АНАЛІТИК
АУДИТОРСЬКА ФІРМА

ЕКОНОМІКА ФІНАНСИ ПРАВО

ЩОМІСЯЧНИЙ ІНФОРМАЦІЙНО–АНАЛІТИЧНИЙ ЖУРНАЛ

№ 2/1’2020

(видається з 1994 року)

ISSN 2409-1944

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата з економічних і юридичних наук

Наказ Міністерства освіти і науки України від 21 грудня 2015 р. № 1328 (*економічні науки*). Наказ Міністерства освіти і науки України від 11 липня 2016 р. № 820 (*юридичні науки*). Реєстраційне свідоцтво серії КВ № 21620-11520ПР від 12 жовтня 2015 р.

Рішення Аудиторської палати України від 21.12.2017 № 353/10 (*фахове видання з обліку та аудиту*).

Журналу присвоєно міжнародний ідентифікаційний номер ISSN 2409-1944 та включено до міжнародної наукометричної бази Index Copernicus.

Засновники:

Аудиторська фірма "Аналітик" спільно з Національною академією внутрішніх справ України

Статті обов’язково проходять

відбір, внутрішнє і зовнішнє рецензування

Рекомендовано до друку та до поширення через мережу Інтернет Вченою радою Національної академії внутрішніх справ України (Протокол № 3 від 18 лютого 2020 р.). Повний або частковий передрук матеріалів журналу допускається лише за згодою редакції.

Відповідальність за добір і викладення фактів несуть автори. За зміст та достовірність реклами несе відповідальність рекламодавець.

Підписано до друку 28.02.2020
Формат 60/84/8
Наклад – 250 прим.

Адреса редакції: 01001, м. Київ, вул. Хрещатик, 44

Телефони: (050) 735-43-41, (096) 221-88-61

Факс: (044) 278-05-88

E-mail: efp.redaktor@gmail.com

Сайт: www.efp.in.ua

© "Аналітик", 2020
© "Економіка. Фінанси. Право", 2020

Суб’єкт видавничої справи

Типографія: ТОВ "Міжнародний бізнес центр"

АНАЛІТИК
АУДИТОРСЬКА ФІРМА

ECONOMICS FINANCES LAW

MONTHLY INFORMATIONAL AND ANALYTICAL JOURNAL

№ 2/1’2020

(issued from 1994)

ISSN 2409-1944

Journal is included in the list of scientific professional editions of Ukraine, which can be published results of dissertations for the degree of doctor and candidate (PhD).

Order of Ministry of Education and Science of Ukraine of 21 December 2015 № 1328 (economic sciences). Order of Ministry of Education and Science of Ukraine on July 11, 2016 № 820 (legal sciences). Order of Audit Chamber of Ukraine on 21 December 2017 № 353/10 (accounting and audit).

Certificate of registration of a series of KV № 21620-11520PR dated October 12 2015.

Journal is awarded the international identification number ISSN 2409-1944 and included in the international Scientometrics base Index Copernicus.

Founders:

Audit firm "Analityk" jointly with the National Academy of Internal Affairs of Ukraine

Articles must pass

selection, internal and external review

Recommended for publication and dissemination through the Internet by the Academic Council of the National Academy of Internal Affairs of Ukraine (Protocol № 3 dated February 18, 2020). Full or partial reprint of the materials of the journal is allowed only with the consent of the editorial office.

The authors are responsible for the selection and presentation of the facts. The content and authenticity of the advertisement is the responsibility of the advertiser.

Signed for print 28.02.2020
Format 60/84/8
Publication – 250 copies

Address of the editorial office: 01001, Kyiv, Khreshchatyk str., 44

Phones: (050) 735-43-41, (096) 221-88-61

Fax: (044) 278-05-88

E-mail: efp.redaktor@gmail.com
Web: www.efp.in.ua

© " Analityk ", 2020
© "Economics. Finances. Law", 2020

The subject of publishing

Typography: LLC "International Business Center"

Керівник редакційної колегії з економічних наук:

Головач Тетяна Анатоліївна, д.е.н., професор, головний науковий співробітник Наукової лабораторії з проблем кримінальної поліції навчально-наукового інституту № 1 Національної академії внутрішніх справ, м. Київ

Члени редакційної колегії з економічних наук:

Величко Олена Георгіївна, радник першого віце-прем'єр міністра України – Міністра економічного розвитку і торгівлі України

Верезубова Тетяна Анатоліївна, д.е.н., професор, завідувач кафедри фінансів, Білоруський державний економічний університет

Герасимович Анатолій Михайлович, д.е.н., професор, Ніжинський агротехнічний інститут Національного університету біоресурсів і природокористування

Герасимович Інна Анатоліївна, к.е.н., доцент, доцент кафедри, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, ТОВ "АУДИТОРСЬКА ФІРМА "КОНСУЛЬТАНТ-2"

Евангелос Сіскос, д.е.н., професор, Університет Західної Македонії

Левченко Валентина Петрівна, д.е.н., член Ради нагляду за аудиторською діяльністю Органу суспільного нагляду за аудиторською діяльністю, директор ВПГО «Спілка аудиторів України»

Манцевич Юрій Миколайович, д.е.н., доцент, вчений секретар Державного підприємства «Науково-дослідний і проектний інститут містобудування»

Потишняк Олена Миколаївна, д.е.н., доцент, професор кафедри організації виробництва, бізнесу та менеджменту Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка

Прушківський Володимир Геннадійович, д.е.н., професор, перший проректор Запорізького національного технічного університету

Ткаченко Сергій Анатолійович, д.е.н, доцент, ректор Вищого навчального закладу "Міжнародний технологічний університет «Миколаївська політехніка»"

Керівник редакційної колегії з правових наук:

Константінов Сергій Федорович, д.ю.н, професор, завідувач кафедри адміністративної діяльності НАВС

Члени редакційної колегії з правових наук:

Балгімбекова Гульнара, к.ю.н., завідувач кафедри конституційного та міжнародного права, Карагандинський державний університет ім. Е.А. Букетова

Василинчук Віктор Іванович, д.ю.н., професор, професор кафедри оперативно-розшукової діяльності Національної академії внутрішніх справ, заслужений юрист України, полковник поліції

Глушков Валерій Олександрович, д.ю.н.,проф., заслужений юрист України, академік Міжнародної академії безпеки та конфліктології

Луць Володимир Васильович, д.ю.н., професор, заслужений діяч науки і техніки України, академік Національної академії правових наук України

Озерський Ігор Володимирович, д.ю.н, професор, професор кафедри цивільного та кримінального права і процесу Чорноморський національний університет імені Петра Могили, академік Національної академії наук вищої освіти України

Фрицький Юрій Олегович, д.ю.н., професор, завідувач кафедри конституційного, адміністративного права та соціально-гуманітарних дисциплін, Інститут права та суспільних відносин Університету "Україна". Заслужений юрист України.

Шеф-редактор:

Головач Володимир Володимирович, к.ю.н., голова правління Аудиторської фірми "Аналітик", Заслужений юрист України

Технічний редактор: Куцяк Олександр Анатолійович

Випусковий редактор: Туманян Анна Оганесівна

Head of the Editorial Board of Economic Sciences:

Holovach Tetiana Anatoliivna, Dr. Economics, Professor, Chief Scientist of the Scientific Laboratory for Criminal Police of the Educational and Scientific Institute № 1 of the National Academy of Internal Affairs, Kyiv

Members of the editorial board of Economic Sciences:

Velychko Olena Heorhiivna, Advisor to the First Vice Prime Minister of Ukraine - Minister of Economic Development and Trade of Ukraine

Verezubova Tatyana Anatolevna, Dr. Economics, Professor, Head of the Department of Finances, Belarusian State Economic University

Evangelos Siskos, Dr. Economics, Professor, University of Western Macedonia

Herasymovych Anatolii Mykhailovych, Dr. Economics, Professor, Nizhyn Agrotechnical Institute of National University of Bioresources and Nature Management

Herasymovych Inna Anatoliivna, PhD Economics, Associate Professor, Associate Professor of department, Kyiv National Economic University after Vadym Hetman, "CONSULTANT-2" audit firm

Levchenko Valentyna Petrivna, Dr. Economics, member of the Supervisory Board for audit activity of the Authority public oversight for audit activity, Director of the All-Ukrainian Professional Non-Governmental Organization "Union of Auditors of Ukraine"

Mantsevych Yurii Mykolaiovych, Dr. Economics, Associate Professor, Scientific Secretary of the State Enterprise "Research and Design Institute of Urban Development"

Potyshniak Olena Mykolaivna, Dr. Economics, Associate Professor, Professor of the Production, Business and Management Department of the Kharkiv National Technical University of Agriculture after Petro Vasylenko

Prushkivskyi Volodymyr Hennadiiovych, Dr. Economics, Professor, First Vice-Rector of the Zaporizhia National Technical University

Tkachenko Serhii Anatoliiovych, Dr. Economics, Associate Professor, Rector of the Higher Educational Institution "International Technology University "Mykolaiv Polytechnic""

Head of the Editorial Board of Law Sciences:

Konstantinov Serhii Fedorovych, Dr. Law, Professor, Head of the Administrative Activity Department of the National Academy of Internal Affairs

Members of the editorial board of Law Sciences:

Balgimbekova Gulnara, PhD Law, Head of the constitutional and international law department, Karagandy State University after E.A. Buketov.

Vasylynchuk Viktor Ivanovych, Dr. Law, Professor, Professor of the Operational and Investigating Department of the National Academy of Internal Affairs, Honored Lawyer of Ukraine, Colonel of the Police

Hlushkov Valerii Oleksandrovych, Dr. Law, Professor, Honored Lawyer of Ukraine, Academician of the International Security and Conflict Academy

Luts Volodymyr Vasylovych, Dr. Law, Professor, Honored Worker of Science and Technology of Ukraine, Academician of National Academy of Law Sciences of Ukraine

Ozerskyi Ihor Volodymyrovych, Dr. Law, Professor, Professor of the Civil and Criminal Law and Process Department of Black Sea National University after Petro Mohyla, Academician of the National Academy of Sciences of Higher Education of Ukraine

Frytskyi Yurii Olehovych, Dr. Law, Professor, Head of the Constitutional, Administrative Law and Social and Humanitarian disciplines Department, Law and Public Relations Institute of the "Ukraine" University, Honored Lawyer of Ukraine

Chief Editor

Holovach Volodymyr Volodymyrovych, PhD Law, Head of the Board of the Audit Firm "Analityk", Honored Lawyer of Ukraine

Technical editor: Kutsiak Oleksandr Anatoliiovych

Issue Editor: Tumanian Anna Ohanesivna

ЗМІСТ

І.О. БАШИНСЬКА, Т.А.М.А. АЛЬХАММАДІ, Х.Р.С.А. АЛЬНУАІМІ. Risk management in emergency situations …… 6

І.В. ХОВРАК. Міжсекторна співпраця в регіоні на засадах соціальної відповідальності ……. 10

І.М. НЄННО, Ю.Л. ГРІНЧЕНКО. Джерела ефективного управління витратами в авіаційній галузі …… 16

С.В. СЕЛІЩЕВ. Відповідальність аудитора під час перевірки застосування управлінським персоналом принципу безперервності діяльності підприємства у підготовці фінансових звітів ……. 25

CONTENTS

I.O. BASHYNSKA, T.A.M.A. ALHAMMADI, H.R.S.A. ALNUAIMI. Risk management in emergency situations …… 6

I.V. KHOVRAK. Cross-sectoral cooperation in the region on the principles of social responsibility …… 10

I.M. NIENNO, Y.L. HRINCHENKO. Sources for effective cost management in the aviation industry ……... 16

S.V. SELISHCHEV. Auditor's responsibility during the audit of the application of management's principle of continuity in the preparation of financial statements …….. 25

БАШИНСЬКА
Ірина Олександрівна
i.bash@ukr.net

к.е.н., доцент, Одеський національний політехнічний університет

АЛЬХАММАДІ
Талеб Абдулла Мохаммед Алі

аспірант, Одеський національний політехнічний університет

АЛЬНУАІМІ
Хамед Рашеа Саєд Абдулла

аспірант, Одеський національний політехнічний університет

УДК 658:351.78

RISK MANAGEMENT IN EMERGENCY SITUATIONS

УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ У НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

BASHYNSKA Iryna Oleksandrivna *– PhD in Economics, Associate Professor, Odesa National Polytechnic University*

ALHAMMADI Taleb Abdullah Mohammed Ali *– postgraduate student, Odesa National Polytechnic University*

ALNUAIMI Hamed Rashed Sayed Abdullah *– postgraduate student, Odesa National Polytechnic University*

Introduction. *The risk management system is aimed at achieving the necessary balance between profit and reduction of losses of business activity and is intended to become an integral part of the management system of the organization, i.e. should be integrated into the general policy of the company, its business plans and activities. Only under this condition, the application of the risk management system is useful. However, there is a separate category of risks that are least studied by scientists – emergency risks (in the context of the enterprise).*

The purpose of the paper *is to study features of risk management in emergency situations, including in the context of the enterprise.*

Results. *Emergency – is the situation in a separate territory or entity on its or water object, characterized by violation of normal living conditions caused by catastrophe, accident, fire, natural disaster, epidemic, epizootic, epiphysis, use of the means of destruction or a dangerous event that (could) lead to a threat to the life or health of the population, a large number of casualties and casualties, significant material damage, as well as the inability of the population to reside in such territory or facility proceedings on her economic activity. General signs of emergency: presence or threat of death; significant deterioration of living conditions; considerable deterioration of human health and financial loss. An essential component of this management should be the emergency risk management system, which includes four stages: planning phase, response phase, recovery phase and mitigation phase.*

Conclusion. *It is necessary to solve the problem of management in emergencies not only by restructuring the functional structure and advanced training of managerial personnel but also by moving to a new management paradigm. The latter refers to a belief system based on the fundamental principles of situational management. According to these provisions, the construction of a control system in emergencies is a response to environmental influences of different nature. Moreover, the latter is considered as an open system. The main prerequisites for its successful functioning should be determined both inside and outside the system. Thus, the effectiveness of the operation of the system is associated with how well it responds to the external environment, how resistant it is too unexpected changes in the external environment, and how effectively it uses its inherent capabilities.*

* * *

Вступ. *Система управління ризиками спрямована на досягнення необхідного балансу між прибутком і зменшенням втрат від ділової активності і покликана стати невід'ємною частиною системи управління організацією, тобто повинна бути інтегрована в загальну політику компанії, її бізнес-плани та заходи. Тільки за цієї умови застосування системи управління ризиками є ефективним. Однак існує окрема категорія ризиків, яка найменше вивчається вченими, надзвичайні ризики (у розрізі підприємства).*

Метою *статті є вивчення особливостей управління ризиками у надзвичайних ситуаціях, у тому числі в контексті діяльності підприємства.*

Результати. *Надзвичайна ситуація – це ситуація на окремій території чи суб'єкті господарювання на ній або водному об'єкті, яка характеризується порушенням нормальних умов життєдіяльності населення, спричинена катастрофою, аварією, пожежею, стихійним лихом, епідемією, епізоотією, епіфітотією, застосуванням засобів ураження або іншою небезпечною подією, що призвела (може призвести) до виникнення загрози життю або здоров'ю населення, великої кількості загиблих і постраждалих, завдання значних матеріальних збитків, а також до неможливості проживання населення на такій території чи об'єкті, провадження на ній господарської діяльності. Загальні ознаки надзвичайних ситуацій: наявність або загроза смерті; значне погіршення умов життя; значне погіршення здоров'я людини та економічні втрати. Важливим компонентом управління ризиками надзвичайних ситуацій повинна бути система управління, яка включає чотири етапи: фазу планування, фазу реагування, фазу відновлення та фазу пом'якшення.*

Висновок. *Необхідно вирішити проблему управління у надзвичайних ситуаціях не тільки шляхом перебудови*

функціональної структури та підвищення кваліфікації управлінських кадрів, а й шляхом переходу до нової парадигми управління. Останнє стосується системи переконань, заснованої на фундаментальних принципах ситуаційного управління. Відповідно до цих положень, побудова системи управління в надзвичайних ситуаціях є відповіддю на впливи навколишнього середовища різного характеру. Більше того, остання розглядається як відкрита система. Основні передумови її успішного функціонування повинні бути визначені як всередині, так й зовні. Таким чином, ефективність функціонування системи пов'язана з тим, наскільки добре вона реагує на зовнішнє середовище, наскільки вона стійка до несподіваних змін зовнішнього середовища та наскільки ефективно вона використовує свої потенційні можливості.

Ключові слова: *надзвичайні ситуації, ризик, управління ризиками*

Keywords: *Emergency Situations, Risk, Risk Management*

INTRODUCTION

The risk management system is aimed at achieving the necessary balance between profit and reduction of losses of business activity and is intended to become an integral part of the management system of the organization, i.e. should be integrated into the general policy of the company, its business plans and activities [1-4]. Only under this condition, the application of the risk management system is useful.

Risk management involves creating the necessary business culture and infrastructure to:

• identify the causes and main drivers of the risks;
• identification, analysis and assessment of risks;
• making decisions based on the evaluation made;
• development of anti-risk management impacts;
• reducing the risk to an acceptable level;
• organization of the implementation of the planned program;
• monitoring the implementation of planned actions;
• analysis and evaluation of risk decision outcomes [5-7].

The introduction of risk management systems into the practice of enterprises allows to ensure the stability of their development, to increase the validity of decision-making in risky situations, to improve the financial position through the implementation of all types of activities under controlled conditions.

However, there is a separate category of risks that are least studied by scientists – emergency risks (in the context of the enterprise).

THE PURPOSE of the paper is to study features of risk management in emergency situations, including in the context of the enterprise.

RESEARCH METHODS

Methodological and informational basis of the work is scientific works, materials of periodicals, Internet resources.

RESULTS

The Ukrainian legislation defines: Emergency – is the situation in a separate territory or entity on its or water object, characterized by violation of normal living conditions caused by catastrophe, accident, fire, natural disaster, epidemic, epizootic, epiphysis, use of the means of destruction or a dangerous event that (could) lead to a threat to the life or health of the population, a large number of casualties and casualties, significant material damage, as well as the inability of the population to reside in such territory or facility proceedings on her economic activity [8].

The international definition is not very different from the Ukrainian, although it is more concise*: an emergency* is a situation that poses an immediate risk to health, life, property or the environment [9].

Emergencies that can occur and harm the functioning of the objects of economy and livelihoods of the population are divided by the following main features:

• by industry;
• the scale of the possible consequences.

The primary basis of the classification is the number of consequences, technical and material resources required to eliminate them.

Emergencies of anthropogenic nature are the result of transport accidents, catastrophes, fires, unprovoked explosions or their threat, collisions with the release (risk of publication) of dangerous chemical, radioactive, biological substances, sudden destruction of structures and buildings, and emergency power engineering systems, accidents on dams, dams and the like.

Emergencies of a natural nature are the consequences of dangerous geological, meteorological, hydrological, marine and freshwater phenomena, degradation of soils or subsoil, natural fires, changes in the status of the air basin, infectious diseases of humans, farm animals, mass destruction of diseases of agriculture resources and biosphere, etc.

Anti-constitutional Emergencies are the actual or actual threat of a terrorist act (armed attack, capture and detention of essential objects of nuclear charters and materials, communications and telecommunications systems, assault or attempt on an aircraft or ship's crew), abduction (attempt to steal) or destruction ships, installation of explosive devices in public places, theft of weapons, detection of obsolete munitions and the like.

Emergencies of a military nature are situations related to the consequences of the use of weapons of mass destruction or conventional means of destruction, during which secondary factors of population damage result from the destruction of nuclear and hydroelectric stations, warehouses and repositories of radioactive and toxic substances and waste, waste, potent poisonous substances, toxic waste, transport and engineering communications.

Depending on the territorial distribution, the amount of damage caused or expected, the number of people killed is distinguished by four levels of emergencies - nationwide, regional, local and objective.

The emergence of a state-level is an emergency that develops in the territory of two or more areas or threatens transboundary movements, and when materials and technical resources are needed to eliminate them beyond the scope of a particular area, but do not less than 1% of the corresponding budget expenditures.

The emergence of regional level is an emergency that develops in the territory of two or more administrative districts (cities of regional importance) or threatens to be transferred to the territory of the adjacent area, as well as when it's material and technical resources in volumes are required for its elimination exceeding the own capacity of a particular district, but not less than 1 % of the expenditures of the respective budget.

The emergence of a local level is an emergency situation that goes beyond a potentially dangerous object, threatens the spread of the situation itself or its secondary effects on the environment, neighbouring settlements, engineering structures, as well as in the event that material and technical resources in excess of the facility's own capabilities. The local level also includes all emergencies that occur at housing and communal areas and others that are not in the approved lists of potentially dangerous objects.

The emergence of an object-level is an emergency that does not fall within the above definitions, that is, it unfolds on the territory of the object or on the object itself, its consequences do not extend beyond the purpose or its sanitary protection zone.

General features of the emergency:

• the presence or threat of death
• a significant deterioration in living conditions
• considerable deterioration of human health
• causing economic losses.

To manage risk, an approach based on subjective judgments and ignoring the socio-economic aspects that largely determine the level of security of an individual and society is usually used. The scientific approach to decision making for the sustainable development of society, that is, to ensure the safety of man and his environment in conditions of improving the quality of life of each individual, requires balanced and unbiased thinking based on a quantitative analysis of the risk and consequences of decisions. These decisions are made as part of a risk management system.

Based on the preceding, risk management should be carried out in two main areas:

1. Permanent (or regular) monitoring of many specific parameters of hazardous facilities, identifying the prerequisites for emergencies and predicting the further development of the current location; organization of urgent preventive measures aimed at preventing possible accidents at the facility or mitigating their severity; if the accident, however, has already occurred – planning and implementation of actions to restore the normal functioning of industrial facilities and eliminate the consequences of emergencies.

2. Planning and implementation of a system of administrative and legal and economic measures aimed at reducing risk; organization of the collection and storage of data on hazardous facilities, their comprehensive analysis and identification of the most "bottlenecks" requiring the most significant attention (ranking of enterprises according to the degree of danger); improving the organizational structure of units responsible for emergency response.

Emergency Risk Management is a systematic process of identifying, analysing, assessing, treating and mitigating risk to people, property and the environment. It involves functions such as risk identification, risk measurement and evaluation, risk control, and risk handling [10].

Many emergency protocols apply to emergencies, which usually begin with planning before an emergency occurs and consists of several steps:

1. The planning phase starts with readiness when management decides how to respond to a particular incident or set of circumstances. Ideally, this should include command and control and division of activities between departments. This avoids potentially harmful situations.

2. The response phase – Execute the plans set out in the previous stage, but may end up improvising some areas of their response (due to planning phase gaps, which are inevitable due to the individual nature of most cases).

3. The post-incident recovery phase, when management helps eliminate the incident and its aftermath.

4. The final step in the circle is mitigation, which involves taking action to make sure that recurrence is not possible, or creating additional plans to reduce the damage. This should return to the ready stage, with updated plans for future emergencies, thus completing the cycle (Fig. 1).

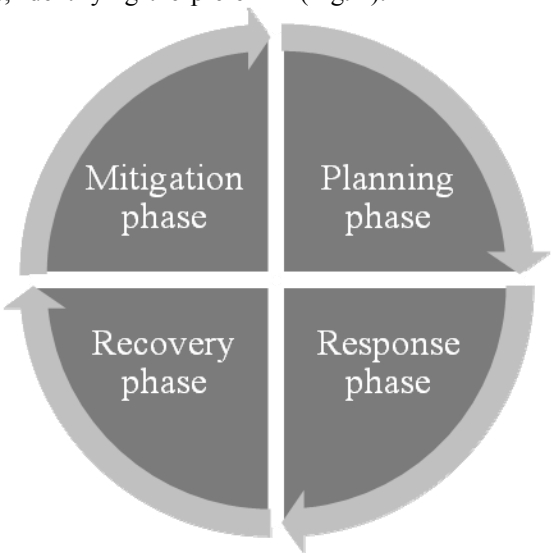


Fig. 1. Phases in emergency management

An essential component of this management should be the emergency risk management system (natural, human-made and social security management).

To manage emerging risks, you should develop:

• a system for monitoring, risk analysis and forecasting of emergencies as the basis for emergency risk reduction activities;

• emergency prevention system and mechanisms of state risk regulation;

• emergency response system, including emergency response, technical means and technologies for emergency rescue operations, primary life support and rehabilitation of the affected population;

• training system for senior management, specialists and the public in the field of risk reduction and mitigation of emergencies.

CONCLUSIONS

It is necessary to solve the problem of management in emergencies not only by restructuring the functional structure and advanced training of managerial personnel but also by moving to a new management paradigm. The latter refers to a belief system based on the fundamental principles of situational management. According to these provisions, the construction of a control system in emergencies is a response to environmental influences of different nature. Moreover, the latter is considered as an open system. The main prerequisites for its successful functioning should be determined both inside and outside the system. Thus, the effectiveness of the operation of the system is associated with how well it responds to the external environment, how resistant it is too unexpected changes in the external environment, and how effectively it uses its inherent capabilities.

References

1. Bashynska I., Filyppova S. Risk Management. Lecture course: textbook. Kharkiv: "Disa Plus", 2017. 101 p.

2. Bashynska I., Filyppova S. Risk Management. Practical lessons & Case Study: textbook. Kharkiv: "Disa Plus", 2018. 220 p.

3. Levytska A.V., Grycenko A.A. Risk management of the energy company in the transition to a new electricity market model. Economic journal Odessa polytechnic university. 2019. № 1 (7). pp. 26-31. URL: https://economics.opu.ua/ejopu/2019/No1/26.pdf (in Ukrainian)

4. Kovtunenko K.V., Kovalyk O.A. An accounts receivable management as an instrument of financial risks reduction in small enterprises. Economic journal Odesa polytechnic university. 2017. № 1 (1). pp. 52-57 (in Ukrainian)

5. Nesterenko O.V. Risk management technology of industrial enterprise innovation activity. Economic journal Odesa polytechnic university. 2018. № 1 (3). pp. 40-48. URL: http://economics.opu.ua/ejopu/2018/No1/ 40.pdf (in Ukrainian)

6. Kovtunenko Yu.V., Misyuk B.M. Economic risk management of the enterprise in the system of financial and economic security. Conference materials: VI International Scientific and Practical Internet Conference "Problems of the Market and Development of the Regions of Ukraine in the 21st Century". Odesa: ONPU, 2015. pp. 36-37 (in Ukrainian)

7. Kharichkov S.K., Panchenko M.O. Research the features of business risk-management in crisis term. Economic journal Odessa polytechnic university. 2017. № 1 (29). pp. 123-128. URL: http://economics.opu.ua/files/archive/2017/No1/123.pdf

8. Code of Civil Protection of Ukraine from 02.10.2012 № 5403-VI (in Ukrainian)

9. "UK Government Advice on Definition of an Emergency" (PDF). Archived from the original (PDF) on 2007-06-06. Retrieved 2007-05-30.

10. Jie Cao, Li Zhu, He Han, Xiaodong Zhu. Emergency Risk Management. Modern Emergency Management. 2018. DOI: 10.1007/978-981-10-5720-5_4

ХОВРАК
Інна Вікторівна
inna.khovrak@ukr.net

к.е.н., доцент, Кременчуцький національний університет ім. Михайла Остроградського

УДК 334.024

МІЖСЕКТОРНА СПІВПРАЦЯ В РЕГІОНІ НА ЗАСАДАХ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

CROSS-SECTORAL COOPERATION IN THE REGION ON THE PRINCIPLES OF SOCIAL RESPONSIBILITY

KHOVRAK Inna Viktorivna *– PhD in Economics, Associate Professor, Kremenchuk National University after Mykhailo Ostrohradskyi*

В умовах динамічних та системних змін виникає потреба пошуку нових та / або оптимізації існуючих форм партнерства та співпраці між владними структурами, представниками бізнес-середовища, інститутами громадянського суспільства та окремими громадянами. Мета статті полягає в обґрунтуванні специфіки міжсекторної співпраці в регіоні на засадах соціальної відповідальності, а також у виявленні її ефективних інструментів. В результаті дослідження доведено наявність впливу соціальної відповідальності учасників міжсекторної співпраці на збалансований регіональний розвиток, співставлено регуляторну базу країн Європи та Центральної Азії у сфері ДПП, виявлено специфіку міжсекторного партнерства у регіонах України. Дослідження базується на офіційних даних Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України та міжнародних організацій, діючих у сфері ДПП.

* * *

В условиях динамических и системных изменений возникает потребность поиска новых и / или оптимизации существующих форм партнерства и сотрудничества между представителями власти, бизнес-среды, институтов гражданского общества и отдельными гражданами. Цель статьи состоит в обосновании специфики межсекторного сотрудничества в регионе на принципах социальной ответственности, а также в выявлении его эффективных инструментов. В результате исследования доказано наличие влияния социальной ответственности участников межсекторного сотрудничества на сбалансированное региональное развитие, сопоставлена регуляторная база стран Европы и Центральной Азии в сфере ГЧП, выявлена специфика межсекторного партнерства в регионах Украины. Исследование базируется на официальных данных Министерства развития экономики, торговли и сельского хозяйства Украины, а также международных организаций, действующих в сфере ГЧП.

* * *

Introduction. *In the context of dynamic and systemic changes, there is a need to find new and / or optimize existing forms of partnership and cooperation between governmental authorities, representatives of the business environment, civil society institutions and individuals. At the same time, experience of foreign countries shows that the social responsibility of the participants of regional development significantly improves the effectiveness of interaction.*

The purpose of the paper *is to justify the specifics of cross-sectoral cooperation in the region on the basis of social responsibility, as well as to identify its effective tools.*

Results. *The author proved the influence of social responsibility of the participants of cross-sectoral cooperation on sustainable regional development, compiled the regulatory framework of countries of Europe and Central Asia in the field of PPP, revealed the specifics of cross-sector partnership in the regions of Ukraine. The study is based on official data from the Ministry for Development of Economy, Trade and Agriculture of Ukraine and international organizations active in the field of PPP.*

Conclusion. *The impetus for establishing cross-sectoral cooperation in the region is the social responsibility of all participants in the dialogue, and one of the effective tools is the PPP. The implementation of PPP projects enables the creation of inclusive, secure, adaptive territories, taking into account the needs of future development and creating equal opportunities for all. However, the analysis shows that there is no systematic and comprehensive approach to the proper use of PPP potential in Ukraine. Therefore, the author substantiated the need to strengthen cross-sectoral cooperation in the region on the basis of social responsibility and taking into account the potential of PPP.*

Ключові слова: *соціальна відповідальність, регіон, міжсекторна співпраця, державно-приватне партнерство (ДПП), соціальний діалог*

Ключевые слова: *социальная ответственность, регион, межсекторное сотрудничество, государственно-частное партнерство (ГЧП), социальный диалог*

Keywords: *social responsibility, region, cross-sectoral cooperation, public-private partnership (PPP), social dialogue*

ВСТУП

Збалансований регіональний розвиток в умовах динамічних та системних змін потребує посилення механізмів міжсекторної взаємодії та співпраці. Відповідно виникає потреба пошуку нових та / або оптимізації існуючих форм партнерства та співпраці між владними структурами, представниками бізнес-середовища, інститутами громадянського суспільства та окремими громадянами. Водночас досвід зарубіжних країн засвідчує, що соціальна відповідальність учасників взаємодії значно покращує результативність такої взаємодії.

МЕТА статті полягає в обґрунтуванні специфіки міжсекторної співпраці в регіоні на засадах соціальної відповідальності, а також у виявленні її ефективних інструментів.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

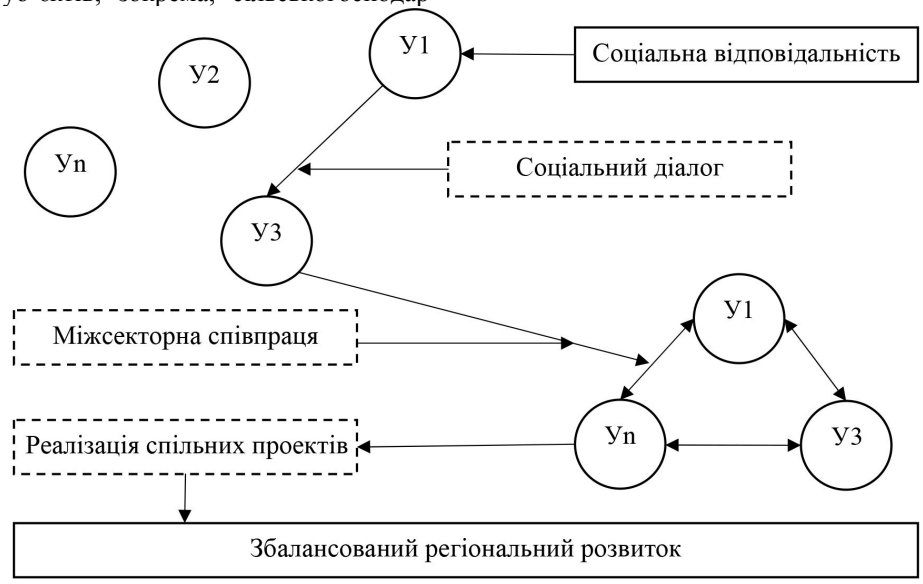
Теоретико-методологічною основою дослідження є абстрактно-логічний метод (для встановлення впливу соціальної відповідальності учасників міжсекторної співпраці на збалансований регіональний розвиток), бенчмаркінг (для співставлення регуляторної бази країн Європи та Центральної Азії у сфері ДПП), графічний метод (для наочного відображення специфіки міжсекторного партнерства в регіонах України) тощо. Дослідження базується на офіційних даних Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України та міжнародних організацій, діючих у сфері державно-приватного партнерства.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Уряди відіграють важливу роль у популяризації соціальної відповідальності та етики ведення бізнесу у країні, у тому числі шляхом подолання корупційного ризику в результаті прийняття конкретних норм та процедур для ведення бізнесу, видачі ліцензій та дозволів, виділенні державної підтримки тощо [1, с. 15]. Це гарантує прихильність усіх зацікавлених сторін у дотриманні доброчесності та посиленні соціальної відповідальності. Також держава здатна значною мірою заохочувати розвиток ринку соціально відповідального інвестування (як прямо, так і опосередковано) задля подолання багатьох викликів, пов'язаних із збільшенням соціально-економічної нерівності та екологічних ризиків [2]. Зі свого боку соціальна відповідальність суб'єктів, зокрема, сільськогосподарської діяльності впливає на «розвиток сільських територій, де функціонує агрохолдинг, покращення благоустрою життя місцевих мешканців, на задіяння певних соціальних програм» [3, с. 37]. Відповідно соціальна відповідальність бізнесу поглиблює місію компаній, розширює їх публічні горизонти та призначення.

Надзвичайно важливою є взаємодія бізнесу з органами державної / регіональної влади та місцевого самоврядування, суспільством та природним середовищем. Звичайно, контексти ведення бізнесу та співпраці можуть сильно відрізнятися, відображаючи різні локальні, національні, міжнародні та навіть глобальні системи права, стимули, моральність та етику, згідно з якими бізнес ведеться та оцінюється [4, с. 1104]. Однак регулювання ділової поведінки та співпраці в регіоні має заохочувати соціально відповідальних учасників.

Відповідно, соціальна відповідальність учасників (владних структур, представників бізнес-середовища, інститутів громадянського суспільства та окремих громадян) сприяє налагодженню соціального діалогу, виявленню потреб регіону та їх ефективному задоволенню шляхом поглиблення міжсекторної співпраці (рис. 1). Водночас соціальний діалог може здійснюватися на двосторонній або багатосторонній основі на всіх рівнях: міжнародному, національному, галузевому, регіональному та локальному (підприємство, установа, організація).



Позначення: У1, У2, … , Уn – учасники міжсекторної співпраці

Рис. 1. Вплив соціальної відповідальності учасників міжсекторної співпраці на збалансований регіональний розвиток [розроблено автором]

Відповідно до Цілей сталого розвитку (Ціль 17) [5], важливим для регіонального розвитку є посилення засобів впровадження та активізація партнерства. Тому одним із дієвих інструментів налагодження міжсекторної співпраці є державно-приватне партнерство (ДПП). Наразі існує потужна глобальна мережа інституцій підтримки ДПП (табл. 1). ДПП широко застосовується у всьому світі як довгострокове співробітництво між державним та приватним секторами стосовно інвестицій в інфраструктуру та надання державних послуг [6]. Така співпраця дозволяє розподілити як ризики, так і переваги в процесі планування, фінансування, впровадження та експлуатації проектів. Суперечності на рівні проекту ДПП спонукають учасників до взаємодії за допомогою логіки компромісу чи солідарності, в результаті відбувається перехід від конфронтації, протиріч та опортунізму до взаємодоповнюваності, співпраці та взаємодії [7].

Таблиця 1

Глобальна інституціональна підтримка ДПП

[*систематизовано автором на основі інформації з офіційних сайтів [8-13]*]

Назва інституції	Мета діяльності	Основні завдання
Міжнародний центр ДПП Європейської економічної комісії ООН, Женева, Швейцарія	ідентифікація найкращих світових практик ДПП, допомога урядам успішно впроваджувати найкращі практики, забезпечувати обмін досвідом між країнами	- створення стандартів та кейсів найкращих практик, які можуть бути адаптовані та використані різними країнами; - поширення проектів на країни, де є необхідність в інноваціях, нових технологіях, ефективній та сучасній інфраструктурі.
Європейський консультаційний центр ДПП, Люксембург	підтримка державного сектора щодо здійснення ДПП	- поширення найкращих практик; - підтримка урядів у розробці нормативно-правової бази ДПП; - стратегічні поради щодо реалізації проектів ДПП.
Національна рада з питань ДПП, Вашингтон, США	адвокація та підтримка ДПП на міжнародному, державному та локальному рівнях, а також підвищення рівня обізнаності щодо механізмів ДПП	- інформування урядів та підприємств про механізми співпраці з метою забезпечення громадськості якісними товарами та послугами; - проведення тренінгів, які сприяють розвитку громадського діалогу для підвищення знань про ДПП та активізації участі; - платформа для висвітлення ідей та новаторів у секторі ДПП.
Консультаційний центр стосовно інфраструктури ДПП, Вашингтон, США	підтримка інфраструктурних секторів: ІКТ, транспорт, водопостачання та санітарія, енергетика	- співпраця з державними клієнтами, як національними, так і субнаціональними, з метою ефективного вирішення проблем розвитку інфраструктури; - надання грантів на технічну допомогу та поширення знань.
Юридичний ресурсний центр ДПП, Вашингтон, США	забезпечує легкий доступ до бази зразків юридичних документів, необхідних для планування, розробки та правового супроводу проектів ДПП	- вказівки щодо структури проекту ДПП та його сприятливого середовища; - конкретна галузева інформація.
Міжнародна асоціація фінансування проектів, Лондон, Великобританія	налагодження діалогу між державними партнерами та представниками бізнесу різних країн для фінансування інфраструктурних та енергетичних проектів	- створення глобальної мережі професіоналів; - поширення найкращих практик; - проведення заходів, освітніх програм та ініціатив.

За допомогою технології бенчмаркінгу експерти Консультаційного центру щодо інфраструктури ДПП проаналізували регуляторну базу 135 країн [11], а саме: 15 країн Східної Азії та країн Тихого океану, 21 країни Європи та Центральної Азії, 18 країн Латинської Америки та країн Карибського басейну, 12 країн Близького Сходу та Північної Африки, 6 країн Південної Азії, 34 країн Південної Африки та 29 країн Організації економічного співробітництва та розвитку з високим рівнем доходу. У табл. 2 наведено оцінки країн за чотирма напрямами: підготовка ДПП, закупівлі в межах ДПП, управління контрактами та пропозиції від бізнесу (пропозиції до нових або інноваційних ідей проектів, подані у державні органи влади з ініціативи бізнесу з метою підписання договору з урядом, а не пропозиції бізнесу у відповідь на запит уряду). Оцінки виставлялись в балах в межах діапазону від 0 до 100, чим більша кількість балів, тим більше країна відповідає визначеним стандартам. Україна віднесена до групи країн «Європа та Центральна Азія».

Відповідно до бази даних Консультаційного центру стосовно інфраструктури ДПП в Україні зафіксовано 41 активний проект ДПП на загальну суму інвестицій 3849 млн. дол. США. Найбільші 10 проектів наведено у табл. 3. Найбільше проектів реалізується у секторі електроенергетики.

Станом на 01.01.2020 р. за даними Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України на засадах ДПП було укладено 187 договорів [14]. Однак лише 52 договори реалізується (з них: 34 – договорів концесії, 16 – договорів про спільну діяльність, 2 – інші договори), а 135 договори не реалізується (з них: 4 договори – закінчено термін дії, 18 договорів – розірвано, 113 договорів – не виконується). Регіональний та галузевий розподіл укладених договорів наведено на рис. 2 та рис. 3. Відповідно, найбільшу зацікавленість в ДПП виявляють учасники Миколаївської області (21,2 % від загальної кількості договорів). Стосовно галузевого розподілу, − найбільшу кількість договорів укладено за проектами збору, очищення та розподілу води (40,4 % від загальної кількості договорів).

Таблиця 2

Результати бенчмаркінгу регуляторної бази у сфері ДПП для групи країн «Європа та Центральна Азія», 2018 р. [*систематизовано автором з джерела [11]*]

Країна	ВНД на душу населення (у дол. США)	Напрями оцінки			
		підготовка ДПП	закупівлі в межах ДПП	управління контрактами	пропозиції від бізнесу
Азербайджан	4760	16	38	32	0
Албанія	4180	67	80	58	75
Білорусь	5590	75	53	60	58
Болгарія	7580	43	84	54	67
Боснія і Герцеговина	4940	27	73	31	58
Вірменія	3770	47	77	12	0
Грузія	3830	41	57	33	0
Казахстан	8810	59	51	59	58
Киргизстан	1100	33	40	49	50
Косово	3850	34	75	57	0
Литва	14750	92	95	70	58
Македонія	4980	67	83	52	0
Молдова	2120	48	62	49	0
Російська Федерація	9720	31	67	63	54
Румунія	9480	43	77	59	0
Сербія	5310	72	80	65	67
Таджикистан	1110	23	51	52	67
Туреччина	11230	60	58	65	0
Україна	2310	78	57	42	75
Хорватія	12140	60	87	67	0
Чорногорія	7120	39	64	45	50

Таблиця 3

Топ-10 найбільших проектів ДПП в Україні за період 1990-2019 рр., млн. дол. США
[*систематизовано автором з джерела [11]*]

Назва проекту	Сектор	Регіон	Рік реалізації	Інвестор	Обсяг інвестицій
DTEK Botievo Wind Farm	Електро-енергетика	Запорізька обл.	2012	SCM Group (Україна)	458.00
Syvash Wind Power Project	Електро-енергетика	Херсонська обл.	2019	NBT (Норвегія), Total Eren (Франція)	428.45
Active Perovo Solar Plant	Електро-енергетика	АРК	2011	Activ Solar Holding (Австрія)	411.80
Nikopolska Solar Power Plant	Електро-енергетика	Дніпропетровська обл.	2018	China Machinery Engineering Corporation	282.00
Active Ohotnikovo Solar Plant	Електро-енергетика	АРК	2011	Activ Solar Holding (Австрія)	200.00
Activ Dunayskaya Solar Plant	Електро-енергетика	Одеська обл.	2012	Activ Solar Holding (Австрія)	168.00
Primorskaya Wind Electricity Plant Phase II	Електро-енергетика	Запорізька обл.	2019	DTEK (Україна)	167.65
Activ Starokozache Solar Plant	Електро-енергетика	Одеська обл.	2012	Activ Solar Holding (Австрія)	167.50
Port of Yuzhny Grain Terminal	Логістика	Одеська обл.	2017	51 % Cargill, Inc. (США)	150.00
Progressovka solar plant	Електро-енергетика	Миколаївська обл.	2019	PowerChina Guizhou Engineering Co. Ltd.	139.00

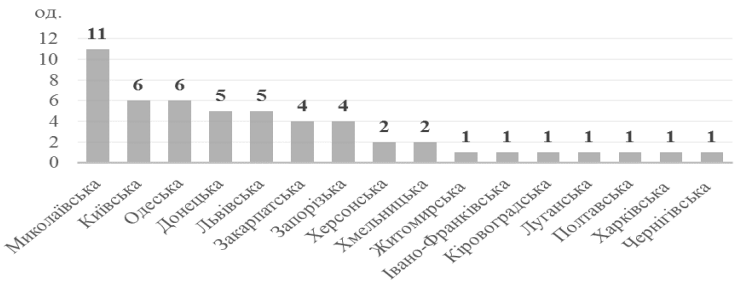
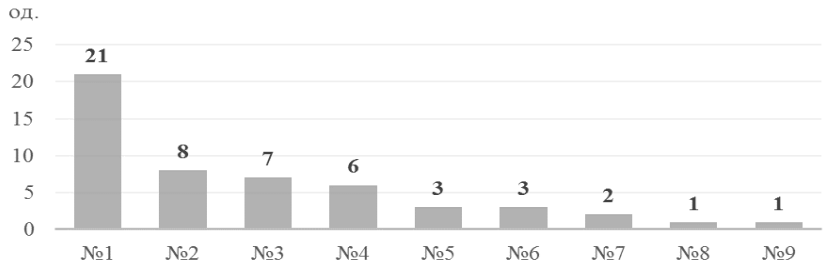


Рис. 2. Розподіл договорів, укладених на засадах ДПП, за регіонами (станом на 01.01.2020) [складено автором за даними джерела [14]]



Позначення: № 1 – збір, очищення та розподіл води; № 2 – виробництво / транспортування природного газу; № 3 – інфраструктура; № 4 – інші; № 5 – виробництво електричної енергії; № 6 – туризм; № 7 – охорона здоров'я; № 8 – пошук, розвідка корисних копалин; № 9 – обробка відходів

Рис. 3. Розподіл договорів, укладених на засадах ДПП, за галузями (станом на 01.01.2020) [складено автором за даними джерела [14]]

Варто додати, що реалізація проектів ДПП пов'язана з певними ризиками. Так, на основі досліджень та опитувань експертів вчені провели ранжування ризиків з врахуванням ймовірності та тяжкості наслідків їх виникнення [15, с. 11]. Виявлено шість критичних факторів, серед яких: опір громадськості; ризики, пов'язані з прийняттям урядових рішень; недосконала законодавча та регуляторна система; забруднення довкілля; відсутність підтримуючої інфраструктури; державні кредити. Також, зважаючи на той факт, що ДПП об'єднує декількох зацікавлених сторін (державні установи, приватні суб'єкти та організації громадянського суспільства), важливим є прийняття рішень, орієнтованих на консенсус [16]. Водночас виникають ризики для управління, пов'язані зі складністю проектів ДПП, їх прозорістю, роллю ключових суб'єктів та суспільними наслідками їх реалізації.

Однак розуміння та врахування особливостей та переваг проектів ДПП дозволяє знизити ризики [17]. Так, до особливостей відносять: розподіл ризиків, поєднання завдань, приватне фінансування, спеціалізацію, конкуренцію, врахування ефективності проектів під час укладання контрактів. Відповідно основними перевагами вважають: вчасне будівництво в межах затверджених бюджетів, зменшення корупції, покращення співвідношення ціни та якості, покращення обслуговування клієнтів, посилення інноваційності, покращення умов утримання державних активів, зосередження уряду на результатах. Отже, застосування ДПП дозволяє забезпечити збалансований регіональний розвиток на основі міжсекторної взаємодії. Алгоритм реалізації проектів ДПП наведено на рис. 4.

Рис. 4. Алгоритм реалізації проектів ДПП [розроблено автором]

ВИСНОВКИ

В результаті дослідження встановлено, що імпульсом до налагодження міжсекторної співпраці у регіоні є соціальна відповідальність всіх учасників діалогу, а одним із дієвих інструментів є ДПП. Однак, проведений аналіз свідчить про відсутність систематичного та комплексного підходу до належного використання потенціалу ДПП в Україні. Так, лише 16 регіонів мають досвід реалізації проектів, переважно, у галузі збору, очищення та розподілу води, виробництві та транспортуванні природного газу, а також інфраструктурних проектів. Водночас незначна увага приділяється проектам у галузі освіти, соціальних послуг, охорони здоров'я, дозвілля, телекомунікацій, транспорту, обробки відходів, охорони навколишнього середовища.

Водночас реалізація проектів ДПП дозволяє забезпечувати формування інклюзивних, безпечних, адаптивних територій, враховувати потреби майбутнього розвитку та створювати рівні можливості для всіх. Відповідно в Україні потенціал ДПП для забезпечення збалансованого регіонального розвитку практично не використовується. Тому для налагодження міжсекторної співпраці у регіоні на засадах соціальної відповідальності та з врахуванням потенціалу ДПП необхідно посилити рівень уваги держави до реалізації політики у цій сфері, сприяти вдосконаленню системи управління, надавати всебічну підтримку та сприяння у впровадженні проектів, подолати недовіру громадян та підвищити рівень обізнаності з питань переваг реалізації проектів на засадах соціальної відповідальності та ДПП.

Список використаних джерел

1. Corporate Social Responsibility and Corruption: Implications for the Sustainable Energy Sector / J. Lu et.al. Sustainability. 2019. № 11 / 15. 4128 p.

2. Crifo P., Durand R., Gond J-P. Encouraging Investors to Enable Corporate Sustainability Transitions: The Case of Responsible Investment in France. Organization and Environment. 2019. № 32(2). pp. 125-144.

3. Ломакіна І.Ю. Правила корпоративної соціальної відповідальності як інструмент саморегулювання сільського господарства. Економіка. Фінанси. Право. 2019. № 12/1. С. 36-40.

4. Kourula A., Moon J., Salles-Djelic M., Wickert C. New Roles of Government in the Governance of Business Conduct: Implications for Management and Organizational Research. Organization Studies. № 40 / 8. pp. 1101-1123.

5. Sustainable Development Goal 17. URL: https://sustainabledevelopment.un.org/sdg17

6. Zhang B., Zhang L., Wu J., Wang S. Factors Affecting Local Governments' Public–Private Partnership Adoption in Urban China. Sustainability. 2019. № 11. pp. 6831.

7. Benitez-Avila C., Hartmann A., Dewulf G. Contractual and Relational Governance as Positioned-Practices in Ongoing Public-Private Partnership Projects. Project Management Journal. 2019. № 50 / 6. pp. 716-733.

8. UNECE International PPP Centre of Excellence. URL: http://www.unece.org/icoeppp.html

9. European PPP Expertise Centre. URL: https://www.eib.org/epec/

10. The National Council For Public-Private Partnerships. URL: https://ncppp.org/news/

11. The Public – Private Infrastructure Advisory Facility. URL: https://ppiaf.org/about-us

12. The Public-Private Partnership Legal Resource Center. URL: https://ppp.worldbank.org/

13. International Project Finance Association. URL: https://www.ipfa.org/about-ipfa/

14. Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. URL: http://www.me.gov.ua/

15. Cui C., Sun C., Liu Y., Jiang X., Chen Q. Determining critical risk factors affecting public-private partnership waste-to-energy incineration projects in China. Energy Sci Eng. 2019.

16. Polack A., Martínez S., Ramírez Chaparro C.A. Las asociaciones público-privadas como instrumento de gobernaza colaborativa: apuntes para el debate y retos para la gestion. Refexión Política. 2019. № 21(43). pp. 171-183.

17. Rezouki S., Hassan J. An Evaluation of Barriers obstructing the Applicability of Public Private Partnership (PPP) in Infrastructure Development. Civil Engineering Journal-Tehran. 2019. № 5/12. pp. 2643-2664.

References

1. Corporate Social Responsibility and Corruption: Implications for the Sustainable Energy Sector / J. Lu et.al. Sustainability. 2019. № 11 / 15. 4128 p.

2. Crifo P., Durand R., Gond J-P. Encouraging Investors to Enable Corporate Sustainability Transitions: The Case of Responsible Investment in France. Organization and Environment. 2019. № 32(2). pp. 125-144.

3. Lomakina I.Yu. Corporate Social Responsibility Rules as a Tool of Selfregulation in Agriculture. Economics. Finances. Law. 2019. № 12/1. pp. 36-40. (in Ukrainian)

4. Kourula A., Moon J., Salles-Djelic M., Wickert C. New Roles of Government in the Governance of Business Conduct: Implications for Management and Organizational Research. Organization Studies. № 40 / 8. pp. 1101-1123.

5. Sustainable Development Goal 17. URL: https://sustainabledevelopment.un.org/sdg17

6. Zhang B., Zhang L., Wu J., Wang S. Factors Affecting Local Governments' Public–Private Partnership Adoption in Urban China. Sustainability. 2019. № 11. pp. 6831.

7. Benitez-Avila C., Hartmann A., Dewulf G. Contractual and Relational Governance as Positioned-Practices in Ongoing Public-Private Partnership Projects. Project Management Journal. 2019. № 50 / 6. pp. 716-733.

8. UNECE International PPP Centre of Excellence. URL: http://www.unece.org/icoeppp.html

9. European PPP Expertise Centre. URL: https://www.eib.org/epec/

10. The National Council For Public-Private Partnerships. URL: https://ncppp.org/news/

11. The Public – Private Infrastructure Advisory Facility. URL: https://ppiaf.org/about-us

12. The Public-Private Partnership Legal Resource Center. URL: https://ppp.worldbank.org/

13. International Project Finance Association. URL: https://www.ipfa.org/about-ipfa/

14. Ministry for Development of Economy, Trade and Agriculture of Ukraine. URL: http://www.me.gov.ua/ (in Ukrainian)

15. Cui C., Sun C., Liu Y., Jiang X., Chen Q. Determining critical risk factors affecting public-private partnership waste-to-energy incineration projects in China. Energy Sci Eng. 2019.

16. Polack A., Martínez S., Ramírez Chaparro C.A. Las asociaciones público-privadas como instrumento de gobernaza colaborativa: apuntes para el debate y retos para la gestion. Refexión Política. 2019. № 21(43). pp. 171-183.

17. Rezouki S., Hassan J. An Evaluation of Barriers obstructing the Applicability of Public Private Partnership (PPP) in Infrastructure Development. Civil Engineering Journal-Tehran. 2019. № 5/12. pp. 2643-2664.

НЄННО
Ірина Михайлівна
inyenno@onu.edu.ua

УДК 330.33:330.44:656.615

ГРІНЧЕНКО
Юрій Леонідович
hrinchenko@yahoo.com

ДЖЕРЕЛА ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

SOURCES FOR EFFECTIVE COST MANAGEMENT IN THE AVIATION INDUSTRY

д.е.н., професор кафедри, Одеський національний університет ім. І.І. Мечникова

к.е.н., доцент кафедри, Одеський національний університет ім. І.І. Мечникова

***NIENNO Iryna Mykhailivna** – Doctor of Economics, Professor of department, Odesa National University after I.I. Mechnykov*

***HRINCHENKO Yurii Leonidovych** – PhD in Economics, Associate Professor of department, Odesa National University after I.I. Mechnykov*

У статті досліджено процес формування витрат економічних агентів авіаційної галузі. Проаналізовано динаміку сукупних показників фінансових результатів їхньої діяльності в Україні за 2014-2018 рр. Усвідомлено, що формування центрів витрат та доходів галузі стає інструментом оптимізації витратної частини за рахунок ефектів масштабу, диверсифікації та концентрації. За видами операційних та неоперераційних, постійних та змінних витрат авіаційної галузі поглиблено розуміння потенціалу заощадження витратної складової без урахування потенціалу збільшення доходної частини. Встановлено доцільність використання специфічних показників оцінювання ефективності агентів галузі, зокрема RASM та CASM в контексті створення центрів витрат авіаційної галузі.

* * *

В статье исследован процесс формирования расходов экономических агентов авиационной отрасли. Проанализирована динамика совокупных показателей финансовых результатов их деятельности в Украине за 2014-2018 гг. Осознанно, что формирование центров затрат и доходов отрасли становится инструментом оптимизации расходной части за счет эффектов масштаба, диверсификации и концентрации. По видам операционных и неоперационных, постоянных и переменных расходов авиационной отрасли углубленно понимание потенциала сбережения расходной составляющей без учета потенциала увеличения доходной части. Установлена целесообразность использования специфических показателей оценки эффективности агентов отрасли, в частности RASM и CASM в контексте создания центров затрат авиационной отрасли.

* * *

The article investigates the process of formation of costs of economic agents of the aviation industry. The transaction costs are considerable in aviation industry, so they shape the organizational patterns within industry. Cost-saving tools are crucial for agents in aviation industry, as it is capital-intensive industry with the large proportion of fixed costs. So the economies of scale and economies of scope are vital factors for cost management. The other ones include outsourcing, airline route design, fuel-efficient aircrafts. The regulation system in case of the aviation industry is broad and intensive, thus it aligns the cost structure and pricing in the industry. Deregulation led to restructuring the industry, application of cost-saving programs, massive merger and acquisitions and competitive pricing. Airports were forced to build partnerships with air carriers balancing their price offers and range of services. The hub-and-spoke airline design set new challenges to airports as for their capacity, convenience and safety. But the need for capital investments also increases dramatically, implying the key role of financial management in airport sustainable development strategy. The dynamics of aggregate indicators of financial results of airport activity in Ukraine for 2014-2018 are analyzed. It is revealed that the formation of cost and revenue centers becomes a tool for optimizing the costs which can be attributed to the efficiencies of scale, efficiencies of scope and effects of concentration. Type by type analysis of operating and non-operating, fixed and variable costs of the aviation industry helped to reveal the potential for cost-saving without considering increase of revenues. The effective using of specific indicators for evaluating the performance of industry agents, in particular RASM and CASM, in the context of the creation of cost centers in the aviation industry has been proved.

***Ключові слова:** авіаційна галузь, витрати, регулювання, фінансові результати*

***Ключевые слова:** авиационная отрасль, расходы, регулирование, финансовые результаты*

***Keywords:** aviation industry, costs, regulation, financial results*

ВСТУП

Авіаційна галузь України з урахуванням її перспектив у контексті як транзитного потенціалу держави, так і конкурентоспроможності авіабудування на глобальному ринку, є потенційним джерелом істотних конкурентних переваг України у світовій економіці. Тому сьогодні завдання активізації її роботи через вибір нових форм взаємодії усіх економічних агентів галузі, використання ефектів нарощування її потужності виступає важливим та інвестиційно привабливим процесом регулювання. Відкритість економік та неба над ними потребують предметних реформ галузі, що стосу-

ються технічної, екологічної та соціальної складової. Економічна політика держави в авіаційній галузі має бути конкретизована в контексті цінового та регуляторного напрямку з метою вдосконалення роботи цілої галузі, усунення перешкод її розвитку та стимулювання прозорій ефективній та вигідній для всіх її суб'єктів організації системи фінансів.

Аналіз останніх досліджень

Економічні засади роботи аеропортів розглядаються у роботах Г.С. Диброва, Є.П. Лісіна, А.Н. Хижняк, Ю.Ф. Кулаєва, А.С. Назаренко. О.В. Андреєв та А.І. Козлов досліджують таку організаційну форму управління як хаб. Д. Гілен, Х.М. Німір та С. Мадрід нерозривно розглядають економіку, політику регулювання та менеджмент аеропортів. А. Грехем досліджує моделі менеджменту аеропортів в контексті регулювання та дерегулювання галузі. Світовий банк пропонує звіти з економіки аеропортів окремих країн. У таких звітах окреслюються інвестиційні процеси, інституційна структура, державне регулювання діяльності аеропортів. Д. Біггар аргументує засади регулювання діяльності аеропортів, зокрема саме економічні підходи.

МЕТА роботи − теоретичне узагальнення і усвідомлення передумов виникнення та джерел формування витрат економічних агентів авіаційної галузі з урахуванням міжнародного й історичного досвіду регулювання й управління у ній.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методичною базою даної роботи були окремі положення наукових праць вітчизняних і зарубіжних вчених у менеджменті, економіці та регулювання авіаційної галузі, матеріали періодичних видань, ресурси ІКАО, нормативно-правові акти. У вивченні поставленого питання були використані наступні методи: порівняльний, причинно-наслідковий та системний аналіз.

РЕЗУЛЬТАТИ

Здійснення будь-яких трансакцій відповідно до теореми Рональда Коуза супроводжуються певними видатками. Спосіб організації бізнесу обирається таким чином, щоб скоротити трансакційні видатки. Цим пояснюється і прагнення здійснювати трансакції зсередини організації. Тобто трансакційні витрати вважаються витратами мотивації та координації та визначають тип організаційної структури організації, інституційної чи контрактної [1, с. 58].

Витрати координації виникають внаслідок необхідності встановлювати ціни та забезпечувати інформацією потенційних покупців та продавців про існування та місцезнаходження один одного. Такі витрати можуть бути інфраструктурними, можуть бути витратами на проведення ринкових досліджень та тестування прототипів, маркетинг та рекламу, витрати на розробку адміністративних рішень стосовно визначення цін за якими будуть реалізовуватися товари чи послуги, витрати часу на пошук та побудову каналів збуту. До трансакційних відносять також витрати втраченої вигоди від контрактів, що не були здійснені.

Виходячи з вищенаведеного, ієрархічні структури є результатом необхідності скорочення трансакційних витрат які виникають для передачі та концентрації розпорошеної інформації, в даному випадку з нижчого на вищий рівень ієрархії з метою донесення до осіб, відповідальних за прийняття рішень. Витрати мотивації необхідні в випадках, пов'язаних з неповнотою чи асиметрією інформації. Іншим варіантом здійснення витрат мотивації є недостовірність зобов'язань сторін чи відмова сторін виповнювати їх. Ними можуть бути витрати на страхування та безпеку, управління ризиками невиконання зобов'язань за контрактом.

Обмеженням використання теорії трансакційних витрат є дві проблеми [1, с. 65]. Загальні витрати підприємства не можуть включати суто витрати виробництва та трансакційні витрати. Витрати виробництва, як і витрати трансакцій, є залежними і від технології, і від організації. Ефективні інститути не завжди прагнуть до мінімізації витрат. Поняття ефективності відносно різноманітних організації втрачає практичну цінність. Тому вважаємо, що критерію ефективності відповідає лише тип поведінки, який максимізує загальну вартість, створену по результатах трансакції.

Як аналіз ефективності, так і аналіз прибутковості авіаційної галузі передбачає, що визначається саме структура витрат галузі, яка прагне до досягнення вищого рівня продуктивності. Авіаційна галузь є дуже капіталомісткою, внаслідок чого її рентабельність залежить від вартості палива, літальних апаратів та високої оплати праці. Авіаційні компанія low-cost в більшості випадків демонструють вищу рентабельність саме завдяки такій економії. Прикладом економії витрат є скорочення витрат на пальне завдяки закупівлі нових літаків, зокрема Airbus A320 чи Boeing 737 MAX [2, с. 177].

Рівень прибутковості у будь-якій галузі підвищується у випадку збільшення доходів та скорочення витрат. Специфічним показником є дохід від пасажиру на кожне пасажирське місце (RASM – revenue available seat mile) та витрати на кожне пасажирське місто (CASM – cost per available seat mile), маржа обчислюється як різниця RASM та CASM.

Комерційні авіаційні компанії збільшують свої доходи та скорочують витрати через формування мережі нових маршрутів. Взагалі, економічне визначення вартості залежить від реалізації альтернативних сценаріїв закупівлі ресурсів. Статті витрат можуть включати не тільки оплату праці, палива, технічне обслуговування, літальне обладнання, але й харчування пасажирів, доходи від продажів на борту повітряного судна, плату за посадку та користування в аеропорту. Типовими є витрати на судно, обслуговування, страхування та екіпаж (Aircraft, Maintenance, Insurance, Crew). Як правило витрати розподіляються на історичні, поточні та незворотні. Історичні витрати – це ті, які виникають фактично внаслідок купівлі активу. Проте вони можуть не співпадати з поточними витратами на придбання того самого активу. Навіть облік активу за правилами GAAP вимагає врахування його історичної вартості з відніманням амортизації.

Поточні та історичні витрати – є витратами для визначення балансової вартості. Майбутні витрати знаходяться під впливом темпу інфляції. Особливим поняттям є відновлювальна вартість чи витрати на заміщення активу внаслідок старіння чи продажу. Незворотні витрати – це ті, які були понесені в минулому та

не підлягають відшкодуванню.

В авіаційній галузі середні витрати вимірюються показником CASM (Cost per available seat km) [2, с. 184] – витрати на пасажиро-кілометри. Маржинальні витрати в авіаційній галузі вимірюються відношенням зміни обсягу загальних витрат до зміни в обсягу випуску. Тобто маржинальні витрати є унікальними для певного обсягу виробництва. Для авіаційної галузі притаманні високі постійні витрати та низькі маржинальні. Витрати за своєю суттю можуть бути явними та неявними. Явними є усі фінансові витрати, які фактично оплачені. Неявні витрати – це витрати часу, витрати на розробку стратегії та кращих альтернатив розвитку. Управлінський аналіз вимагає також врахування альтернативних витрат чи витрат альтернативних можливостей. формула 1, 2).

Бухгалтерська та економічні витрати є корисними у певному контексті, відповідно звітному чи контексті прийняття управлінських рішень (див.

Економічні витрати = Бухгалтерські витрати + Альтернативні витрати; (1)

Економічні витрати = Прямі витрати + + Непрямі витрати. (2)

Розглянемо приклад калькуляції економічних витрат, які виникають за нововведеною операцією у регіональному аеропорту (табл. 1).

Таблиця 1

Приклад розрахунку бухгалтерських та економічних витрат для авіаційної галузі

[розроблено авторами з використанням [2, с. 187]]

№	Стаття	Вартість, у.о.
1	Праця	1 000 000
2	Матеріали та поставка	750 000
3	Фінансові витрати, страхування та інше	250 000
4	Загальні прямі витрати (бухгалтерські)	2 000 000
5	Альтернативні витрати	200 000
6	Економічні витрати	2 200 000

Для прийняття управлінських рішень ми пропонуємо використання результатів розрахунків маргінальних витрат, які визначають обсяг виробництва чи надання послуг. Середній обсяг загальних витрат дозволяє встановити ціни. Середній обсяг змінних витрат інформує про необхідність припинення виробництва товару чи надання послуги.

Використання ефекту масштабу можливе, якщо ми спостерігаємо: нижчі витрати и вищу продуктивність праці завдяки спеціалізації; спеціалізація праці дозволяє зменшити витрати на оплату праці; розподілення операцій та концентрації на меншій кількості завдань; скорочення вартості за рахунок більшого завантаження літаків, інше. Ефект масштабу нівелюється у разу коли матеріальні потоки контролюються неефективно, рішення приймаються повільно, комунікація між робітниками неефективна, відсутність гнучкості, обмеження можливостей для розвитку підприємницьких навичок співробітників. З'являються переваги, отримані у результаті скорочення довгострокових середніх витрат у результаті збільшення обсягу виробників. Цей ефект розповсюджений в капіталомістких високотехнологічних галузях через будівництво літаків, авіаційні перевезення. Додавання нових ліній авіаційних маршрутів є відносно дешевим, проте фінансові вигоди є значно вищими. Злиття між United and Continental Airlines [2. с. 198] спричинило економію витрат та збільшення доходів завдяки більшій кількості маршрутів та зміні конкурентних позицій.

Ефект диверсифікації виникає, якщо підприємство може скоротити витрати на одиницю продукції чи послуги шляхом спільного використання ресурсів на декілька проектів чи виробничих ліній, тобто наявність великої кількості проектів, які реалізуються одночасно, дозволяє скорочувати управлінські (адміністративні) витрати, витрати на маркетинг та дослідження тощо. Такий ефект дозволяє реалізовувати операції разом та одночасно, завдяки чому виникає певна синергія. Зокрема, виробничі потужності Boeing (747, 767, 777 та 787) знаходилися в одній будівлі, що дозволяло розподіляти ресурси труда, інновацій, технологій та капітального обладнання. Ще одним кейсом економії завдяки диверсифікації є надання авіаційними компаніями послуг з технічного обслуговування, комп'ютерного консультування та обробки даних іншим авіалініям (приклад Aer Lingus). Додатковим джерелом доходу є також продажі на борту і отримання окремої оплати за перевезення багажу.

Наступною альтернативою заощадження витрат є консолідація операцій, а саме, мережа із зіркоподібною структурою організації польотів (hub-and-spoke). Завдяки цій мережі один з аеропортів – аеропорт-хаб виступає центральним пунктом пересадки, завдяки якому для сполучення між іншими аеропортами може бути скорочення кількість рейсів. Таким чином, без шкоди сервісу перевезень досягається значна економія ресурсів. Незважаючи на те, що рівень комфорту на прямих рейсах вищий і не потребує трансферних пересадок, hub-and-spoke мережі є найбільш розповсюдженими.

Прямі операційні витрати включають в себе витрати на пальне, оплату праці, технічне обслуговування, оплата за контроль повітряного трафіку, оренду судна. Варто відзначити, що для всіх авіакомпаній операційні витрати практично дорівнюють неопераційним, які залежать від обсягу операцій. Високими є саме постійні витрати, які виникають внаслідок придбання повітряних суден та інвестицій в інфраструктуру. Цим і пояснюється наявність значних бар'єрів для входу в галузь. Останнім часом ситуація значно покращилася, оскільки почали активно використовувати лізингові схеми. Загальні витрати на паливо містять дві складові – безпосередня вартість палива, а також споживання палива літаком. Для того щоб запобігти втратам від коливання цін на пальне, авіаційні компанії використовують певні інвестиційні стратегії.

Однак фінансовий результат від реалізації цих стратегій фіксується у фінансовій звітності як результат ефективних інвестицій і не відображається як заощадження витрат на пальне. Іншим способом є саме використання нових ефективних літаків, у випадку, коли капітальні витрати на такий літак є вигідними з точку зору порівняння прибутковості операцій зі старим, проте споживаючим більше палива літаком [2, с. 206].

Витрати на оплату працю можуть бути скорочені за рахунок роботи за контрактом. Однак посилений тиск з боку професійних спілок примушує підвищення оплати праці для запобігання страйків в авіаційній галузі.

$$\text{Витрати на льотний персонал} = ASM \times \frac{LR/BH}{ASM/BH} \quad (3)$$

де *ASM (Average Seat Mile)* – середня кількість пасажиро-кілометрів;

LR (Labor Rate) – ставка винагороди;

BH (Block Hour) – льотний час.

Вартість льотного часу – найбільш розповсюджена форма вимірювання оплати праці. Способами скорочення витрат для авіаліній low cost є впровадження додаткових функціональних обов'язків для екіпажу окрім основних. Менш досвідчені наймані працівники – члени екіпажу вимагають нижчої оплати.

Сучасними підходами до заощадження витрат на технічне обслуговування в умовах забезпечення усіх умов безпеки є аутсорсінг. Неопераційні витрати, такі як харчування, розвантаження багажу, також можуть бути частково передані в аутсорсінг (кейтерінг). Непрямі операційні витрати виникають в авіакомпаній незалежно від того, здійснює літак політ чи ні. До них відносяться: витрати дистрибуції, продажів та просування, амортизація та технічне обслуговування, витрати на посадку, обслуговування пасажирів, адміністративні та непередбачувані витрати.

Таким чином, заощадження за рахунок ефекту масштабу, диверсифікації та концентрації операцій відіграє значну роль в авіаційній галузі. У разі використання ефекту масштабу економія виникає внаслідок скорочення середніх витрат на одиницю виробництва. Саме з цієї точки зору можуть використовуватися лише певні типи літаків, кількість льотного флоту яких значна і дозволяє заощаджувати на технічній підтримці. У процесах заощадження за рахунок концентрації важливу роль відіграють вузлові аеропорти, в яких постійні витрати завдяки коштовній інфраструктурі, обладнанню, побудові терміналів є високими. З метою покриття витратами більшого обсягу пасажиро-кілометрів аеропорти намагаються використовувати активи якомога інтенсивніше. Тобто аеропорти-хаби виступають вузловими аеропортами в яких активи використовують більш ефективно. Типові елементи загальних витрат авіаційних перевізників викладені у табл. 2.

Розподілення витрат авіаційних перевізників на операційні та неопераційні представлено у табл. 3.

Таблиця 2

Постійні та змінні витрати авіаційних перевізників *[розроблено авторами з використанням [2, с. 224]]*

Постійні витрати	Змінні витрати
Фіксована заробітна плата, премії, оплата на навчання персоналу, обсяг якої не залежить від тривалості використання літаків.	Витрати на оплату праці, витрати на подорожі, надурочні, заробітна плата персоналу, найманого на погодинній основі.
Витрати на технічне обслуговування: витрати на оплату праці відповідно до річного графіка технічного обслуговування; оплата запланованих річних контрактів на технічне обслуговування.	Витрати на технічне обслуговування, які розраховуються залежно від льотного часу чи льотного циклу; оплата праці персоналу, задіяного для технічного обслуговування (заробітна плата, виплати, премії, оплата подорожей, підвищення кваліфікації).
	Вартість запасних частин (вартість матеріалів і деталей, що споживаються в летальних апаратах)
	Оплата контрактів на технічне обслуговування, яке не було заплановане, обслуговування на погодинній оплаті, на основі льотного циклу.
Лізингові платежі, які розраховуються на певний проміжок строку дії контракту	Лізингові платежі, які розраховуються в залежності від обсягу льотних годин
Операційні накладні витрати	Капітальний ремонт двигуна, ремонт повітряного судна
Адміністративні накладні витрати	Модифікація
Витрати на самострахування	Пальне та інші рідини
	Оплата зборів за посадку, аеропортові збори та збори на маршруті слідування

Таблиця 3

Операційні та неопераційні витрати авіаційних перевізників

[розроблено авторами з використанням [2, с. 225]]

Операційні витрати		Неопераційні витрати
Прямі витрати	Непрямі витрати	
Витрати на оплату праці екіпажу;	Маркетинг;	Амортизація;
Витрати на паливо та мастила;	Наземне майно та обладнання;	Інфляція (виплата відсотків);
Оплата тарифів аеропорту;	Амортизація, страхування та технічне обслуговування;	Страхування;
Навігаційні збори;	Адміністрування та продажі: управління послугами; резервування та продажі; реклама та публічність; загальні витрати.	Втрати від продажу нерухомості;
Пряме технічне обслуговування: труд та матеріали;	Послуги для пасажирів; авіаційні послуги; послуг управління рухом.	Втрати від афілійованих компаній;
Амортизація, оренда, страхування: льотне обладнання		Інші витрати, зокрема від продажу валюти та акцій.

Коли галузеве регулювання використовується у тих галузях, які не є природними монополіями і можуть бути суцільно конкурентними може виникнути проблема, пов'язана з несумлінністю чи зацікавленістю регулятора в тіньовий економіці. Зокрема, у сфері авіаційних перевезень ефект масштабу не є значним, а бар'єри входу залежать як від капіталізації авіакомпанія, так і від державної політики регулювання та дозвільної системи. Якщо в таких випадках держава обмежує доступ на ринок, це свідчить про створення умов монополії. У результаті встановлюються вищі ціни, чи скорочується сам обсяг перевезень [3, с. 614]. Це відбувається всупереч інтересам суспільства, бо вигоду отримують власне регульовані перевізники. Процеси організації роботи конкурентних галузей спираються на теорію регулювання за допомогою регального картелю. Такий картель протиставляється системі управління в особах державних службовців. Тоді як приватні картелі можуть бути розпущені внаслідок конфлікту інтересів засновників, картель за державною участю дозволяє з одного боку організувати роботу в галузі таким способом, що приватні інвестори – авіаперевізники матимуть гарантії присутності в галузі, а з іншого боку виникають офіційні умови переборення бар'єрів входу на умовах фінансових, технологічних, інфраструктурних внесків. Таким чином, рента, що виникає внаслідок права доступу до комплементарних активів (аеропортів) розподіляється на вигідних для суспільства умовах під контролем та гарантією держави і спостереженням самих економічних агентів галузі. Таким чином, вирішується проблема «особливих інтересів», яка може бути проілюстрована наступним кейсом. Якщо формуються державні програми розвитку галузей, коли одна, невелика група осіб отримує крупні вигоди за рахунок більшої кількості осіб, які несуть незначні, а іноді й значні, матеріальні втрати. Звичайно, ця багаточисельна група осіб є недостатньо інформованою та організованою, тоді як малочисельна – є свідомою та уявляє як справити вплив на державних посадовців, які приймають рішення про регулювання галузевого ринку. Окрім того, на початкових стадіях впровадження програм «особливих інтересів», для багаточисельної групи підкреслюється, що втрати є незначними та тимчасовими, а в майбутньому програма також призведе до благополуччя усіх, хто її підтримує. Тобто політики розуміють, що якщо вони не підтримують таку корупційну програму, вони втратять підтримку олігархів (власників капіталу, які прагнуть до змови у галузі і розподілу ренти), а якщо підтримують, то скоріше не втратять підтримку багаточисельної групи, яка може оцінювати процес за показниками потенційної майбутньої вигоди. Тобто для них поведінковою стратегією буде підтримка програми «особливих інтересів», реалізація якої суперечить соціальним та економічним благам суспільства. За цих умов за рахунок урядовців колишні конкуренти у регульованих галузях отримають ренту за рахунок дерегуляції, чи регуляції в «особливих інтересах».

Рентою є будь-якій платіж постачальнику ресурсів чи іншій організації, який перевищує суму, яка могла би бути отримана ними в умовах вільної конкуренції [3, с. 599]. Усі галузеві об'єднання та професійні союзи завжди прагнуть прямо чи опосередковано отримати цю ренту, яку розподіляє уряд. Ті групи економічних агентів, які досягають свої «особливих» цілей, не виправданих з позиції справедливості та ефективності економіки загалом, на законодавчому рівні та в державних програмах розвитку, шляхом введення ліцензування певних видів діяльності, отримання субсидій обмежують вільний доступ на ринок для всіх тих, хто не підпадає під пільгову умови цих норм регулювання чи не є членом об'єднання. Процеси дерегулювання відбувалися як наслідок збільшення фактів несумлінності та неефективності, зловживання владою та службовим становищем, впливу організації легальних картелів. Прихильники дерегулювання вважають, що створення картелів призведе до скорочення цін та бюрократії, буде стимулювати інноваційну активність та продуктивність в галузі. З іншого погляду воно може призвести до поступової монополізації внаслідок злиття та поглинання та потребує пруденційного нагляду. Дерегулювання може стати навіть причиною виникнення неконтрольованої конкуренції та дестабілізації, що призведе до шкоди в самій авіаційній галузі. Особливо це стосується загрози безпеці, бо з метою заощадження витрат в погоні за прибутковістю економічні агенти можуть знизити рівень якості самої послуги перевезення.

У 1970-х рр. було проведено експеримент з дерегулювання авіаційної галузі США в 1970-х рр. Держава припинила встановлення тарифів та дозволила визначати їх авіакомпаніям безпосередньо, було скасовано також встановлення маршрутів державою. У результаті експерименту скоротилися ціни на перевезення. Тарифи на пасажирські перевезення зменшилися за таких причин: конкуренція в авіаційній галузі дозволила досягти ринкових цін. Система планування рейсів та формування маршрутів дозволила використовувати менші літаки відповідного навантаження з великих міст, середніх та відповідно менших, віддалених. Окрім цього, експеримент мав вплив і на витрати праці, бо керівництво головних авіакомпаній започаткувало переговори із професійними спілками стосовно зменшення оплати праці у зв'язку зі скороченням оплати у галузі загалом. Стала розповсюджуною система, за якої досвідчені працівники отримують оплати вдвічі більшу, ніж нові [3, с. 616].

В умовах дерегулювання обслуговування рейсів низки малих аеропортів залишилося ефективним завдяки системі вузлових аеропортів, частота польотів підвищилася. Процеси дерегулювання призводять до того, що в галузі відбуваються масові злиття та поглинання, водночас кількість компаній-перевізників має тенденцію до збільшення, і саме загроза вступу конкурентів в галузь впливає на те, щоб тарифи залишалися конкурентними. Для утримання пасажирів виникає система лояльності через використання накопичених миль.

Таким чином, дерегулювання забезпечує економічний механізм організації роботи галузі. Проте сучасним трендом формування ринків є впровадження саме соціальних механізмів, досягнення успіху та розвитку, спираючись на корпоративну соціальну відповідаль-

ність. Сама природи соціальної відповідальності розкривається через постійну мотивацію державою до здійснення кроків та проектів, які забезпечують соціальний внесок для населення. Соціальне регулювання потребує значних фінансових вкладень, адміністративних, та вкладів підпорядкування. Адміністративні пов'язані з виконанням функції контроля дотримання стандартів соціальної відповідальності, а вклади підпорядкування – це витрати економічних агентів на формування звітності та забезпечення дотримання стандартам.

Дерегуляція авіаційних перевезень, зменшення цін на квітки, підвищення популярності та попиту на авіаційні послуги призвело не тільки до збільшення конкуренції, мережі маршрутів та надання нових сервісів, але й породило низку банкрутств та ліквідацію деяких перевізників. Усі ці зміни впливали на операційні та неопераційні витрати та значно змінили певні аспекти діяльності аеропортів. Тоді як авіаційні перевізники планують свій флот повітряних суден, мають враховуватися такі фактори, як їхня вартість та технічні характеристики, що відповідають екологічним та шумовим стандартам. Тобто багато аеропортів заперечують використання літаків з підвищеним рівнем шуму. Регулювання стає все жорсткішим стосовно забруднення повітря, з 2012 р. ЄС впровадило норми відносно недопущення літаків до аеропортів Європи у випадку перевищення норми забруднення вуглекислим газом [4, с. 53].

Джерела доходів аеропортів є різноманітними за походженням. Проте обов'язковими характеристиками системи фінансів аеропортів мають бути: прозорість, покриття витрат, обґрунтованість, ефективне використання ресурсів аеропортів та гнучкість. Система фінансів, яка організована правильно, дозволяє аеропорту бути кредитоспроможним та залучати інвестиції у капітальні проекти [4, с. 245].

Метою партнерства аеропорту та авіаперевізника можуть виступати: авіаційна безпека; спільний маркетинг місця призначення; покращення якості сервісе для пасажирів; залучення інвестицій та розвиток інфраструктури; фінансові системи, в рамках яких можливо оптимізувати доходи і видатки за рахунок один одного.

На корпоративному ринку активізуються тендерції, коли злиття та поглинання відбувається саме впродовж ланцюга створення вартості. Підприємства в рамках галузей консолідуються. Аеропорти підвищують свою конкурентоспроможність завдяки створенню хабів у сенсі залучення авіаційних перевізників як ключових хабоутворюючих економічних агентів. Таке партнерство з одного боку має гарантувати преференції для авіаперевізника, а з іншого – робити інфраструктуру перевізника важливою технологічною ланкою аеропорту. Прикладом є хаб Lufthansa в аеропорту Мюнхена [5, с. 75]. Високі показники хабів досягаються завдяки тісній спільній координації зусиль авіакомпанії та аеропорту для забезпечення пропускної спроможності, наземної інфраструктури та якісного обслуговування пасажирів та вантажопотоків.

До функцій авіакомпанії можуть бути віднесені: управління пасажиропотоком та стоянкам повітряних суден, управління обслуговуванням вантажів та управління процесами в терміналі, управління інформаційним забезпеченням. Самий аеропорт може прийняти функції: забезпечення авіаційної безпеки, управління будівлями та спорудами, управління технікними системами та навантажувально-розвантажувальні роботами, управління багажною системою та неавіаційним багажем, взаємодія з підрядниками, ведення неавіаційного бізнесу. У цих формах партнерства можуть вводитися компанії з управління активами чи проектами, які проводять переговори, оцінюють фінанси та формують бюджет з позиції синергії та ефективності.

Визначення центрів доходів та витрат в аеропортах відбувається в умовах виконання наступних вимог [4, с. 247]:

1. Простота та зрозумілість. Потенційні користувачі послуг повинні чітко усвідомлювати вартість послуг. Самі тарифи повинні бути обґрунтованими в правовому та економічному сенсі.

2. Покриття витрат повинно бути адекватним та реалістичним, бо деякі операції можуть мати високу прибутковість, певні проекти є довготривалими для досягнення беззбитковості, низка проектів потребує додаткового фінансування на ранніх стадіях реалізації.

3. Пріоритетність ефективності у використанні аеропорту, що значить наявність прямого зв'язку між обсягом витрат з операції для конкретного користувача та ціни, яка для нього встановлюється. Якщо певні операції чи проекти перманентно потребують додаткового фінансування, вони мають бути переглянути з позиції можливості досягнення економічної ефективності.

4. Гнучкість цінової системи аеропортів та спроможність до змін в динамічному мінливому середовищі. Регулювання та встановлення обмежень стосовно роботи авіаперевізників, в тому числі з хабоутворюючими, можуть значною мірою стримувати здатність аеропорту до змін.

Витратна частина роботи аеропортів для ефективної організації фінансової системи має бути структурована за центрами витрат. Приклад віднесення витрат по певних послугах аеропорту наведений у табл. 3.

Структурованість за центрами витрат надає можливість визначити потенціал аеропорту бути таким, що окупається, чи прибутковим. Існуюча класифікація витрат ІКАО [6, с. 27] не завжди є актуальною для сучасних аеропортів. Кінцевою метою використання певної класифікації витрат є їхнє віднесення на одиницю собівартості товару чи послуги. Саме питома вага певної стаття витрат, така як оплата праці персоналу чи оренда визначає реальну вартість послуги для споживача. Тобто в деяких випадках віднесення адміністративних чи додаткових витрат дуже неоднозначно при визначені послуг, яких вони стосуються. Проте визначення центрів витрат аеропорту має відбуватися у тісному зв'язку із побудовою центрів доходу. Сучасні аеропорти впроваджують бюджетування і певні послуги є згрупованими з метою досягнення запланованих доходів та збору оплати. Для таких груп зручно встановлювати типові ціни. Наприклад, для статті 1 табл. 4 встановлюється єдиний центр доходів. Звичайно, аеропорти ставлять за мету досягнути як мінімум беззбитковості зони аеропорту, яка охоплює всю групу послуг. Проте здійснюються і кроки до прибутковості шляхом використання комерційної концесії.

Таблиця 3

Постійні та змінні витрати аеропортів *[розроблено авторами з використанням [4, с. 249]]*

№	Стаття витрат	Вид послуги (Центри витрат)
1	Прямі витрати на персонал (заробітна плата та премії)	Зона польотів повітряних суден (злітно-посадкова полоса, стернові доріжки, перонні стернові доріжки)
2	Амортизація	Ангар та зони технічного обслуговування
3	Виплата відсотків	Контроль авіаційного руху та комунікації
4	Оплата послуг постачання та інших послуг підрядників	Метеорологічні послуги
5	Накладні адміністративні витрати	Пожежна охорона, швидка медична допомога та послуги безпеки
6	Інші витрати	Послуги пасажирського терміналу
7	Податки	Послуги вантажного терміналу
8	-	Інші послуги та можливості

Для аналізу сукупного обсягу значень фінансово-економічних показників використані фінансові дані десяти підприємств авіаційної галузі України. До них відносяться: ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», ДП «Украерорух», Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації «Украеропроект», Державна авіаційна компанія «Херсон-Авіа», ПАТ «Авіакомпанія авіалінії України», ДП «Тернопільське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа», ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького, ПАТ «Мотор Січ», КП «Міжнародний аеропорт «Київ» та КП «Міжнародний аеропорт «Одеса» [7].

Згідно з розрахунками, представленими у табл. 5, динаміка сукупного значення валового прибутку підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018 рр. має позитивне значення. У 2018 р. даний показник збільшився на 2187 млн. грн., що показало зростання в 34 %. Сукупне значення показника валового прибутку мало й негативну динаміку у 2016 р. порівняно з 2015 р., та у 2018 р. відносно його значення у 2017 р. Основним чинником зменшення показника була більша динаміка зниження сукупного значення показника чистого доходу від реалізації продукції ніж зниження сукупного значення собівартості реалізованої продукції. Так, у 2016 р. сукупне значення показника валового прибутку зменшилося на 15 %, в умовах зниження чистого прибутку на 12 %, а собівартості лише 6 %. У 2018 р. сукупне значення показника валового прибутку знизилось аж на 28 % внаслідок того, що сукупне значення показника чистого доходу від реалізації продукції зменшилося на 6 %, тоді як сукупне значення собівартості реалізованої продукції показало зростання на 19 %.

Таблиця 5

Сукупний обсяг значень показників фінансового результату підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018рр., в тис. грн. *[розраховано авторами за даними офіційної фінансової звітності підприємств]*

Показник	2014	2015		2016		2017		2018	
	значення	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна
Чистий дохід від реалізації продукції	14 883 255	18 775 793	126%	16 612 849	88%	22 502 318	135%	21 122 645	94%
Собівартість реалізованої продукції	8 395 839	7 751 681	92%	7 274 875	94%	10 500 151	144%	12 448 143	119%
Валовий прибуток	6 487 416	11 024 112	170%	9 337 974	85%	12 002 167	129%	8 674 502	72%
Інші операційні доходи	8 531 443	12 381 275	145%	11 151 828	90%	1 933 620	17%	2 195 007	114%
Адміністративні витрати	1 016 229	1 240 540	122%	1 322 214	107%	1 578 998	119%	1 939 282	123%
Витрати на збут	568 243	806 860	142%	782 781	97%	952 760	122%	779 136	82%
Інші операційні витрати	8 675 977	13 370 200	154%	12 174 433	91%	2 670 531	22%	3 740 599	140%
Фінансовий результат від операційної діяльності	4 758 410	7 987 787	168%	6 210 380	78%	8 733 498	141%	4 410 492	51%
Дохід від участі в капіталі	2 892	14 184	490%	9 187	65%	3 824	42%	17 812	466%
Інші фінансові доходи	23 124	80 188	347%	26 066	33%	20 223	78%	132 725	656%
Інші доходи	329 227	722 561	219%	441 323	61%	200 812	46%	484 543	241%
Фінансові витрати	372 451	501 065	135%	578 967	116%	515 893	89%	520 143	101%
Втрати від участі в капіталі	619	9 486	1532%	1	0%	1 138	100%	2 977	262%
Інші витрати	2 074 169	2 373 428	114%	1 042 292	44%	1 360 404	131%	153 125	11%
Фінансовий результат до оподаткування	2 666 414	5 920 741	222%	5 065 696	86%	7 080 922	140%	4 369 328	62%
Витрати (дохід) з податку на прибуток	905 427	1 458 529	161%	1 132 301	78%	1 676 317	148%	1 184 521	71%
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Чистий фінансовий результат	1 783 247	4 462 212	250%	3 933 395	88%	5 404 605	137%	3 184 807	59%

Сукупне значення показника фінансового результату від операційної діяльності підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018 рр. знизився на 7 %, тоді як у 2014-2017 рр. воно показувало зростання в 84 %. По-перше, зниження показника фінансового результату від операційної діяльності у 2018 р. порівняно з 2017 р. на 49 % пов'язано зі зменшенням показника валового прибутку на 28 %, або 3327 млн. грн. По-друге, сукупний обсяг значень операційних доходів у 2017-2018 рр. збільшився на 261 млн. грн., тоді як сукупний обсяг значень операційних витрат підприємств збільшився на 1257 млн. грн.

У 2018 р. порівняно з 2017 р. сукупне значення показника фінансового результату до оподаткування зменшилося на 38 %, але за рахунок більшого зростання даного показника в інші роки, за період 2014-2018 рр. він збільшився на 64 %. Основним чинником зростанням стала різна динаміка сукупного обсягу значень фінансових доходів та витрат. За 2014-2018 рр. сукупне значення фінансових доходів збільшилося на 280 млн. грн., тоді як сукупне значення фінансових витрат зменшилося на 1771 млн. грн.

Сукупне значення показника чистого фінансового результату підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018 рр. збільшився на 79 %, тоді як в 2014-2017 рр. воно показувало зростання на 203 %. Дана динаміка пов'язана з тим, що в 2018 р. відносно 2017 р. відбулося зменшення на 38 % сукупного значення показника фінансового результату до оподаткування, а також зменшення на 29 % значення податку на прибуток.

Згідно розрахунків, представлених у табл. 6, динаміка сукупного значення показників елементів операційних витрат підприємств авіаційної галузі України не мала однорідної тенденції, але загалом за 2014-2018 рр. показала зростання на 14 %.

Таблиця 6

Сукупний обсяг значень показників елементів операційних витрат підприємств авіаційної галузі України за 2014-2018рр., тис. грн. *[розраховано авторами за даними офіційної фінансової звітності підприємств]*

Показник	2014	2015		2016		2017		2018	
	значення	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна	значення	зміна
Матеріальні затрати	4 707 104	6 015 214	128%	5 616 990	93%	6 245 603	111%	7 551 151	121%
Витрати на оплату праці	2 729 167	3 136 050	115%	3 354 571	107%	4 379 731	131%	5 569 386	127%
Відрахування на соціальні заходи	952 619	961 251	101%	723 986	75%	935 352	129%	1 182 784	126%
Амортизація	1 252 111	1 340 293	107%	1 644 278	123%	1 506 580	92%	1 858 262	123%
Інші операційні витрати	9 985 437	15 439 569	155%	14 025 105	91%	12 428 011	89%	6 250 319	50%
Разом	19 626 438	26 892 377	137%	25 364 930	94%	25 495 278	101%	22 411 900	88%

Серед всіх елементів операційних витрат, тільки значення інших операційних витрат мало негативну динаміку, зменшившись на 37% протягом 2014-2018 рр. Усі інші сукупні значення показників елементів операційних витрат показали зростання, що й вплинуло на зміну структури показників елементів операційних витрат підприємств. У 2014 р. найбільшу частку операційних витрат у 51 % складали інші операційні витрати, то у 2018 р. вона зменшилась до 28 %. Найбільшу частку у 2018 р. мали матеріальні витрати, вона склала 34 %, збільшившись з 24 % від загального обсягу витрат у 2014 р. Найбільшу динаміку зростання частки у загальному обсязі витрат показало сукупне значення показника витрат на оплату праці з 14 % у 2014 р. до 25 % у 2018 р.

ВИСНОВКИ

Дослідження показало, що в умовах, коли невід'ємним елементом витрат галузі є трансакційні витрати, як сукупність витрат координації та мотивації, прибутковість авіаційної галузі визначає структура її витрат. Вона може бути покращена за рахунок заощадження витрат з використанням ефектів масштабу, диверсифікації та концентрації. Економічними агентами галузі виступають авіаційні перевізники, аеропорти та авіабудівні підприємства, консолідація яких забезпечить можливість досягти запланованого ефекту.

Список використаних джерел

1. Милгром П., Робертс Дж. Экономика, организация, менеджмент / пер. с англ. под ред. И.И. Елисеевой, В.Л. Табмовцева; в 2-х т. Спб.: Экономическая школа, 1999. Т. 1. 468 с.

2. Vasigh B., Fleming K., Tacker T. Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications. 3rd ed. London: Routledge, 2018. 520 p.

3. Макконнелл К.Р., Брю С.Л., Флинн Ш.М. Экономикс: принципы, проблемы и политика: учебник / пер. с англ.: в 2-х т. Москва: Республика, 1993. 785 с.

4. Neufville De Neufville R., Odoni A. Airport Systems. Planning, Design and Management, 2nd ed. McGraw-Hill Edcation LLC. 2013. 867 p.

5. Андреев А.В., Козлов А.И. Организация хабов как инструмент достижения синергетического эффекта во взаимодействии авиакомпании и аэропорта. Научный вестник МГТУ ГА. 2007. № 118. С. 74-79.

6. ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services. 2012. URL: https://www.icao.int/publications/Documents/9082_9ed_en.pdf

7. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: https://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi-aviaciynogo-trasportu.html

References

1. Milgrom P., Roberts Dzh. Economics, oeganization and management. Spb.: Ekonomicheskaya shkola, 1999. Vol. 1. 468 p. (in Russian).

2. Vasigh B., Fleming K., Tacker T. Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications. 3rd ed. London: Routledge, 2018. 520 p.

3. Makkonnell K.R., Bryu S.L., Flinn S.M. Economics: Principles, Problems and Policies / in 2 Vol. Moscow: Respublika, 1993. 785 p. (in Russian).

4. Neufville De Neufville R., Odoni A. Airport Systems.

Planning, Design and Management, 2nd ed. McGraw-Hill Edcation LLC. 2013. 867 p.

5. Andreev A.V., Kozlov A.I. Hab organization as a tool to reach synergy effect in airlines and airport interaction. Nauchniy vestnyk MHTU HA. 2007. № 118. pp. 74-79. (in Russian).

6. ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services. 2012. URL: https://www.icao.int/publications/Documents/9082_9ed_en.pdf

7. Official Site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine. URL: https://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi-aviaciynogo-trasportu.html (in Ukrainian).

СЕЛІЩЕВ
Сергій Вячеславович
120777@i.ua

к.е.н., доцент, Національна академія статистики, обліку та аудиту

УДК 001.8:[005.334.658.15:657.635]

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АУДИТОРА ПІД ЧАС ПЕРЕВІРКИ ЗАСТОСУВАННЯ УПРАВЛІНСЬКИМ ПЕРСОНАЛОМ ПРИНЦИПУ БЕЗПЕРЕРВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА У ПІДГОТОВЦІ ФІНАНСОВИХ ЗВІТІВ

AUDITOR'S RESPONSIBILITY DURING THE AUDIT OF THE APPLICATION OF MANAGEMENT'S PRINCIPLE OF CONTINUITY IN THE PREPARATION OF FINANCIAL STATEMENTS

SELISHCHEV Serhii Viacheslavovych *– PhD in Economics, Associate Professor, National Academy of Statistics, Accounting and Audit*

У статті досліджено інформаційну базу стосовно регламентації відповідальності аудитора. Систематизовано види відповідальності та основні елементи, на які необхідно звернути увагу під час оцінювання дій аудитора, які можуть становити загрозу продовження діяльності суб'єкта господарювання. Надано рекомендації стосовно окремих положень внутрішньо-фірмової політики з контролю якості аудиту, в аспекті забезпечення розуміння аудитором власної професійної відповідальності.

* * *

В статье исследована информационня базу по регламентации ответственности аудитора. Систематизированы виды ответственности и основные элементы, на которые необходимо обратить внимание при оценке действий аудитора, которые могут представлять угрозу продолжения деятельности предприятия. Даны рекомендации по отдельным положениям внутрифирменной политики по контролю качества аудита, в аспекте обеспечения понимания аудитором своей профессиональной ответственности.

* * *

The article explores the information base on the regulation of auditor responsibility. The types of responsibilities and the main elements that need to be considered when evaluating the auditor's actions that may pose a risk to the entity's continued business are systematized. Recommendations have been made regarding the specific provisions of the internal company quality control audit policy in terms of ensuring that the auditor understands his or her professional responsibility. Therefore, attention should be paid to ensuring the internal quality control of the procedures performed by the auditor in collecting, organizing and analyzing information on threats to business continuity, notably by establishing a clear system of responsibilities and responsibilities between partners for the task.

Thus, the rules of the internal quality control system for audit services have been developed in the aspect of ensuring pre-emptive measures of compliance with professional responsibility when planning and conducting audit procedures to verify the assumption of continuity of activity of an entity.

The results of the conducted research show that the issue of control of the auditor's responsibility requires further elaboration, first of all, due to the updating of the legal framework for the regulation of audit activity. As a result of our research, we have developed a number of methodological recommendations aimed at combining the requirements of international standards, legislation and practice of auditing, in particular in the aspect of ensuring the responsibility of the auditor, in the process of assessing the risks of termination of the enterprise, by building a regulation that is a system of key elements of the auditor's responsibility, under a time to assess the risk of business continuity that can be adequately monitored by audit.

Ключові слова: *припущення про безперервність, аудит, відповідальність, контроль якості*

Ключевые слова: *предположение о непрерывности, аудит, ответственность, контроль качества*

Keywords: *assumptions about continuity, audit, responsibility, quality control*

ВСТУП

Дослідження практики аудиторської діяльності в Україні свідчить, що одним з ключових питань забезпечення якості аудиту постає особиста відповідальність аудитора за порушення вимог законодавства та міжнародних стандартів аудиту.

Зокрема, одним з основних етапів програми аудиту є перевірка застосування управлінським персоналом принципу безперервності діяльності підприємства у підготовці фінансових звітів. Оцінка ризику безперервності, – тобто визначення ймовірності продовження діяльності компанії в осяжному майбутньому, є одним із основних та системообразуючих факторів планування. Така оцінка ґрунтується на аналізі, найперше, стратегічних рішень управлінського персоналу та іншій інформації, для якої характерна найбільша величина суттєвості.

Тому слід звернути увагу на забезпечення внутрішнього контролю якості процедур, здійснюваних аудитором під час роботи над збором, систематизацією та аналізом інформації стосовно загроз безперервності діяльності, перш за все шляхом побудови чіткої системи розподілу обов'язків та відповідальності між партнерами с завдання

МЕТА роботи – розробка методичного підходу побудови ефективної системи внутрішнього контролю відповідальності аудитора під час проведення процедур оцінки загроз припинення діяльності підприємства.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологічною основою дослідження є загально філософські, загальнонаукові методи пізнання, спеці-

альні методи і методичні прийоми. Для досягнення мети у роботі використано: конкретизація, абстрагування – у розкритті концептуальних та методичних засад забезпечення відповідальності аудитора, зокрема, у контексті перевірки дотримання принципу безперервності діяльності.

Аналіз досліджень і публікацій.

Питанню визначення та забезпечення відповідальності аудиторів приділяли увагу ряд вітчизняних та зарубіжних вчених [2-10], але в аспекті досліджуваної теми доцільно визначити, наскільки ефективно типові загальнонаукові методики можна використовувати у разі забезпечення відповідальності аудитора під час проведення процедур, відносно перевірки дотримання принципу безперервності діяльності підприємств.

РЕЗУЛЬТАТИ

Працівники, винні у розголошенні відомостей, що становлять комерційну таємницю та конфіденційну інформацію, можуть бути притягнуті до адміністративної, цивільно-правової чи кримінальної відповідальності в порядку, передбаченому чинним в Україні законодавством. Зокрема така інформація може стосуватись ключових фінансових коефіцієнтів, складностей з погашенням кредитів, втрат ключових клієнтів, ринків збуту, та інших факторів, які свідчать про загрозу існування бізнесу в осяжному майбутньому.

Аудитори несуть *відповідальність* відповідно до чинного законодавства України у випадку умисного розголошення комерційної таємниці без згоди керівництва. У випадку, якщо діями працівника зі збирання та розголошення комерційної таємниці були нанесені збитки, такий працівник зобов'язаний повною мірою відшкодувати всі збитки, пов'язані з його незаконними діями.

Зокрема, аудитор несе відповідальність за отримання чи надання неправомірної вигода, підробку, збут документів та печаток.

Серед вимог до забезпечення професійної відповідальності можна виділити відповідальність за: повідомлення інформації та надання звітів, вибір аудиторських процедур, отримання впевненості що фінансова звітність не містить суттєвого викривлення внаслідок шахрайства чи помилки, збереження професійного скептицизму, визнання факту, що процедури, які ефективні для виявлення помилки, – не ефективні для виявлення шахрайства; призначення і здійснення нагляду за персоналом, оцінки ризику суттєвого викривлення, виконання дій для визначення професійної та юридичної відповідальності, відмову від завдання, повідомлення інформації, вибір збереження конфіденційності [1].

Деталізована схема видів відповідальності аудитора зображена на рис. 1.

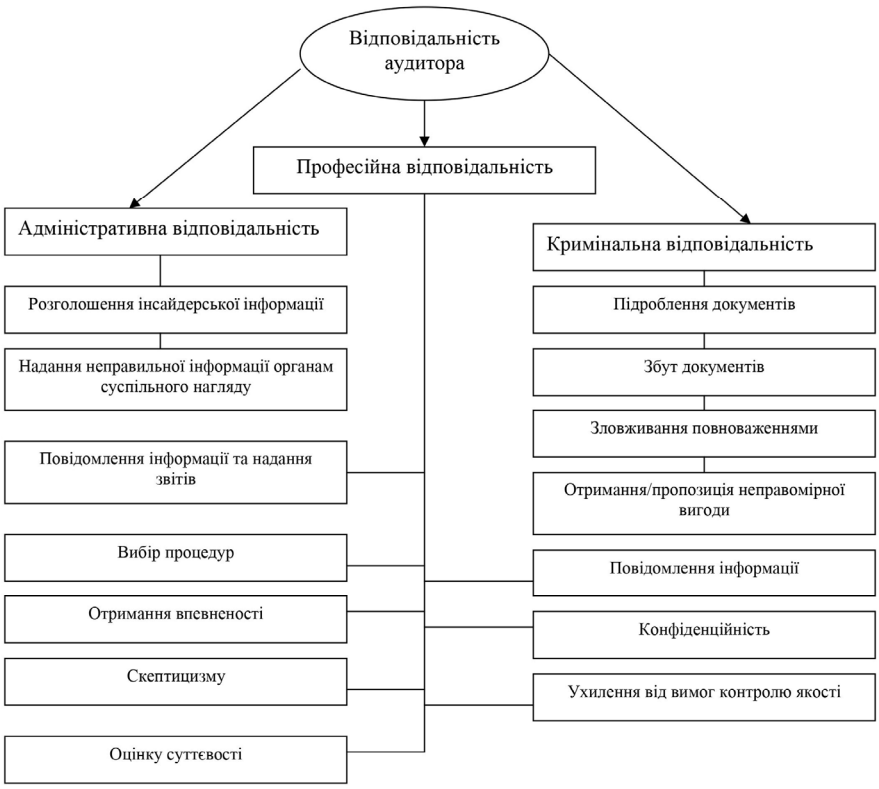


Рис. 1. Види відповідальності аудитора [розроблено автором]

Таким чином, система внутрішнього контролю якості аудиторських послуг в аспекті забезпечення превентивних заходів дотримання професійної відповідальності у плануванні та проведенні аудиторських процедур стосовно перевірки припущення про безперервність діяльності суб'єкта господарювання мають включати наступні елементи, а саме ідентифікувати:

1) притягнення до судової (кримінальної) відповідальності, оголошення банкротом, угоди з кредиторами аудиторської фірми;

2) знаходження в процесі службового розслідування за недобросовісне виконання своїх обов'язків;

3) відсутність у аудитора та його близьких родичів фінансових інтересів в клієнтів аудиторської фірми;

4) у наданні аудиторських послуг клієнтові аудитор ніколи не виконував управлінські функції на даному підприємстві;

5) аудитор не має відношення до ведення бухгалтерського обліку компаній-клієнтів та формування фінансової звітності;

6) аудитор не має ніяких особистих та родинних відносин з компаніями-клієнтами;

7) аудитор не працював у минулому посадовою особою (директором, фінансовим директором, головним бухгалтером тощо) у компанії-клієнта;

8) аудитор обізнаний зі всіма конфліктами інтересів, які можуть виникнути під час його виконання аудиторського завдання, з клієнтом;

9) аудитор не має непогашену або незняту у встановленому порядку судимість.

10) аудитор зобов'язується не використовувати свої повноваження з метою одержання неправомірної вигоди або прийняття обіцянки чи пропозиції стосовно такої вигоди для себе чи інших осіб;

11) одночасно з наданням послуг з обов'язкового аудиту замовнику аудитор не надає йому супутніх послуг.

Відповідність аудиторів цим вимогам не дає стовідсоткової гарантії відповідального підходу до професійних обов’язків в аспекті перевірки припущення про безперервність діяльності, але надає достатню впевненість керівництва та суб’єктів зовнішнього контролю якості про наявність політики і процедур відносно забезпечення розуміння аудитором власної відповідальності.

ВИСНОВКИ

Результати проведених досліджень свідчать, що питання контролю відповідальності аудитора потребує доопрацювання, насамперед, через оновлення нормативно-правової бази з регулювання аудиторської діяльності.

У результаті проведених досліджень розроблено низку методичних рекомендацій, спрямованих на поєднання вимог міжнародних стандартів, законодавства та практики аудиту, зокрема, в аспекті забезпечення відповідальності аудитора, у процесі оцінки ризиків припинення діяльності підприємства, шляхом побудови регламенту, який являє систему ключових елементів відповідальності аудитора, під час оцінки ризику безперервності діяльності, контроль за якими може надати достатню впевненість у якості аудиту.

Список використаних джерел

1. Міжнародні стандарти якості, аудиту, огляду, іншого надання впевненості та супутніх послуг: нормативне виробничо–практичне видання (2016-2017 роки). Офіційний веб-сайт Аудиторської палати України. URL: https://www.apu.net.ua/component/content/article/2-uncategorised/1151-miznarodni-standarti-kontrolu-yakosti-2016-2017

2. Бланк И.А. Финансовый менеджмент: Учебный курс. К.: Ника-центр Эльга, 2002. 528 с.

3. Бутинець Ф.Ф. Економічний аналіз: навч. посіб. Житомир: ПП “Рута”, 2001. 416 с.

4. Гончарук Я.А., Рудницький В.С. Аудит: навч. посіб. Львів: Світ, 2002. 296 с.

5. Гевко І.Б. Методи прийняття управлінських рішень: підруч. К.: Кондор, 2009. 187 с.

6. Давидов Г.М. Аудит: підруч. К.: Ліга, 2004. 336 с.

7. Кіндрацька Г.І., Білик М.С., Загородній А.Г. Економічний аналіз: підруч. К.: Знання, 2008. 487 с.

8. Кулаковська Л.П., Піча Ю.В. Організація і методика аудиту: підруч. К.: Каравела, 2009. 544 с.

9. Петрик О.А. Аудит: методологія та організація: монографія. К.: КНЕУ, 2003. 260 с.

10. Проскуріна Н.М. Процедурне забезпечення аудиту. Теорія та практика: монографія. К.: ДП "Інформ. аналіт. агентство", 2011. 739 с.

References

1. International Standards on Quality Control, Audit, Review, Other Assurance, and Related Services: 2016-2017 Edition. URL:https://www.apu.net.ua/component/content/article/2-uncategorised/1151-miznarodni-standarti-kontrolu-yakosti-2016-2017 [in Ukrainian].

2. Blank I.A. Financial management. Kyiv: Nika-tsentr Elga, 2002. 528 p. [in Russian].

3. Butynets F.F. Economic analysis. Zhytomyr: PP «Ruta», 2001. 416 c. [in Ukrainian].

4. Honcharuk Y.A. Audit. Lviv: Svit, 2002. 296 p. [in Ukrainian].

5. Hevko I.B. Methodology of the management of the administrative departments. Kyiv: Condor, 2009. 187 p. [in Ukrainian].

6. Davydov H.M. Audit. Kyiv: Liga, 2004. 336 p. [in Ukrainian].

7. Kindratska H.I., Bilyk M.S., Zahorodnyi A.H. Economic analysis. Kyiv: Znannia, 2008. 487 p. [in Ukrainian].

8. Kulakovska L.P., Picha Yu.V. Organization and methods of auditing. Kyiv: Karavela, 2009. 544 p. [in Ukrainian].

9. Petryk O.A. Auditing: methodology and organization. Kyiv: KNEU, 2003. 260 p. [in Ukrainian].

10. Proskurina N.M. Procedural software of auditing: Theory and practice. Kyiv: DP «Inform. analit. ahentstvo», 2011. 739 p. [in Ukrainian].

Аудиторська фірма «Аналітик» пропонує аутсорсинг бухгалтерських послуг!

Аутсорсинг бухгалтерського обліку – це передача ведення бухгалтерського обліку сторонній фірмі.

Які ж переваги аутсорсингу бухгалтерських послуг?

1. **Значна (!) економія коштів** на ведення бухобліку:

   - економія за бухгалтерські послуги, за які **Ви нам платитимете принаймні на 1000 гривень менше, ніж штатному бухгалтеру**;
   - економія на програмне забезпечення (1С, Медок, Ліга Закон тощо);
   - економія на утримання офісу, комп'ютерної техніки.

2. Відтепер податкові та інші інспекції – це наші проблеми!

Ми беремо на себе повну матеріальну відповідальність за якість наданих бухгалтерських послуг, включаючи можливі санкції.

3. З нами Ви можете забути про головний біль з постійними пошуками бухгалтера, який у будь-який час може піти від Вас на іншу роботу.

4. Ми не йдемо у відпустку та не беремо лікарняний. Наша фірма справді гарантує безперервне та якісне ведення бухгалтерського обліку.

І нарешті – з нами Ви не тільки отримаєте якісні бухгалтерські послуги. За додатковою домовленістю ми забезпечимо Вас необхідними податковими, юридичними консультаціями, аудиторськими послугами різного характеру.

Все що Вам потрібно – це:
→ періодично передавати нам первинну бухгалтерську документацію;
→ щомісячно отримувати від нас інформацію про податки та інші обов'язкові платежі;
→ укласти із нами договір.

Зробіть вибір, вигідний для Вас!

(044)278-05-88
(097)178-90-89
(066)178-20-42
www.af-analitik.com.ua