-Київ Порт”, збільшився прибуток, коефіцієнт операційного левериджу і, як наслідок, сила впливу операційного важеля підвищилася на 0,36. Отже, цілеспрямоване управління постійними та змінними витратами, оперативна зміна їх співвідношення при мінливих умовах господарювання нададуть змогу ТОВ “Бруклін-Київ Порт” збільшити власний потенціал формування операційного прибутку, що забезпечить зростання його фінансової рентабельності.

### **3.3. Удосконалення методичного підходу до оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності**

В існуючих реаліях особливого значення набуває об’єктивна оцінка фінансової міцності та фінансової безпеки підприємств портової діяльності. Для визначення фінансової безпеки існують різні методології аналізу. Вони надають змогу розкрити проблемні напрями в діяльності підприємств та дослідити чинники, що їх зумовили. На нашу думку, цього недостатньо, щоб зробити обґрунтовані висновки щодо рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності. Цьому питанню приділено особливу увагу в дисертаційній роботі.

Розробка методів оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності має важливе методологічне значення. Це пов’язано з необхідністю майже щоденного знання їх фінансового стану, підтримання його на достатньому рівні в ринкових конкурентних умовах. Оцінка рівня фінансової безпеки підприємства важлива також при розгляді питання отримання кредитів від комерційних банків і залучення капіталу інвесторів. Зрозуміло, що при незадовільному стані фінансової безпеки підприємств імовірність отримання ними кредитів чи коштів інвесторів зводиться до нуля.

Аналіз літературних видань і практики вітчизняних підприємств щодо аналізу фінансової безпеки дає підстави стверджувати, що на сучасному етапі відсутній достатньо ефективний метод оцінки рівня фінансової безпеки підприємств. Водночас розроблені зарубіжними дослідниками нові методики не можуть бути використані вітчизняними підприємствами через неспроможність розроблених моделей дати адекватну оцінку стану фінансової безпеки тих підприємств, які функціонують в умовах, що відрізняються від умов, для яких були визначені параметри моделей. “Тому цілком закономірною є спрямованість сучасних вітчизняних досліджень на пошук нових підходів до оцінки рівня фінансової безпеки підприємств, які б враховували особливості функціонування підприємств України” [32].

В організаційній та управлінській роботі підприємств портової діяльності фінансова діяльність посідає особливе місце. Від неї багато в чому залежать своєчасність та повнота фінансового забезпечення виробничо-господарської діяльності й розвитку підприємства, своєчасне виконання ними фінансових зобов'язань. Таким чином, можна визначити, що фінансова діяльність підприємств портової діяльності – це система використання різних форм і методів для фінансового забезпечення їх функціонування та досягнення ними поставлених цілей, тобто це та практична фінансова робота, що забезпечує життєдіяльність підприємств і поліпшення їх фінансових результатів. Фінанси мають для підприємства виняткове значення, адже будь-яке підприємство потребує коштів для діяльності та розвитку. Тому створенню раціональної структури управління фінансами потрібно приділяти багато уваги.

За умов ринку фінансовий менеджер стає однією з провідних фігур на підприємстві, зокрема у фінансовій діяльності. Він відповідає за постановку фінансової проблеми на підприємстві та ухвалює найприйнятніший варіант її розв'язання. Фінансовий менеджер здійснює оперативну фінансову діяльність. Його обов'язки полягають у контролі за фінансовим станом та рівнем фінансової безпеки на підприємстві, він бере участь у вирішенні фінансових питань та всіх основних питань, пов'язаних з управлінням підприємством. Саме від його

професіоналізму залежить майбутнє підприємства з погляду його фінансової стабільності.

“На сьогодні найбільш поширеною є інтегральна методика оцінки рівня фінансового стану підприємства. Вона передбачає синтезування фінансових індикаторів у комплексній конструкції. Інтегральна методика базується на використанні коефіцієнтного методу, що являє собою розрахунок відносних показників на основі даних статистичної фінансової звітності” [15]. Хоча цей метод має суттєвий недолік – відсутність нормативних значень коефіцієнтів, що найчастіше використовуються. Також недоліком можна назвати те, що зміни розмірів відносних коефіцієнтів у динаміці не можуть бути правильно інтерпретовані. Інтегральна методика також не враховує індексів, що характеризують грошові потоки підприємства.

“У цілому основними недоліками існуючих методів оцінки рівня фінансової безпеки підприємств, на наш погляд, є таке:

- не враховуються вітчизняні умови ведення бізнесу;
- неможливо достовірно визначити більшість показників, що розраховуються за фінансовою звітністю підприємств;
- відсутня поглиблена класифікація рівнів фінансової безпеки підприємств;
- важко визначити фактори, що впливають на фінансову безпеку підприємства;
- велика ймовірність неточної оцінки рівня фінансової безпеки підприємства” [33].

Використовуючи існуючі методи оцінки рівня фінансової безпеки в Україні, можна зіткнутися із численними проблемами. Розглянемо можливі напрями вдосконалення методів оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності. “Щоб отримати адекватну оцінку рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності, доцільно порівнювати їх розраховані фінансові показники не зі стандартними значеннями, які розроблені для іноземних умов бізнесу, а з:

- середніми значеннями аналогічних показників, розрахованих для сукупності підприємств морської галузі;

– значеннями показників, які рекомендовані в працях українських дослідників;

– показниками ефективності найбільш успішних підприємств морської галузі тощо” [35].

При такому порівнянні потрібно провести аналіз відповідності значення розрахованого показника підприємства портової діяльності середньому значенню показника по морській галузі. Оціночні значення окремих показників фінансової безпеки в певних діапазонах рекомендують українські аналітики.

Як було зазначено в розділі 2 дисертації, підприємства портової діяльності, зокрема, стивідорні компанії, працюють у сфері послуг. Тому ми вважаємо доцільним використовувати для оцінки рівня їх фінансової безпеки значення коефіцієнтів сектору послуг України. Це зробить оцінку рівня їх фінансової безпеки більш точною, оскільки значення цих коефіцієнтів відображають реальні умови функціонування українських підприємств у сфері послуг.

Крім того, необхідним є вдосконалення методики оцінки рівня фінансової безпеки підприємств у секторі послуг шляхом вибору такого переліку показників та складових інтегральної оцінки, які цілком характеризуватимуть ключові напрями діяльності підприємств портової діяльності. Як об’єкт дослідження обрано підприємство портової діяльності – стивідорна компанія ТОВ “Бруклін-Київ Порт” (знаходиться в порту Одеса).

“Вдосконалення методики оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності та оцінку рівня фінансової безпеки ТОВ «Бруклін-Київ Порт» проведемо на основі розширеного методу Ю. Б. Кракос і Р. В. Разгон. Цей метод передбачає обчислення значення інтегрального показника, що й характеризує рівень фінансової безпеки підприємства. Він включає в себе комплексні показники, що охоплюють різні напрями фінансового аналізу:

$$S_{фбп} = S_{ey} + S_{пф} + S_{да} + S_{рc} + S_{п}, \quad (3.7)$$

де  $S_{фбп}$  – інтегральний показник фінансової безпеки підприємства;

$S_{ey}$  – комплексний показник оцінки ефективності управління, бали;

$S_{пф}$  – комплексний показник оцінки платоспроможності та фінансової стійкості;

$S_{да}$  – комплексний показник оцінки ділової активності, бали;

$S_{рс}$  – комплексний показник оцінки ринкової стійкості, бали;

$S_{іп}$  – комплексний показник оцінки інвестиційної привабливості, бали” [36].

Визначення комплексного показника оцінки за кожною складовою фінансової безпеки підприємства за допомогою рейтингового числа виглядає так:

$$S = \sum_{i=1}^Z \frac{1}{Z \cdot N_i} \cdot K_i, \quad (3.8)$$

де  $S$  – комплексний показник за кожною складовою фінансової безпеки підприємства;

$Z$  – число показників, використовуваних для оцінки рівня фінансової безпеки підприємства за кожною складовою;

$N_i$  – нормативний рівень для  $i$ -того коефіцієнта;

$K_i$  –  $i$ -й коефіцієнт.

Прогнозовану методику оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності порівняно з методикою Ю. Б. Кракос та Р. О. Разгон з урахуванням запропонованих змін подано в табл. 3.35.

Таблиця 3.35

**Пропонована методика оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності в порівнянні з методикою Ю. Б. Кракос та Р. О. Разгон**

Методика Ю. Б. Кракос та Р. О. Разгон	Пропонована методика
1	2
1. Комплексний показник оцінки ефективності управління: – рентабельність активів; – рентабельність власного капіталу; – загальна рентабельність діяльності за валовим прибутком; – рентабельність послуг	1. Комплексний показник оцінки рентабельності підприємства: – рентабельність активів; – рентабельність власного капіталу; – загальна рентабельність діяльності; – рентабельність послуг

## Продовження табл. 3.35

1	2
2. Комплексний показник оцінки платоспроможності та фінансової стійкості: – коефіцієнт поточної ліквідності; – коефіцієнт абсолютної ліквідності; – коефіцієнт забезпечення власними основними засобами; – коефіцієнт маневреності власного капіталу	2. Комплексний показник оцінки платоспроможності підприємства: – коефіцієнт поточної ліквідності; – коефіцієнт абсолютної ліквідності; – коефіцієнт забезпечення власними основними засобами; – коефіцієнт втрати платоспроможності
3. Комплексний показник ділової активності: – оборотність активів; – оборотність основних засобів; – оборотність оборотних активів; – оборотність власного капіталу	3. Комплексний показник ділової активності: – оборотність активів; – оборотність основних засобів; – оборотність оборотних активів; – оборотність власного капіталу
4. Комплексний показник ринкової стійкості: – коефіцієнт автономії; – коефіцієнт фінансового ризику; – коефіцієнт маневреності оборотних активів; – коефіцієнт мобільності активів; – індекс постійних активів	4. Комплексний показник фінансової стійкості: – коефіцієнт автономії; – коефіцієнт фінансового ризику; – коефіцієнт маневреності власного капіталу; – коефіцієнт фінансової стійкості
5. Комплексний показник інвестиційної привабливості: – коефіцієнт чистої виручки; – показник чистого прибутку на акцію	5. Комплексний показник матеріального стану підприємства: – коефіцієнт зносу основних фондів; – коефіцієнт оновлення основних засобів

Джерело: складено автором.

На основі табл. 3.35 можна зробити висновок, що в пропонованій методиці комплексний показник ефективності управління (рентабельності) та комплексний показник ділової активності залишилися без зміни порівняно з методикою Ю. Б. Кракос та Р. О. Разгон. Це пов'язано з важливістю зазначених показників у відображенні реального стану фінансової безпеки підприємств портової діяльності, оскільки ці показники характеризують ефективність діяльності будь-якого підприємства.

“У групі показників платоспроможності показник маневреності власного капіталу був віднесений нами до групи показників фінансової стійкості та замінений у комплексному показнику платоспроможності на показник втрати

платоспроможності. Така заміна пов'язана з тим, що цей показник дає уявлення про ступінь теоретичної спроможності підприємств портової діяльності виконувати свої зобов'язання у випадку настання певних негативних подій, тобто дає загальну характеристику їх захисним фінансовим резервам. Що, на нашу думку, є дуже важливим у методиці оцінки рівня фінансової безпеки” [37].

У комплексному показнику фінансової стійкості були видалені такі показники, як: коефіцієнт маневреності оборотних активів, коефіцієнт мобільності активів, індекс постійних активів. На нашу думку, зазначені показники не є настільки важливим для відображення фінансової стійкості підприємств портової діяльності, оскільки коефіцієнт маневреності оборотних активів напряму пов'язаний із коефіцієнтом оборотності активів, а коефіцієнт мобільності активів пов'язаний із коефіцієнтом оборотності оборотних активів. Дані показники було б більш доцільно віднести до показників оцінки ділової активності підприємства.

На нашу думку, одним з основних принципів побудови ефективної методики оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності є такий: “...окремі показники, відібрані до включення в інтегральну оцінку, не мають дублювати один одного, бо це дублювання не тільки ускладнює економічне обґрунтування отриманих результатів, а й може викривити їх...”

Що стосується комплексного показника інвестиційної привабливості, то, як видається, ця група показників не має суттєвого значення для оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності. Наприклад, коефіцієнт чистої виручки відображає, яку частку має чистий дохід у валовому доході, що не містить жодної інформації для потенційних інвесторів, оскільки різницю між валовим і чистим доходом становлять податкові платежі (ПДВ, мито, акцизи тощо).

“Таким чином, цей показник може надати інформацію лише про рівень непрямого оподаткування в країні. Для потенційного інвестора більш вагомими є показники рентабельності, що вже були враховані в запропонованій методиці.

Що стосується показника чистого прибутку на акцію, то в нашій країні він втрачає своє інформативне значення” [38]. Це пов’язано з тим, що на сьогодні занадто мало українських підприємств приділяють належну увагу своїм акціонерам, більшість з них не здійснює виплат дивідендів узагалі. Тому використання цього показника в методиці оцінки рівня фінансової безпеки недоцільне.

Замість комплексного показника інвестиційної привабливості пропонуємо використовувати комплексний показник майнового стану підприємства. Для підприємств портової діяльності стан основних засобів має дуже важливе значення, оскільки значну частку активів становлять саме основні фонди. Одним із найбільш проблемних показників оцінки майнового стану в Україні є коефіцієнт зносу основних засобів. Саме тому він має дуже важливе значення й для оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності. Крім цього, необхідним є включення в методику коефіцієнта оновлення основних засобів, що характеризує політику управління майновим станом підприємства.

“Для того, щоб конкретизувати зазначені показники, необхідно застосувати також коефіцієнт фондівдачі основних засобів, оскільки ефективність їх використання важливо використовувати при аналізі стану фінансової безпеки підприємств портової діяльності. На нашу думку, запропонована методика зможе надати більш точну та глибоку оцінку рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності” [39].

З метою апробації запропонованої методики та перевірки впливу запропонованих заходів щодо покращення рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності розрахуємо інтегральний показник рівня фінансової безпеки ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за 2017 р. та представимо його в табл. 3.36.



Таблиця 3.36

**Результати розрахунків складових методики оцінки рівня фінансової безпеки  
ТОВ “Бруклін-Київ Порт” за реальними даними та з урахуванням  
запропонованих змін**

Показник	Результат розрахунків	
	За даними фінансової звітності за 2017 р.	За даними, отриманими в результаті оптимізації структури капіталу та витрат
<b>1. Комплексний показник оцінки рентабельності підприємства:</b>		
1. Комплексний показник оцінки рентабельності підприємства:	0,293	0,338
– рентабельність активів		
– рентабельність власного капіталу	0,605	0,677
– загальна рентабельність діяльності	0,116	0,135
– рентабельність продукції	0,145	0,169
<b>2. Комплексний показник оцінки платоспроможності підприємства:</b>		
– коефіцієнт поточної ліквідності	1,381	1,393
– коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,400	0,419
– коефіцієнт забезпечення власними обіговими коштами	0,030	0,056
– коефіцієнт втрати платоспроможності	1,233	1,311
<b>3. Комплексний показник ділової активності:</b>		
– оборотність активів	2,531	2,600
– оборотність основних засобів	1,752	2,424
– оборотність оборотних активів	5,401	5,821
– оборотність власного капіталу	5,233	5,271
<b>4. Комплексний показник фінансової стійкості:</b>		
– коефіцієнт автономії	0,461	0,500
– коефіцієнт фінансового ризику	1,171	1,000
– коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,334	0,771
– коефіцієнт фінансової стійкості	0,721	0,955
<b>5. Комплексний показник матеріального стану підприємства:</b>		
– коефіцієнт зносу основних фондів	0,445	0,445
– коефіцієнт оновлення основних засобів	0,383	0,383

Джерело: складено автором.

Для розрахунку інтегрального показника рівня фінансової безпеки ТОВ “Бруклін-Київ Порт” необхідно навести нормативні значення коефіцієнтів – складових запропонованої методики оцінки (табл. 3.37).

Таблиця 3.37

**Комплексні показники оцінки рівня фінансової безпеки підприємства  
та нормативні значення їх складових**

Назва коефіцієнта	Поправочний коефіцієнт		
	0	0,5	1
<b>1. Комплексний показник оцінки рентабельності підприємства:</b>			
– рентабельність активів	<0,00	0,00–0,05	>0,05
– рентабельність власного капіталу	<0,00	0,00–0,05	>0,05
– загальна рентабельність продажів	<0,00	0,00–0,05	>0,05
– рентабельність продукції	<0,00	0,00–0,05	>0,05
<b>2. Комплексний показник оцінки платоспроможності підприємства:</b>			
– коефіцієнт поточної ліквідності	<0,60	0,60–0,80	>0,80
– коефіцієнт абсолютної ліквідності	<0,20	0,20–0,25	>0,25
– коефіцієнт забезпечення власними обіговими коштами	<0	0–0,10	>0,10
– коефіцієнт втрати платоспроможності	<0,85	0,85–1,00	>1,00
<b>3. Комплексний показник ділової активності:</b>			
– оборотність активів	<0,50	0,50–0,90	>0,90
– оборотність основних засобів	<1,00	1,00–1,50	>1,50
– оборотність оборотних активів	<1,00	1,00–2,00	>2,00
– оборотність власного капіталу	<1,00	1,00–2,00	>2,00
<b>4. Комплексний показник фінансової стійкості:</b>			
– коефіцієнт автономії	<0,30	0,30–0,50	>0,50
– коефіцієнт фінансового ризику	>1,10	0,90–1,10	<0,90
– коефіцієнт маневреності власного капіталу	<0,00	0,00–0,10	>0,10
– коефіцієнт фінансової стійкості	<0,80	0,80–1,00	>1,00
<b>5. Комплексний показник матеріального стану підприємства:</b>			
– коефіцієнт зносу основних фондів	>0,60	0,40–0,60	<0,40
– коефіцієнт оновлення основних засобів	<0,01	0,01–0,10	>0,10

Джерело: складено автором.

“На основі отриманих даних у табл. 3.36 розрахуємо комплексні показники за різними напрямками та зведемо їх в один інтегральний показник, що характеризує рівень фінансової безпеки підприємства. Результати розрахунків наведемо в табл. 3.38” [40].

Таблиця 3.38

**Значення комплексних показників – складових інтегрального показника  
стану фінансової безпеки ТОВ “Бруклін-Київ Порт”**

Складова фінансової безпеки	Результат розрахунків	
	до змін	після змін
Комплексний показник оцінки рентабельності підприємства	1,00	1,00
Комплексний показник оцінки платоспроможності	0,768	0,800
Комплексний показник ділової активності	1,00	1,00
Комплексний показник фінансової стійкості	0,674	0,875
Комплексний показник матеріального стану підприємства	0,637	0,637
Інтегральний показник фінансової безпеки	4,079	4,312

Джерело: складено автором.

Крім застосування розширеної методики оцінки стану фінансової безпеки підприємств портової діяльності, вважаємо за необхідне розширити класифікацію стану фінансової безпеки підприємства залежно від значення інтегрального показника рівня фінансової безпеки (табл. 3.39).

Таблиця 3.39

**Класифікація видів рівня фінансової безпеки  
підприємств портової діяльності**

Значення інтегрального показника	Рівень фінансової безпеки	Характеристика
Менше ніж 2,50	Незадовільний	Збиткова діяльність, низький рівень ліквідності та залежність від зовнішніх джерел фінансування
2,51–3,30	Задовільний	Низький рівень ефективності використання капіталу, нестабільна структура капіталу та недостатній рівень ліквідності
3,31–4,10	Нестабільний	Високий рівень прибутковості й оборотності активів при низькій платоспроможності та фінансовій стійкості
4,11–4,89	Впевнений	Оптимальний рівень показників рівня фінансової безпеки
Більше ніж 4,9	Ідеальний	Надвисокий рівень прибутковості та платоспроможності. Частіш за все підприємства недовго перебувають у такому стані, оскільки він є виснажливим і ресурсомістким

Джерело: складено автором.

Отже, на основі проведених розрахунків можна зробити висновки, що виконання заходів, запропонованих щодо оптимізації структури капіталу та витрат ТОВ “Бруклін-Київ Порт”, приведе до покращення рівня фінансової безпеки досліджуваної компанії. Особливий вплив зміна структури капіталу з існуючої на 50% власний капітал, 50% позиковий справить на показники фінансової стійкості: збільшиться коефіцієнт фінансової автономії, зменшиться коефіцієнт фінансового ризику, зросте коефіцієнт фінансової стійкості, збільшиться показник маневреності власного капіталу.

Зміна структури витрат на 25% постійних, 75% змінних позитивно вплине на показники рентабельності та ділової активності. Запропоновані зміни стануть запорукою довгострокової платоспроможності як для самої компанії так і для її контрагентів. Розрахунки свідчать, що в результаті впровадження запропонованих методик управління структурою капіталу та фінансовою рентабельністю, удосконаленої методики оцінки фінансової безпеки рівень фінансової безпеки підприємства збільшився (з 4,079 до 4,312).

Запропонована в роботі розширена класифікація видів рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності залежно від значення інтегрального показника характеризує рівень фінансової безпеки ТОВ “Бруклін-Київ Порт” як “упевнений”. Запровадження розроблених теоретико-методичних підходів та обґрунтованих науково-практичних рекомендацій щодо оцінки фінансової безпеки надасть змогу підприємствам портової діяльності підвищити її рівень до “ідеального”.

### **Висновки до розділу 3**

1. Обґрунтовано, що розробка методів оцінки фінансової безпеки підприємств портової діяльності має важливе методологічне значення, що пов'язано з необхідністю майже щоденного знання його фінансового стану й

завдяки цьому підтримання в ринкових конкурентних умовах на належному рівні. Оцінка рівня фінансової безпеки підприємства важлива також при отриманні кредитів від комерційних банків. При незадовільному стані фінансової безпеки підприємства його кредитоспроможність зводиться до нуля.

2. Проаналізовано всі найважливіші показники комплексної оцінки фінансового стану ТОВ “Бруклін-Київ Порт” та зроблено висновки, що більшість показників компанії відповідають нормативним значенням, тобто компанія є фінансово стабільною, незалежною, має високий рівень ліквідності та платоспроможності. Основну загрозу для фінансового стану компанії приховує в собі значення коефіцієнта фінансування. Така ситуація пов’язана із зростанням частки позикових коштів у складі пасиву балансу ТОВ “Бруклін-Київ Порт”, що в середньостроковій перспективі може спричинити погіршення рівня платоспроможності компанії.

3. Для вдосконалення методики оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності обрано методи, які ґрунтуються на індикаторному підході й пов’язані з використанням методик, розроблених такими вченими, як Ю. Б. Кракос та Р. О. Разгон, О. А. Єпіфанов.

4. На основі отриманих значень інтегрального показника стану фінансової безпеки ТОВ “Бруклін-Київ Порт” виявлено, що для цієї компанії у 2015 р. характерним був достатній рівень фінансової безпеки; у 2016 р. – недостатній; у 2017 р. – також недостатній, але порівняно з 2016 р. загальна кількість балів знизилась на 15 і становила 60. Основною причиною недостатнього рівня фінансової безпеки є незадовільне значення коефіцієнта фінансування в 2016–2017 рр., а також незадовільне значення коефіцієнта зносу основних засобів та фондівддачі впродовж усього дослідженого періоду.

5. Здійснено прогнозування ймовірності банкрутства підприємства за п’ятифакторною моделлю Альтмана й виявлено, що ймовірність банкрутства ТОВ “Бруклін-Київ Порт” у 2015 р. була дуже низькою, оскільки  $Z > 2,91$ , але у 2016–2017 рр. показник мав тенденцію до значного зниження. Так, у 2016 р. компанія мала ймовірність банкрутства, а в 2017 р. внаслідок значного

погіршення фінансового стану підприємства ймовірність банкрутства стала ще вищою.

6. За результатами проведеного комплексного фінансового аналізу ТОВ “Бруклін-Київ Порт” та аналізу стану його фінансової безпеки зроблено висновок, що для досліджуваного підприємства характерними є два “проблемних місця”: показник фінансового ризику та коефіцієнт автономії не відповідають встановленим нормативам, що свідчить про проблеми з фінансовою стійкістю підприємства; показники рентабельності за досліджуваний період мають стійку тенденцію до зниження, що вимагає управління рентабельністю підприємства.

7. Методом управління обрано оптимізацію структури капіталу й витрат компанії. На основі проведених розрахунків зроблено висновок, що виконання заходів, запропонованих щодо оптимізації структури капіталу та витрат ТОВ “Бруклін-Київ Порт”, приведе до покращення рівня фінансової безпеки досліджуваної компанії. Особливий вплив зміна структури капіталу з існуючої на 50% власний капітал, 50% позиковий справить на показники фінансової стійкості: збільшиться коефіцієнт фінансової автономії, зменшиться коефіцієнт фінансового ризику, зросте коефіцієнт фінансової стійкості, збільшиться показник маневреності власного капіталу. Зміна структури витрат на 25% постійних, 75% змінних позитивно вплине на показники рентабельності та ділової активності. Запропоновані зміни стануть запорукою довгострокової платоспроможності як для самої компанії, так і для її контрагентів.

8. Запропонована в роботі розширена класифікація видів рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності залежно від значення інтегрального показника характеризує рівень фінансової безпеки ТОВ “Бруклін-Київ Порт” як “упевнений”. Запровадження розроблених теоретико-методичних підходів та обґрунтованих науково-практичних рекомендацій щодо оцінки фінансової безпеки надасть змогу підприємствам портової діяльності підвищити її рівень до “ідеального”.

Основні результати, отримані в розділі 3, відображено в наукових працях, наведених у списку використаних джерел [6; 9; 17; 20; 27; 39].

### Список використаних джерел до розділу 3

1. Економічна безпека: навч. посібник / О. Є. Користін, О. І. Варантиновський, Л. В. Герасименко та ін.; за ред. М. Джужжі. Київ: КНТ; Центр навчальної літератури, 2010. 368 с.

2. Горячева К. С. Оцінка рівня фінансової безпеки підприємства. *Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України*: зб. наук. пр. Суми: ВВП «Мрія-1» ЛТД, УАБС, 2004. Т. 10. С. 288–295.

3. Білик М. Д. Удосконалення методичних підходів до аналізу фінансового стану підприємства. *Економіст (укр.)*. 2001. № 11. С. 40–43.

4. Донець Л. І., Ващенко Н. В. Економічна безпека підприємства: навч. посібник. Київ: Центр учбової літератури, 2008. 240 с.

5. Горячева К. С. Інформаційно-аналітичне забезпечення фінансової безпеки підприємства. *Актуальні проблеми економіки*. 2003. № 9. С. 43–49.

6. Чебанова Т. Є., Корецька О. В. Оцінка стійкості економічної безпеки підприємств портової діяльності. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2015. Вип. 2 (51). С. 55–71.

7. Крисюк Л. М., Скиртенко І. В. Управління фінансовою безпекою транспортно-експедиторських компаній. *Економічний аналіз*: зб. наук. пр. 2013. № 3 (14). С. 83–87.

8. Іванюта Т. М., Заїчковський А. О. Економічна безпека підприємства: навч. посібник для студ. вищ. навч. закл. Київ: Центр учбової літератури, 2009. 256 с.

9. Чебанова Т. Е. Выбор схемы финансирования реальных инвестиционных проектов на предприятиях морского транспорта. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2002. Вип. 14. С. 29–36.

10. Єрмошенко М. М. Економічні та організаційні засади забезпечення фінансової безпеки підприємства: Предпринт наукової доповіді / за наук. ред. д. е. н., проф. М. М. Єрмошенка. Київ: Нац. академія управління, 2005. 78 с.

11. Кузенко Т. Б. Класифікація методів оцінки економічної безпеки підприємства. *Економіка і управління*. 2003. № 4. С. 72–79.

12. Кракос Ю. Б., Разгон Р. О. Управління фінансовою безпекою підприємств. *Економіка та управління підприємствами: проблеми теорії та практики*. 2008. № 1. С. 86–96.

13. Кузенко Т. Б. Концептуальні підходи до планування економічної безпеки підприємства / Націоналізація і приватизація в Україні: минуле, теперішнє, майбутнє. *Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна. Серія економічна*. Харків: ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2003. Вип. 605. С. 51–60.

14. Захаров О. І., Пригунов П. Я. Організація та управління економічною безпекою суб'єктів господарської діяльності: навч. посібник. Київ, 2008. 257 с.

15. Фінансова безпека підприємств і банківських установ: монографія / за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. А. О. Єпіфанова; А. О. Єпіфанов, О. Л. Пластун, В. С. Домбровський та ін. Суми: ДВНЗ «УАБС НБУ», 2009. 295 с.

16. Економіка підприємства / за ред. С. Ф. Покропивного. 2-ге вид., перероб. та доп. Київ: КНЕУ, 2000. 528 с.

17. Чебанова Т. Є. Врахування ринкових чинників при прийнятті інвестиційних рішень: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2011. Вип. 34. С. 172–182.

18. Бланк И. А. Управление финансовой безопасностью предприятия: монография. Київ: Ника-Центр, Эльга, 2006. 776 с.

19. Бородіна О. О. Оцінка економічної безпеки підприємства. *Економіка: проблеми теорії та практики*: зб. наук. пр.: в 3 т. Дніпропетровськ: ДНУ, 2003. Вип. 183. Т. 1. С. 33–41.



20. Чебанова Т. Є. Вплив структури капіталу на рівень фінансової безпеки підприємств портової діяльності. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»*. Ужгород: УНУ, 2018. Вип. 20. Ч. 2. С. 179–184.

21. Бень Т. Г., Довбня С. Б. Інтегральна оцінка фінансового стану підприємства. *Фінанси України*. 2002. № 6. С. 53–61.

22. Ареф'єва О. В., Кузенко Т. Б. Економічні основи формування фінансової складової економічної безпеки. *Актуальні проблеми економіки*. 2009. № 1 (91). С. 98–103.

23. Загорельская Т. Ю. Финансовая безопасность предприятия как объект управления. *Наукові праці ДНТУ*. Вип. 103-4. Донецьк: ДонНТУ, 2006. С. 215–218.

24. Забродский В., Капустин Н. Теоретические основы оценки экономической безопасности отрасли и фирмы. *Бизнес-информ*. 2008. № 15–16. С. 35–37.

25. Євдокімов Ф. І., Федорова Н. В. Оцінка економічної безпеки підприємства та її планування. *Вісник Технологічного університету Поділля*. 2001. № 4 (4.2). С. 108–110.

26. Єрмошенко М. М. Шляхи взаємного впливу фінансової безпеки держави і підприємства. *Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України: зб. тез доповідей VII Всеукр. наук.-практ. конф. (25–26 листопада 2004 р.)*. Суми: УАБС НБУ, 2004. 132 с.

27. Чалдаева Л. А., Килячков А. А. О понятии экономической безопасности компании. *Финансы и кредит*. 2001. № 3. С. 40–44.

28. Чебанова Т. Є. Вимір інфляції з метою оцінки її впливу на ефективність реальних проектів. *Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб. наук. пр.* Одеса: ОНМУ, 2011. Вип. 18. С. 104–114.

29. Чернодід І. С. Економічна безпека як категорія економічної теорії. *Актуальні проблеми економіки*. 2003. № 11. С. 13–21.

30. Пройда-Носик Н. Н. Використання системного підходу в управлінні фінансовою безпекою підприємства. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія Економіки*. 2011. Спецвипуск 33. Ч. 3. С. 158–163.

31. Москаленко В. П., Пластун О. Л. Комплексна оцінка фінансового стану підприємства як основа діагностики його банкрутства. *Актуальні проблеми економіки*. 2006. № 6. С. 180–192.

32. Лавров Ю. В. Механізм забезпечення фінансової безпеки підприємства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 29. С. 127–130.

33. Пластун О. Л. Ключові напрямки розвитку системи безпеки суб'єктів підприємництва. *Механізм регулювання економіки*. 2006. № 4. С. 206–214.

34. Пластун О. Л. Розвиток системи фінансової безпеки суб'єктів підприємництва сфери послуг: дис. канд. економ. наук: 08.00.08 – гроші, фінанси і кредит. Суми, 2007. 250 с.

35. Пластун О. Л. Якісні методи діагностики в системі фінансової безпеки суб'єктів підприємства. *Вісник Української академії банківської справи*. 2007. № 1 (22). С. 40–44.

36. Кузенко Т. Б., Сабліна Н. В., Литовченко О. Ю. Управління фінансовою безпекою підприємства: методичний аспект. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 29. С. 119–123.

37. Коженцьовскі Л. Управління безпекою. *Актуальні проблеми економіки*. 2004. № 1 (31). С. 147.

38. Кім Ю. Г. Проблеми управління фінансовою безпекою підприємства. *Безпека у XXI столітті*. Львів, 2010. С. 73–80.

39. Гринюк Н. А. Методичні підходи до обґрунтування індикаторів оцінки рівня фінансової безпеки підприємства. *Проблеми науки*. 2008. № 8. С. 35–40.

40. Чебанова Т. Є. Удосконалення методики оцінки рівня фінансової безпеки на прикладі підприємства портової діяльності. *Причорноморські економічні студії*. Одеса: ПНДІЕІ, 2018. Вип. 29. Ч. 1. С. 138–143.

## ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення наукового завдання, що полягає в розробці теоретично-методичних засад удосконалення методики оцінки рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності. Одержані результати дослідження дають змогу сформулювати такі висновки:

1. На основі узагальнення та систематизації поглядів учених удосконалено теоретичне підґрунтя дослідження, зокрема, теоретичні й організаційні основи фінансової безпеки як складової економічної безпеки підприємства. Розкрито категоріально-понятійний апарат фінансової безпеки підприємств портової діяльності; уточнено економічну сутність понять “безпека”, “фінансова безпека”, “рівень фінансової безпеки”, “критерій оцінки рівня фінансової безпеки”, “механізм забезпечення фінансової безпеки”, що надало змогу сформулювати якісний теоретико-методичний інструментарій підвищення рівня фінансової безпеки підприємств портової діяльності.

2. Обґрунтовано доцільність використання системного підходу до побудови системи фінансової безпеки підприємства шляхом розкриття сутності її складових. Ґрунтуючись на результатах дослідження, визначено, що система фінансової безпеки повинна включати в себе комплекс організаційно-управлінських, режимних, технічних, профілактичних і пропагандистських заходів, спрямованих на кількісну реалізацію захисту інтересів підприємства від зовнішніх та внутрішніх загроз. Це надасть змогу більш достовірно оцінити стан фінансової безпеки підприємств портової діяльності та підвищити рівень прийняття управлінських рішень у цій галузі.

3. Узагальнено методичні підходи до оцінювання рівня фінансової безпеки підприємства для цілей підвищення ефективності управління фінансовою безпекою підприємств портової діяльності. Доведено, що найбільш доцільною до використання в практичній діяльності є методика, що ґрунтується на

індикаторному підході й пов'язана з використанням розробок учених Ю. Б. Кракос та Р. О. Разгон.

4. Узагальнено тенденції та визначено перспективи розвитку світового й вітчизняного ринків спеціалізованих послуг у морських портах. Доведено, що, незважаючи на радикальні зміни, які мають місце у світовій портовій системі останні два десятиліття, основними в ній залишаються стивідорні операції. Саме ці послуги, в основному, приваблюють у порт судна й вантажопотоки. Тому стан фінансової безпеки стивідорних компаній заслуговує на особливу увагу.

5. Запропоновано методичний підхід до розробки заходів упередження фінансової небезпеки в діяльності підприємств портової діяльності, а саме оцінки впливу валютних ризиків на рівень фінансової безпеки підприємств портової діяльності в умовах невизначеності, що базується на аналізі та прогнозуванні валютних ризиків підприємства на основі використання ефективного фінансового інструменту – хеджування із застосуванням моделі прогнозування цін (триноміальне дерево). Це створить підґрунтя для зменшення негативного впливу валютних ризиків на фінансову безпеку підприємств портової діяльності.

6. Удосконалено інструментарій оцінки фінансової безпеки підприємств портової діяльності завдяки використанню розрахунково-аналітичних методів. Сформовано комплекс аналітико-оцінних показників, що найбільш повно й об'єктивно відображають стан фінансової безпеки підприємств портової діяльності.

7. Обґрунтовано доцільність моделювання структури капіталу та фінансової рентабельності підприємств портової діяльності на основі оптимізації структури капіталу й операційного аналізу. Оптимізація структури капіталу надасть змогу підприємствам збільшити власний потенціал формування операційного прибутку, що, у свою чергу, забезпечить покращення рівня їх фінансової безпеки. Використання операційного аналізу дозволить підприємствам збільшити прибуток і приведе до зростання їх фінансової рентабельності та підвищення рівня фінансової безпеки.

8. Розроблено комплексний науково-практичний підхід до вимірювання фінансової безпеки підприємств портової діяльності, удосконалено методику оцінки рівня фінансової безпеки на основі розрахунку комплексних показників за різними напрямками діяльності та зведення їх в один інтегральний показник, що дозволить повною мірою охарактеризувати рівень фінансової безпеки підприємств портової галузі.

## ДОДАТКИ

Додаток А


**АСОЦІАЦІЯ ПОРТІВ УКРАЇНИ  
- «УКРПОРТ»**

65026, Одеса, вул. Ланжеронівська, 15-а, ЄДРПОУ 31630984  
тел. (048) 777-83-80, e-mail: [ukrport.office@gmail.com](mailto:ukrport.office@gmail.com)  
сайт: [www.ukrport.org.ua](http://www.ukrport.org.ua)

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Генеральний директор  
Асоціації портів України - «Укрпорт»



Ільїн В.О.

**ДОВІДКА**

Про впровадження результатів дисертаційної роботи Чебанової Тетяни Євгенівни тему «Теоретико-методичні основи оцінки фінансової безпеки підприємств портової діяльності»

Наступним підтверджується, що наукові розробки в межах дослідження впроваджені у роботу та використовуються у діяльності морських портів України, які є членами Асоціації портів України «Укрпорт».

Автором обґрунтовано можливість застосування методів оцінки рівня фінансової безпеки для підвищення ефективності фінансової діяльності морських портів України та підприємств стивідорної діяльності. Запропоноване методичне забезпечення використовується під час планової, фінансової роботи та розрахунків показників діяльності морських портів.

Впровадження авторських розробок і пропозицій в фінансову діяльність морських портів не передбачає фінансових зобов'язань підприємств перед автором.

Виконавчий директор Асоціації  
портів України - «УКРПОРТ»

к.т.н. Леснік О.С.

158 sig 12.11.2018 р.



**ООО «Бруклин-Киев Порт»**

bkport@bkport.com www.bkport.com

*№ 186-БКР*  
*17.12.18р.*

**ДОВІДКА**

Про впровадження окремих результатів дисертаційної роботи  
Чебанової Тетяни Євгенівни на тему «Теоретико-методичні основи оцінки  
фінансової безпеки підприємств портової діяльності»

Наступним підтверджується, що окремі наукові розробки в межах дослідження впроваджені у роботу та використовуються у діяльності стивідорної компанії ТОВ «Бруклін-Київ Порт».

Автором обґрунтовано необхідність комплексної оцінки рівня фінансової безпеки на підприємствах портової діяльності, в тому числі і в стивідорних компаніях для підвищення ефективності їх фінансової діяльності. Також запропоновані методичні підходи до оцінки рівня фінансової безпеки стивідорних компаній.

Методичне забезпечення використовується в практичній фінансовій роботі компанії, а саме в процесі фінансового планування та прогнозування, аналітичній фінансовій роботі.

Впровадження авторських розробок і пропозицій не передбачає фінансових зобов'язань підприємства перед автором.

Директор



(Пустоваров В.А.)

**ТОВ «БРУКЛІН-КИЇВ Порт»**  
65026, Україна, м. Одеса,  
Митна площа, 1  
тел: +380 48 737 3681  
факс: +380 48 737 3686  
ЄДРПОУ 34552569



**LLC «BROOKLYN-KIEV Port»**  
65026, Ukraine, Odessa,  
Mytna Sq., 1  
tel: +380 48 737 3681  
fax: +380 48 737 3686  
USREOU 34552569





Subsidiary "YURAN"

6/3, Mukachevskiy Lane  
65012, Odessa, Ukraine  
E-mail: yuran@yuran.od.ua  
Tel.: +38 (048) 711-66-58, 711-66-61  
Fax: +38 (048) 711-66-59



Дочірнє підприємство "Юран" товариства з обмеженою відповідальністю "ДП Юрол"

Україна, 65012, м. Одеса  
пров. Мукачівський, 6/3, офіс 2  
E-mail: yuran@yuran.od.ua  
Тел.: +38 (048) 711-66-58, 711-66-61  
Факс: +38 (048) 711-66-59



ЕКСПЕДИРУВАННЯ, ПЕРЕВАЛКА, ЗБЕРІГАННЯ, МИТНЕ ОФОРМЛЕННЯ, ДОСТАВКА ВАНТАЖІВ, АГЕНТУВАННЯ В ПОРТАХ

03.12.2018 р.№275

## ДОВІДКА

Про впровадження окремих результатів дисертаційної роботи  
Чебанової Тетяни Євгенівни тему «Теоретико-методичні основи оцінки  
фінансової безпеки підприємств портової діяльності»

Наступним підтверджується, що окремі наукові розробки в межах дослідження впроваджені у роботу та використовуються у фінансовій діяльності транспортно – експедиторської компанії Дочірнє підприємство «Юран» товариства з обмеженою відповідальністю «ДП Юрол».

Автором обґрунтовано необхідність комплексної оцінки рівня фінансової безпеки на підприємствах портової діяльності, в тому числі і в транспортно – експедиторських компаніях для підвищення ефективності їх фінансової діяльності. Також запропоновані методичні підходи до оцінки рівня фінансової безпеки транспортно – експедиторських компаній, які доцільно використовувати в управлінні фінансами.

Методичне забезпечення використовується в практичній фінансовій роботі компанії, а саме в процесі фінансового планування та прогнозування, аналітичній фінансовій роботі.

Впровадження авторських розробок і пропозицій не передбачає фінансових зобов'язань перед автором.

Директор  
ДП «Юран»



В.І.Бондаренко





## АСОЦІАЦІЯ ПОРТІВ УКРАЇНИ - «УКРПОРТ»

65026, Одеса, вул. Ланжеронівська, 15-а, ЄДРПОУ 31630984  
тел. (048) 777-83-80, e-mail: [ukrport.office@gmail.com](mailto:ukrport.office@gmail.com)  
сайт: [www.ukrport.org.ua](http://www.ukrport.org.ua)

№ 132 від 24.12.2018 р.

### ДОВІДКА

Про впровадження окремих результатів дисертаційної роботи  
Чебанової Тетяни Євгенівни тему «Теоретико-методичні основи оцінки  
фінансової безпеки підприємств портової діяльності»

Наступним підтверджується, що окремі наукові розробки в межах дослідження рекомендовані Асоціацією портів України – «Укрпорт» для впровадження в діяльність стивідорних компаній, зокрема впроваджені у роботу та використовуються у фінансовій діяльності стивідорної компанії ТОВ «Новотех-Термінал».

Автором обґрунтовано необхідність комплексної оцінки рівня фінансової безпеки на підприємствах портової діяльності, в тому числі і в стивідорних компаніях для підвищення ефективності їх фінансової діяльності. Також запропоновані методичні підходи до оцінки рівня фінансової безпеки стивідорних компаній, які доцільно використовувати в управлінні фінансами ТОВ «Новотех-Термінал».

Методичне забезпечення використовується в практичній фінансовій роботі компанії, а саме в процесі фінансового планування та прогнозування, аналітичній фінансовій роботі. Впровадження авторських розробок і пропозицій не передбачає фінансових зобов'язань ТОВ «Новотех-Термінал» перед автором.

Генеральний директор  
Асоціації портів України «Укрпорт»



 В.О. Ільїн



«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Проректор з наукової роботи ОНМУ  
к.т.н., доцент Немчук О.О.

\_\_\_\_\_ 2018 р.

АКТ  
ВИКОРИСТАННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ  
НА ТЕМУ «ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ОЦІНКИ ФІНАНСОВОЇ  
БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ»

Результати дисертаційного дослідження Чебанової Тетяни Євгенівни на тему «Теоретико-методичні основи оцінки фінансової безпеки підприємств портової діяльності» використовуються в навчальному процесі Одеського національного морського університету на кафедрі «Підприємництво та туризм» при проведенні лекційних та практичних занять з дисципліни «Фінансовий менеджмент» для студентів спеціальності 073 «Менеджмент» освітнього ступеню «Магістр».

Результати дослідження також використовуються при виконанні випускних атестаційних робіт студентами напряму підготовки 6.030601 «Менеджмент» та 6.030504 «Економіка підприємства» освітнього ступеню «Бакалавр».

«ПОГОДЖЕНО»

Завідувач кафедрою  
«Підприємництво та туризм»  
д.е.н., професор

\_\_\_\_\_ І.В. Савельєва

Директор Навчально-наукового  
інституту морського бізнесу  
д.е.н., професор

\_\_\_\_\_ С.П. Онищенко

в.х. № 125

Класичний  
Приватний  
Університет

Україна, 69002 тел. (061) 764-57-15  
м. Запоріжжя, (0612) 63-99-73  
Жуковського, 70 "Б" факс (061) 764-57-15  
(061) 220-10-02



CLASSIC  
PRIVATE  
UNIVERSITY

70 "B", Zhukovskogo st., tel. (061) 764-57-15  
69002 Zaporizhzhya, (0612) 63-99-73  
UKRAINE fax (061) 764-57-15  
(061) 220-10-02

№ 17-18

.. 19.. 04 2017 р.

### ДОВІДКА

про використання в Класичному приватному університеті результатів, окремих пропозицій та рекомендацій, отриманих у ході досліджень здобувача наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04-економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) Чебанової Тетяни Євгенівни

Цією довідкою підтверджується використання в навчальному процесі Класичного приватного університету результатів науково-дослідної роботи за темою «Формування механізмів стабілізації функціонування промислових підприємств на засадах антикризового управління» (номер державної реєстрації 0116U000799), у процесі виконання якої автором обґрунтовано необхідність удосконалення методики оцінювання фінансової безпеки на підприємствах портової діяльності, а також при викладанні дисциплін «Економіка підприємства», «Митна справа».

Ректор



В.М. Огаренко

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### *Статті в наукових фахових виданнях України*

1. Чебанова Т. Е. Выбор схемы финансирования реальных инвестиционных проектов на предприятиях морского транспорта. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2002. Вип. 14. С. 29–36. (0,33 д. а.)

2. Чебанова Т. Є. Врахування ринкових чинників при прийнятті інвестиційних рішень. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2011. Вип. 34. С. 172–182. (0,46 д. а.)

3. Чебанова Т. Є. Вимір інфляції з метою оцінки її впливу на ефективність реальних проектів. *Методи та засоби управління розвитком транспортних систем*: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2011. Вип. 18. С. 104–114. (0,46 д. а.)

4. Чебанова Т. Є. Корецька О. В. Оцінка стійкості економічної безпеки підприємств портової діяльності. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2015. Вип. 2(51). С. 55–71. (0,71/0,4 д. а.)

*Особистий внесок здобувача: обґрунтування методичного підходу до оцінки стійкості економічної безпеки підприємств портової діяльності.*

5. Чебанова Т. Е., Махуренко Г. С. О взаимодействии транспорта в морском порту. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2017. Вип. 1 (58). С. 5–15. (0,46/0,3 д. а.)

*Особистий внесок здобувача: обґрунтування моделі взаємодії різних видів транспорту в морському порту.*



*Статті в наукових періодичних виданнях України,  
включених до міжнародних наукометричних баз даних*

6. Chebanova T. E., Shumlianska O. I., Krysyuk L. M. Theoretical research of seaport's infrastructure development. *Ефективна економіка: електронне наукове видання* Дніпропетр. держ. аграрно-економ. ун-ту. Дніпропетровськ: ДДАЕУ, 2017. Вип. 2. С. 55–71. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua>. (0,59/0,19 д. а.)

*Особистий внесок здобувача: обґрунтування ефективних шляхів розвитку портової інфраструктури.*

7. Чебанова Т. Є. Теоретичні аспекти визначення критерію оцінки рівня фінансової безпеки підприємств. *Вісник Одеського національного університету. Серія «Економіка»*. Одеса: ОНУ, 2018. Т. 23. Вип. 6 (71). С. 205–210. (0,22 д. а.)

8. Чебанова Т. Є. Удосконалення методики оцінки рівня фінансової безпеки на прикладі підприємства портової діяльності. *Причорноморські економічні студії*. Одеса: ПНДІЕІ, 2018. Вип. 29. Ч. 1. С. 138–143. (0,22 д. а.)

9. Чебанова Т. Є. Вплив структури капіталу на рівень фінансової безпеки підприємств портової діяльності. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»*. Ужгород: УНУ, 2018. Вип. 20. Ч. 2. С. 179–184. (0,22 д. а.)

*Матеріали конференцій*

10. Чебанова Т. Є. Ринкові фактори та їх вплив на прийняття інвестиційних рішень в морських портах. *Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф.* (Одеса, 16–17 червня 2011). Одеса, 2011. С. 134–136. (0,13 д. а.)

*Особистий внесок здобувача: постановка та вирішення проблеми оцінювання впливу ризику та інфляції на прийняття інвестиційних рішень в морських портах.*

11. Чебанова Т. Є., Корецька О. В. Узагальнена оцінка фінансового стану підприємств морського транспорту. *Стратегії розвитку транспортного комплексу України: виклики та можливості (проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України: матеріали 2-ї Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 19–20 квітня 2012). Одеса, 2012. С. 127–130. (0,17/0,1 д. а.)*

*Особистий внесок здобувача: запропоновано методу оцінювання фінансового стану для підприємств морського транспорту.*

12. Чебанова Т. Є., Корецька О. В. Щодо питання стратегічного управління інвестиційною діяльністю морських портів України. *Сучасні порти – проблеми та рішення: матеріали 6-ї Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Іллічівськ, 30 травня 2014 р.). Іллічівськ, 2014. С. 120–122. (0,13/0,1 д. а.)*

*Особистий внесок здобувача: запропоновані ефективні методи розробки стратегії розвитку морських портів України.*

13. Чебанова Т. Є., Корецька О. В. Інформаційно-аналітичне забезпечення управління фінансовим станом підприємства. *Підприємницька діяльність в Україні: проблеми розвитку та регулювання: матеріали VIII Міжнар. наук.-практ. конф. (27 червня 2014 р.). Київ, 2014. С. 211–213. (0,13/0,1 д. а.)*

*Особистий внесок здобувача: постановка проблеми та аналіз інформаційно-аналітичного забезпечення в управлінні фінансовим станом підприємства.*

14. Чебанова Т. Є., Пустовіт О. В. Інвестиційна стратегія, як інструмент підвищення ефективності інвестиційної діяльності морських портів України. *Проблеми і перспективи розвитку транспорту: матеріали 6-ї Всеукр. наук.-практ. конф. студ. та молодих вчених (12 травня 2017). Одеса, 2017. С. 24–27. (0,17/0,1 д. а.)*

*Особистий внесок здобувача: постановка проблеми впливу розробленої інвестиційної стратегії на ефективність інвестиційної діяльності портів.*

15. Чебанова Т. Є., Савельєва Т. М. Перспективи розвитку Білгород-Дністровського морського торговельного порту в рамках загальної стратегії

розвитку морських портів України. *Розвиток паромних перевезень на Чорному морі і міжнародні транспортні коридори*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (28 квітня – 2 травня 2017). Одеса; Стамбул; Одеса, 2017. С. 207–212. (0,25/0,15 д. а.)

*Особистий внесок здобувача: запропоновано шляхи розвитку Білгород-Дністровського морського торговельного порту.*

16. Чебанова Т. Е., Махуренко Г. С. Особенности финансирования инвестиционных проектов в морском порту. *Проблеми розвитку транспортної логістики «ІНТЕР-ТРАНСЛОГ 2018»*: матеріали 8-ї Міжнар. наук.-практ. конф. (16–27 лютого 2018). Одеса, Україна; Батумі, Грузія; Самсун, Туреччина, 2018. С. 86–89. (0,17/0,08 д. а.)

*Особистий внесок здобувача: запропоновано ефективні методи фінансування інвестиційних проєктів у порту.*