

Результати аналізу, представлені в табл. 3 свідчать про те, що протягом 2006-2009 рр. лідером в експорті масла вершкового був ВАТ “Житомирський маслозавод”, сухого знежиреного молока – ТОВ “Овруцький МКК”, сирів – ВАТ “Житомирський маслозавод”. Продукцією конкурентного експорту для ВАТ “Житомирський маслозавод” є масло вершкове, а з 2008 р. – СЗМ та сири. Продукцією конкурентного експорту для ТОВ “Овруцький МКК” є масло вершкове та СЗМ, а для ВАТ “Галівський маслозавод” – сири (2009 р.), сухе знежирене молоко (2007-2008 рр.).

За 2006-2009 рр. молокопереробні підприємства експортували продукцію у 15 країн світу. Найбільші обсяги поставок спрямовувалися до країн СНД, куди у 2009 р. було експортовано 4772 т молочної продукції, що становить 47,6 % загального обсягу експорту, а також Південно-Східної Азії – 2433 т (24,2 %) та Африки – 1693 т (16,9 %). Стабільно високою залишається питома вага поставок молочної продукції до країн СНД, що зумовлено передусім їх територіальною близькістю, спільними транспортними комунікаціями, меншою вимогливістю до норм та якості продукції. Щорічний темп росту експорту у вартісному виразі складав: 150,1 % у 2009 р. порівняно з 2008 р., 101,9 % у 2008 р. порівняно з 2007 р., 121,0 % у 2007 р. порівняно з 2006 р. Загальна вартість експортованих до Російської Федерації молочних продуктів у 2009 р. склала 6,6 млн. дол. США, що дорівнює 76,7 % експорту до країн СНД.

Ринок країн Південно-Східної Азії забезпечує реалізацію близько 24 % експорту молочної продукції Житомирської області. Серед країн-партнерів переважають поставки сухого знежиреного молока до Японії – 2,9 млн. дол. США у 2009 р., що складає 68,1 % вартості експорту до цього регіону. Зусилля експортерів спрямовуються, з одного боку, на розширення традиційних ринків збуту молочної продукції, з іншого, – на цілеспрямоване завоювання нових зовнішніх ринків. Слід зауважити, що за період дослідження об’єми експорту молокопродукції не мали стабільної динаміки розвитку, що свідчить про недосконалість регулювання даних процесів і мінливість ситуації на зовнішньому ринку молочних продуктів.

**Висновки.** Формування та реалізація конкурентних переваг є запорукою успішності експортної діяльності молокопереробних підприємств. Водночас здійснення ефективних експортних операцій дає змогу даним підприємствам розширити асортимент та обсяги реалізації своєї продукції, підвищити її якість, отримати додатковий дохід, створити нові робочі місця та адаптувати умови виробництва до світових стандартів. Формування та реалізація конкурентних переваг молокопереробних підприємств визначається комплексом зовнішніх та внутрішніх чинників. Серед зовнішніх чинників найсуттєвішими є зовнішньоекономічна, фінансова та податкова політика держави. Визначальними внутрішніми чинниками є рівень продуктивності праці на підприємстві, ступінь завантаженості виробничих потужностей, орієнтація асортименту продукції на експорт та її якісні показники, ефективність збутової діяльності підприємства.

Подальші дослідження доцільно спрямувати на визначення перспективних напрямів виробництва екологічно безпечних, збагачених необхідними для організму людини компонентами молочних продуктів. Такі завдання потребуватимуть переорієнтації діяльності молокопереробних підприємств на удосконалення асортименту продукції, покращання її якості, зокрема, товарного вигляду, зростання виходу кінцевої продукції з одиниці сировини, виробництво знежиреної та збагаченої вітамінами молочної продукції.

### Література

1. Тринько Р.І. Теорія статистики : [навч. посібник] / Р.І. Тринько. – Львів : НВФ “Українські технології”, 2003. – 320 с.
2. Balassa B. (1965), Trade Liberalization and ‘Revealed’ Comparative Advantages, The Manchester School of Economic and Social Studies, Vol. 32.
3. Філіпенко А. Інтеграційні перспективи України: бігравітаційна модель / А. Філіпенко // Економіка України. – 2005. – № 6. – С. 11–22.

Надійшла 14.08.2011

УДК 656.078.8

М. М. ЧЕХОВСЬКА

Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ

## ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА ДЕМОНОПОЛІЗАЦІЇ ТА РОЗВИТКУ КОНКУРЕНЦІЇ НА РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*В статті розглядається необхідність утворення державних компаній-операторів залізничних перевезень та визначаються напрями партнерських відносин підприємств залізничної галузі з представниками малого бізнесу.*

*In the article the necessity of formation of state companies-operators of railway transportations is examined and directions of partner relations of enterprises of railway industry with the representatives of small business are determined.*

*Ключові слова: залізничний транспорт, монополізація, державно-приватне партнерство.*

**Вступ.** Виконання низки заходів, спрямованих на підвищення ефективності функціонування

залізничного транспорту, що окреслені Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України № 1390 від 16 грудня 2009 року, передбачає прискорення розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень, утворення нових підприємств різних форм власності, що здійснюватимуть вантажні та пасажирські перевезення, а також підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринку транспортних послуг [1]. Зрозуміло, що безпосередньо в програмі окреслені лише напрями, в рамках яких мають здійснюватися заходи з її виконання, зокрема, створення умов для функціонування на ринку залізничних перевезень суб'єктів господарювання різних форм власності, оптимізація організаційної структури підприємств галузі. Відповідно до зазначеного актуальною є необхідність визначення конкретних шляхів досягнення мети програми реформування залізничного транспорту.

**Постановка завдання.** Таким чином, метою дослідження є формування напрямів створення на державному рівні сприятливих умов для розвитку конкуренції на залізничному транспорті, а відтак і підтримки монополізації галузі.

Питання конкурентоспроможності залізничної галузі досліджувалися в працях відомих українських та російських вчених-економістів Бараша Ю.С. [2], Диканя В.Л. [3], Ейтутіса Д.Г. [4], Лапідуса Б.М. [5], Мачерета Д.О. [5], Пасічника В.І. [6], Сича Є.М. [7], Терьошиної Н.П. [8] тощо. Демонізація залізничного транспорту була напрямком наукових пошуків Кулаєва Ю.Ф., Макаренка М.В., Цветова Ю.М. [9]. Однак, зважаючи на постійне оновлення вітчизняного законодавства, періодично з'являються можливості для надання підприємствами, у тому числі і державної власності, нових послуг, форм взаємодії з приватними підприємствами, регіональними владними органами тощо. Зрозуміло, що далеко не всі аспекти нових можливостей, у тому числі через відсутність відповідної нормативно-правової бази, були опрацьовані галузевими науковцями. Саме тому завданням дослідження є обґрунтування таких напрямів державної підтримки монополізації й розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень, як формування сучасної вертикально-інтегрованої системи управління залізничною галуззю та розвиток державно-приватного партнерства в цій сфері.

**Результати дослідження.** Досвід реформування вітчизняних стратегічних галузей промисловості свідчить про те, що результатом оновлення управлінської системи, тобто переходом до вертикально-інтегрованої моделі управління, буде безперечною можливістю залучення значних інвестиційних коштів в розвиток залізничної галузі для здійснення широкомасштабної програми модернізації і технічного оновлення виробничих фондів.

Більше того, створення вертикально-інтегрованої системи управління залізничним транспортом в повній мірі відповідає світовим тенденціям концентрації виробництва, що в подальшому надасть можливість отримати національного конкурентоспроможного учасника міжнародного та внутрішнього ринку транспортних послуг. Зокрема, вертикально-інтегрована система господарського управління залізничним транспортом дозволить вирішити такі завдання, як виконання функцій універсального перевізника всіх видів вантажів та категорій пасажирів на вітчизняному та міжнародному ринках перевезень; надання перевізникам та операторам вантажних та пасажирських перевезень послуг по використанню інфраструктури залізничного транспорту та здійсненню її утримання.

Світовий досвід реформування залізничного транспорту свідчить про те, що вертикально-інтегрованим залізничним компаніям властиві, зокрема такі основні конкурентні переваги, як розвиток пропускної можливості інфраструктури; більш гнучке регулювання тарифів, на які не впливає вартість послуг інфраструктури; можливість встановлення інвестиційних пріоритетів у залежності від поточної та перспективної кон'юнктури транспортного ринку; висока капіталізація компанії [4]. Наголосимо, що формування вертикально-інтегрованих структур здійснюється з метою підвищення ефективності державного управління.

Вертикально-інтегрована структура задає вектор розвитку економіки і є одним із джерел підтримки стабільності виробництва. Вона може сприяти зниженню витрат виробництва, зокрема трансакційних витрат, пов'язаних з ринковою координацією підприємств, створюючи тим самим можливість посилення його конкурентних позицій. Акумуляція можливостей фінансового, торгового, інтелектуального капіталу і зростання виробничої ефективності за рахунок поглиблення вертикальної інтеграції можуть сприяти активізації інвестиційної діяльності, створюючи умови і стимули для інновацій і модернізації економіки. Об'єднання послідовних стадій єдиного технологічного ланцюга, встановлення контролю однієї компанії над низкою інших, стимулює інноваційно-технологічний взаємозв'язок, обмін стратегічною інформацією між ланками технологічного ланцюжка і, як наслідок, сприяє підвищенню ефективності інновацій.

Зважаючи на міжнародний та вітчизняний досвід побудови вертикально-інтегрованих систем управління, доцільно в рамках цієї системи, а також у відповідності підпорядкованості державному концерну, створити державну холдингову компанію.

Позитивним аргументом на користь такого кроку буде той факт, що реалізація завдань вертикально-інтегрованого управління можлива за умови переходу від командно-адміністративних до корпоративних принципів управління, які більш відповідають саме холдинговій компанії. Взагалі, сучасний стиль управління потребує створення принципово нових підходів до формування господарюючих суб'єктів, тому,

підкреслимо, підприємства залізничної галузі мають об'єднатися у багатопрофільний транспортний холдинг, який буде поєднувати не лише залізничні перевезення, але й логістику, будівництво, телекомунікації тощо.

На сьогоднішній день процес утворення та діяльності холдингових компаній визначено в Законі України «Про холдингові компанії в Україні». Оскільки на першому етапі реформування залізничного транспорту передбачається утворення державного господарського об'єднання у формі державного концерну, то доцільним буде функціонування в його межах державної холдингової компанії, що створюється у формі відкритого акціонерного товариства, 100 % акцій якого належить державі. Доцільність утворення холдингу обумовлена не лише розмежуванням функцій та формуванням структури управління за видами діяльності, але й необхідністю в подальшому утворювати відповідні асоційовані підприємства.

Саме на цьому етапі варто наголосити на тому, що проведення структурної реформи залізничної галузі, її монополізація, передбачає перетворення комплексу її підрозділів в ринковоорієнтовані підприємства. Так, протягом наступних років буде здійснюватися виділення конкурентних секторів зі структури Державної адміністрації залізничного транспорту «Укрзалізниці». Зокрема, виокремлення торкнеться найбільш прибуткових видів діяльності – відбудеться створення державних операторських, а згодом і на окремих прибуткових напрямках і пасажирських компаній, які будуть володіти парком вагонів, а в подальшому й парком локомотивів, здійснюючі перевезення вантажів та пасажирів.

Безпосередньо для Укрзалізниці діяльність таких компанії створить можливість залучення інвестицій для рішення інфраструктурних задач при збереженні контролю над процесом перевезень і їх забезпеченням рухомим складом; підвищить рентабельність переданих компанії активів і можливість одержання дивідендних надходжень тощо.

В той же час створення державної операторської мультимодальної компанії перевізника опосередковано вплине на вирішення таких загальнодержавних проблем, як оновлення основних фондів галузі без залучення державного фінансування і дотацій, отримання додаткових податкових надходжень і створення нових робочих місць, збільшення замовлень для машинобудівної галузі.

Таким чином, заходи щодо створення державної операторської мультимодальної компанії перевізника Укрзалізниці мають бути спрямовані на досягнення показників збільшення ринкової частки в найбільш привабливих сегментах вантажних перевезень, що в цілому буде сприяти розвитку здорової конкуренції.

В цілому диверсифікація залізничної галузі буде вимагати нових підходів в організації процесу діяльності. Це збільшить шанси, зокрема малого підприємництва на ефективну інтеграцію в роботу залізничної галузі, сприятиме отриманню необхідних обсягів робіт та послуг, збалансованості механізму ціноутворення тощо.

Невід'ємною перевагою малого підприємництва є гнучкість, здатність швидко пристосовуватися до нових вимог, що висувуються періодичною зміною ринкової ситуації та досягненнями науково-технічного прогресу. Зазначене особливо важливо в умовах поглиблення спеціалізації і диверсифікації виробництва, розширення номенклатури послуг і робіт, необхідної для сталої діяльності залізничного комплексу. Саме така характерна ознака малого підприємництва, як вузька спеціалізація по видах діяльності, найбільше сприятиме, на нашу думку, підвищенню якості робіт і послуг, що надаються підприємствами галузі.

Відповідно до зазначеного особливої актуальності набуває розвиток взаємовигідної співпраці між державними підприємствами залізничного транспорту й приватними суб'єктами господарської діяльності, спрямованої зокрема на розвиток конкуренції в транспортному секторі економіки. Загалом і галузеве керівництво визначає, що державно-приватне партнерство є перспективним видом партнерства на залізничному транспорті, але його впровадження потребує реформування існуючої організаційної моделі управління.

В умовах відсутності законодавчо закріплених норм державно-приватного партнерства перспективи такого роду взаємодії підприємств різних форм власності, що ґрунтувалися на досвіді інших країн, широко обговорювалися у наукових колах [10, 11]. Здебільшого мова йшла про загальні аспекти, як то визначення термінів, напрямки застосування механізму державно-приватного партнерства, спрямовані значною мірою на формування інвестиційних джерел. Зазначимо, що наукова розробка впровадження окремих елементів державно-приватного партнерства здійснюється також і в транспортній сфері [12–14]. Зокрема науковці, що працюють в залізничній галузі, пропонують використання механізму державно-приватного партнерства для реалізації інвестиційних програм, у тому числі спрямованих на розвиток конкурентного середовища у сфері залізничних перевезень, а також як джерела фінансування проектів, пов'язаних із впровадженням швидкісного руху [15, 16].

Розвитку як наукових досліджень, так і практичних спрямувань в руслі вивчення та апробації важелів і методів державно-приватного партнерства безперечно буде сприяти Закон України «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI, затверджений 1 липня 2010 року. Зокрема, ним передбачається, що державно-приватне партнерство застосовується в сфері будівництва та експлуатації залізниць, мостів, тунелів та відповідної інфраструктури. Також зазначимо, що на вказаний вид діяльності покладається виконання наступних функцій: проектування, фінансування, будівництво, відновлення,

зокрема реконструкція і модернізація, експлуатація, пошук та обслуговування, а також інші функції, що передбачені попередньо підписаними договорами в рамках державно-приватного партнерства [17]. Більше того, вітчизняним законодавством передбачено, що зазначені договори можуть укладатися про концесію, спільну діяльність, розподіл продукції тощо.

Позитивним моментом є той факт, що при передачі приватному партнеру об'єктів державної форми власності для виконання умов договору, ніяким образом не буде відбуватися перехід права власності на зазначені об'єкти до приватного партнера. Тобто передбачається, що зазначені об'єкти, навіть, якщо вони добудовані, перебудовані, або реконструйовані, після припинення договору державно-приватного партнерства підлягають поверненню державному партнеру.

Таким чином, державно-приватне партнерство на об'єктах залізничної галузі, на нашу думку, передбачає співробітництво на договірній основі між державним та приватним секторами економіки, що ґрунтується на об'єднанні ресурсів, розподіленні ризиків, забезпеченні суспільного контролю і відповідальності для заохочення інноваційно-інвестиційних процесів, задоволення потреб залізничної інфраструктури та реалізації транспортних проєктів.

Розвиток партнерських відносин дозволить заощадити кошти для підприємств залізничного транспорту, скоротити строки реалізації суспільно значущих проєктів, сприяти підвищенню ефективності роботи залізничного транспорту. Ґрунтуючись на принципах державно-приватного партнерства можливе вирішення, зокрема наступних перспективних напрямів співпраці:

- створення логістичних комплексів сприятиме зростанню конкурентоспроможності;
- спрощення процедур роботи з клієнтами в подальшому сприятиме скороченню витрат;
- участь в обслуговуванні транспортних коридорів;
- реалізація програми швидкісного руху;
- спільна участь у виробництві рухомого складу;
- розвиток послуг громадського харчування;
- будівництво бюджетних готелів;
- створення інформаційних центрів для задоволення потреб клієнтів в інформації.

Однак зауважимо, що поряд із позитивними моментами, у державно-приватному партнерстві є деякі негативні риси. Так, виникає можливість збільшення вартості послуг, вірогідна монополізація приватним підприємством певного виду діяльності, можливі поступки держави приватному сектору в управлінні певними активами.

**Висновок.** Підсумовуючи зазначимо, що реформування залізничної галузі, яке передбачає обов'язкову демонополізацію основних видів діяльності та створення умов для розвитку конкуренції, повинно ґрунтуватися на чітко визначеній нормативно-правовій базі, наявності державних гарантій здійснення інституційних перетворень тощо. В подальшому необхідно вивчати та запроваджувати досвід, у тому числі й іноземний, здійснення співпраці між підприємствами залізничного комплексу та приватними суб'єктами господарської діяльності. Зокрема, серед напрямів стратегії реформування галузі важливо окрему увагу приділити заохоченню державно-приватного партнерства.

Серед шляхів демонополізації залізничних перевезень необхідно виокремити перспективність створення державних компаній-операторів вантажних та пасажирських перевезень, що має призвести до істотного розвитку конкуренції в сфері залізничних операторських послуг і дозволить оптимізувати витрати користувачів послуг залізничного транспорту за рахунок ринкового ціноутворення.

## Література

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року №1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nau.kiev.ua/index.php?page=hotline&file=311322-16122009-0.txt&code=1390-2009-?>
2. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом України : Монографія / Бараш Ю.С. – Дніпропетровськ : ДІТ, 2006. – 252 с.
3. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятия : Монография / Дикань В.Л. – Х. : Основа, 1995. – 160 с.
4. Ейтутіс Д.Г. Конкурентоспроможність регіональних залізниць / Д.Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 3. – С. 90-92.
5. Лapidус Б.М., Мачерет Д.А. Стратегия развития железнодорожного транспорта – инструмент инновационного прорыва отрасли в интересах общества и экономики России / Б.М. Лapidус, Д.А. Мачерет // Экономика железных дорог. – 2008. – № 10. – С. 12-20.
6. Пасічник В. І. Дослідження впливу основних важелів тарифного регулювання на ринку транспортних послуг на конкурентоспроможність залізниць України / В.І. Пасічник // Вісник Харківського нац. ун-т ім. В. Н. Каразіна. Сер. : Економічна. – 2001. – № 512. – С. 24–26.
7. Сич Є. М. Фактори підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг залізниць / Є.М.

Сич // Вісник Харківського нац. ун-т ім. В. Н. Каразіна. Сер. : Економічна. – 2001. – № 512. – С.152–154.

8. Терешина Н.П. Экономическое регулирование и конкурентоспособность перевозок / Терешина Н.П. – М. : ЦНТБ МПС РФ, 1994. – 132 с.

9. Цветов Ю.М., Макаренко М.В., Лашко А.Д. Залізничний транспорт України на порозі реформування / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, А.Д. Лашко. – К. : ДЕДУТ, 2008. – 189 с.

10. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора / В.Г. Варнавский. – М. : Наука, 2005. – 316 с.

11. Вилисов М.В. Государственно-частное партнерство: политико-правовой аспект / М.В. Вилисов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.rusrand.ru/public/public\\_7.html](http://www.rusrand.ru/public/public_7.html)

12. Вдовенко Ю. С. Приватно-державне партнерство в автодорожній сфері : монографія / Ю. С. Вдовенко. – Чернігів : ЧДТУ, 2009. – 198 с.

13. Полянська Н.О. Управління державно-приватним партнерством на ринку авіаційних перевезень : автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / Н.О. Полянська [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.dlib.com.ua/upravlinnja-derzhavno-pryvatom-partnerstvom-na-rynku-aviatsiynykh-perevezen.html>

14. Бондар Н.М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі / Н.М. Бондар [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://business-consultant.com.ua/ukr/publicaciidpp301.html>

15. Волохов В.А., Маркова І.В. Обґрунтування впровадження механізму державно-приватного партнерства на залізничному транспорті / В.А. Волохов, І.В. Маркова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 32. – С. 25-28

16. Богомолова Н.І. Прискорення залізничних перевезень: управлінські та фінансові аспекти / Н.І. Богомолова [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2010\\_1/Vogomolova\\_110.htm](http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_1/Vogomolova_110.htm)

17. Закон України від 1 липня 2010 року № 2404-VI «Про державно-приватне партнерство» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2404-17>

Надійшла 15.08.2011

УДК 336.717.32

Н. В. НАРІЖНА

АТ «Банк «Фінанси та Кредит»

## ЕКОНОМІЧНА РЕЦЕСІЯ ТА ЗАВТРАШНІ ПРІОРИТЕТИ В ДОВГОСТРОКОВІЙ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ФІНАНСОВИХ ІНСТИТУТІВ

*Глибока економічна рецесія зачепляє активи, капітал й довгострокову конкурентоспроможність фінансових інститутів, причому ситуація погіршується повною невизначеністю щодо термінів завершення кризи і серйозної девальвації гривні. У такій ситуації банківські установи прагнуть якомога швидше розробити уніфіковані стратегії. Тому потік свіжих ідей стрімко продовжує міняти вигляд всієї світової галузі фінансових послуг в розстановці завтрашніх пріоритетів.*

*Deep economic recession is causing assets, capital and long-term competitiveness of financial institutions, and the situation is exacerbated by the total uncertainty on the timing of the crisis and the severe devaluation of the hryvnia. In such a situation Bank institution seeking as quickly as possible to develop a unified strategy that would help reduce potential damage to a minimum. So stream of fresh technological ideas continues to rapidly change the shape of the world's financial services industry in the balance tomorrow's priorities.*

*Ключові слова: фінансові послуги, онлайн банківські операції, депозити, інновації, мобільний банкінг, платежі.*

Нинішня ситуація на фінансовому ринку перешкоджає відновленню ліквідності банків та економіки країни в цілому за рахунок економічної рецесії, яка спричиняє високий рівень збитків активам, капіталу та довгостроковій конкурентоспроможності фінансових інститутів. В цих умовах фінансові установи активно ведуть розробку стратегій, які допоможуть звести збиток до мінімуму та допоможуть в майбутньому швидко розширити діяльність на етапі стрімкого відновлення економіки. Тому менеджери, котрі спроможні змодельовати найвдаліші стратегії, спроможні будуть не лише провести фінансові установи через кризові ситуації, а й витіснити із фінансового ринку ослаблих конкурентів. Відтак вирішення питання інновації банківськими установами виявлених у процесі управління стратегіями.

Метою роботи, виходячи з актуальності даної проблеми, є висвітлення проривних технологій та ідей для банківського сектору в якості ключових джерел фінансування ринку капіталу. Серед завдань необхідно виділити аналіз чинного законодавства у сфері банківського сектору, вивчення структури джерел управління капіталом та довгостроковою конкурентоспроможністю й схеми роботи із виявленими стратегіями.

У статті здійснено аналіз наукових досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених, присвячених питанню систематизації сценаріїв та стратегій роботи із превентивно сформульованими логічними стратегіями фінансової установи на випадок реалізації кожної із них.

Окремі питання стандартизації стратегій фінансових установ були розглянуті у вітчизняних та