

8. Юськів Б.М. Синергетична парадигма як методологічний підхід сучасної політичної науки / Б.М. Юськів // Історія політичної думки: підручник у 2-х т. / Заг. ред. Н.М. Хоми; 2 вид., переробл. і доп. Львів: «Новий світ – 2000», 2017. Т. 2: XX – початок XXI ст. С. 209–229.
9. Красильников О.Ю. Структурные сдвиги в экономике: теория и методология / О.Ю. Красильников. – Саратов: Научная книга, 1999. 74 с.
10. Kałowski A. Zmiany w strukturze gospodarki polskiej / A. Kałowski. URL: <http://www.praktycznateoria.pl/zmiany-w-strukturze/>.
11. Гражевська Н. Загальні закономірності глобальних системних трансформацій / Н. Гражевська // Банківська справа. 2007. № 6(78). С. 60–68.
12. Любимцева С.В. Трансформация экономических систем / С.В. Любимцева. М.: Экономист, 2004. 443 с.
13. Фомина А.В. Циклы Кондратьева в экономике России: монография / А.В. Фомина. М.: Международный фонд Н.Д. Кондратьева, 2005. 146 с.
14. Кондратьев Н.Д. Большие циклы экономической конъюнктуры: Доклад / Н.Д. Кондратьев // Проблемы экономической динамики. М.: Экономика, 1989. С. 172–226.

Пелех О. Б.

Ровенский государственный гуманитарный университет

СУЩНОСТЬ И РОЛЬ СТРУКТУРНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ В УСЛОВИЯХ ТРАНСФОРМАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ

Резюме

Целью статьи является идентификация понятия «структурные изменения», уточнение сущности и роли структурных изменений в трансформации экономики. Автор рассматривает структурные изменения как кардинальные изменения внутренних взаимосвязей элементов экономической системы, их закономерностей, которые влияют на изменения в экономической системе и касаются как несистемных, так и значительных изменений интегральных свойств системы, что в итоге приводит к ее трансформации. Структурные изменения являются независимым источником экономического развития и роста.

Ключевые слова: экономическое развитие, структурные изменения, структурные трансформации экономики, длинные циклы Кондратьева.

Pelekh O. B.

Rivne State Humanitarian University

ESSENCE AND ROLE OF THE STRUCTURAL REFORMS IN THE TRANSITION ECONOMY

Summary

The aim of the article is to outline the term “structural changes”, to state essence and role of structural changes in the transition economy. Author views structural changes as drastic changes of the inner interconnected elements of the economic system, which deal with both unsystematic and vague integral properties changes of the system, and lead to the transformation of the latter. Generally any changes in the economic system if not instantly, then gradually cause structural changes in the economy itself.

Key words: economic development, structural changes, national economy structural development, Kondratiev long cycles.

УДК 354:629

Пішенін І. К.

Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ

У статті розглянуто методику оцінки підвищення ефективності транспортного забезпечення агропромислового комплексу. Визначено головні фактори формування трансмодальних перевезень агропромислової продукції. Окреслено предметно-змістовні особливості трансмодальних перевезень як окремого виду економічної діяльності транспортного комплексу.

Ключові слова: транспортне забезпечення, агропромисловий комплекс, ефективність, економічна діяльність.

Постановка проблеми. Розширення торгових та транспортно-економічних зв'язків України обумовлює розвиток української економіки та її вихід у глобальний світовий простір. Це передбачає активне використання технологій змішаного вантажоперевезення із застосуванням різних видів транспорту. Наявність адекватної транспортної інфраструктури, а також методів управління транспортним комплексом дає змогу визначити

сучасний стан транспортно-логістичного сервісу. Проте виникає низка проблем щодо недооцінки ролі транспортного комплексу країни та управлінської складової послуг з транспортування вантажів агропромислової продукції. В структурі АПК витрати на вантажоперевезення і транспортно-експедиторське обслуговування складають 35,5% [1; 2, с. 37]. Тому послуги з інтегрованого планування транспортних ресурсів, ефективного управ-

ліній та оптимізації бізнес-процесів в системі АПК є дуже актуальними.

Низький рівень розвитку техніко-технологічної бази та інфраструктурного забезпечення транспорту в АПК, систем інформаційної підтримки процесу вантажоперевезення, недосконалість сучасних технологій транспортно-експедиторського обслуговування виявляється в низькому рівні взаємодії та інформаційного зв'язку між учасниками процесу транспортування (перевізниками, експедиторами), складськими, термінальними та митними комплексами, що сприяє роз'єднаності інтересів партнерів в ланцюгах поставок. Такі проблеми загострюють проблеми в організації змішаних вантажоперевезень продукції АПК. Вантажоперевезення агропромислової продукції вважаються найбільш складними у зв'язку з тим, що це є багатофакторним процесом. Необхідно враховувати низку показників, таких як відстань і швидкість перевезень, забезпеченість цілісності вантажів під час транспортування.

Таким чином, під час формування мультимодальних схем перевезень необхідно враховувати фізико-географічний, часовий, якісний та інфраструктурний фактори. Але у зазначених факторах пріоритетне місце посідають економічний та організаційний. При цьому фактор економічності стає пріоритетним, тому що дає змогу досягнути компромісу в реалізації інтересів учасників вантажоперевезення, а саме вантажовласників і перевізників, а організаційний – встановлює одноосібну відповідальність оператора за результативність доставки вантажу в обумовлений час і з оптимальними витратами. Економічний та організаційний фактори акумулюють вимоги до якості систем управління мультимодальними перевезеннями [3, с. 231; 4, с. 13].

Під час вирішення проблем функціонування транспортного комплексу забезпечення ефективної взаємодії та координації роботи різних видів транспорту, розвитку перевезень вантажів по міжнародних транспортних коридорах у забезпеченні реалізації транзитного потенціалу України є визначальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження проблеми транспортного забезпечення АПК обумовлюється станом теорії організації транспорту та транспортної логістики. Багато вітчизняних і зарубіжних вчених досліджували актуальні галузеві проблеми, зокрема вдосконалення організації змішаних перевезень і управління ними. Цим питанням присвячені праці провідних фахівців в цій галузі, таких як, зокрема, В.З. Ананьїна, О.О. Бакаєв, Л.Д. Ветренко, В.К. Доля, А.В. Комаров, Є.Д. Крушкін, І.О. Лапкіна, О.С. Леснік, О.Р. Магамадов, С.В. Мілославська, І.В. Морозова, В.Я. Негрей, Г.І. Нечаєв, К.І. Плужников, М.Я. Постан, Н.В. Правдін, С.М. Резер, О.О. Сметов, О.Г. Шибаєв, Ю.М. Цветов.

Ступінь розробленості досліджуваної проблеми можна оцінювати мірою адекватності розвитку концептуальних, методологічних положень і методичних розробок процесам трансформації організаційно-економічних відносин у транспортній сфері.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. За досить глибокого опрацювання принципових питань, що стосуються вибору способу транспортування, виду транспорту і транспортного засобу, партнерів з транспортування, оптимізації параметрів транспортного процесу, зокрема під час здійснення мультимодальних вантажоперевезень,

у справі забезпечення комплексності трансмодальних перевезень виявляється недолік в обґрунтуванні форм і методів реалізації управління вантажопотоками змішаного перевезення.

Мета статті полягає в розвитку науково-методичних основ визначення ефективності транспортного забезпечення агропромислового комплексу в умовах системної організації трансмодальних перевезень. Для досягнення мети визначено коло таких завдань: дослідити синергію транспорту з позиції розвитку предметно-змістовних особливостей АПК та інфраструктурного забезпечення в транспортному комплексі; побудувати класифікацію головних факторів, орієнтованих на організацію транспортних потоків під час реалізації схем змішаного перевезення вантажів; виявити особливості організації транспортних процесів, формування транспортних ланцюгів та обслуговування матеріальних потоків під час здійснення трансмодальних вантажоперевезень; розробити рекомендації щодо розвитку управлінської складової інфраструктури транспортних систем вантажоперевезень, що забезпечує кооперування та координацію бізнес-процесів АПК.

Теоретична та методологічна основа дослідження сформована науковими доробками вітчизняних і зарубіжних авторів, що визначили основні напрями пошукових та прикладних досліджень в галузі транспортних вантажоперевезень, організації транспортно-логістичного сервісу, координаційного управління транспортними ланцюгами і транспортними потоками, інформаційної підтримки системних логістичних рішень АПК. У дослідженні використано загальнонаукові та спеціальні методи, зокрема системний підхід, прийом класифікації та агрегування, комбінаторного аналізу, структурного проектування, формалізованого опису та змістовної інтерпретації даних, експертно-аналітичної оцінки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для ефективного управління процесами транспортного забезпечення підприємствам агропромислового комплексу необхідно постійно опрацювати складові таких напрямів:

- вивчення та аналіз зовнішніх і внутрішніх факторів і вимог зацікавлених сторін за допомогою створення ефективної транспортної служби на підприємстві;

- врахування великого взаємозв'язку економічних, екологічних та соціальних аспектів на основі інтеграції систем агроменеджменту;

- використання виявлених критеріїв під час оцінювання результативності процесів інтегрованої системи менеджменту з подальшим вдосконаленням тих процесів, в яких спостерігаються відхилення від запланованих показників та які з урахуванням внесених коректив зумовлені специфікою агропідприємства і змінами зовнішніх та внутрішніх факторів;

- проведення моніторингу руху інформаційних потоків від процесів на основі збору в єдиний потік у відділі інтегрованої системи менеджменту для надання інформації вищому керівництву; цей потік містить інформацію про результати діяльності, характеристики та тенденції продукції, можливості проведення коригувальних і запобіжних дій, про постачальників, потреби в ресурсах, поліпшення і задоволеність споживачів [5, с. 59].

Прийняття рішень про транспортування агропромислової продукції здійснюється за критерієм результативності транспортного обслуговування. Якість обслуговування оцінюється за характерис-

тиками швидкості та надійності транспортування. Надійність характеризується постійною частотою і тривалістю транспортних перевезень. Також ефективність транспортного забезпечення оцінюється за рівнем витрат на перевезення. Під час організації вантажоперевезень виходять з необхідності врахування ваги вантажу і відстані транспортування, що виражається вимогою досягнення економії за рахунок обсягів вантажоперевезення і за рахунок дальності маршрутів.

В основу першої складової цієї вимоги покладено очевидну закономірність: чим важче вантаж, тим менше витрати на одиницю ваги під час перевезення одним і тим же видом транспорту (транспортним засобом). Економія за рахунок обсягів вантажоперевезення виникає на умовно-постійних транспортних витратах, таких як, зокрема, адміністративні витрати, витрати, пов'язані з обробкою замовлень на транспортування, витрати на оплату простой транспорту засобу під навантаженням-розвантаженням, на оформлення платіжних документів, експлуатаційні витрати, в розрахунку на одиницю ваги. Друга складова – вимога економії за рахунок дальності маршрутів – передбачає скорочення транспортних витрат на одиницю відстані. Ця економія має аналогічну природу з тією лише різницею, що умовно-постійні витрати розподіляються по довжині маршруту транспортування.

Обидві вимоги економічності мають суттєвий принцип зменшення (чим більше об'єм і довжина маршруту, тим менше питомі транспортні витрати) та підлягають врахуванню під час вирішення транспортних задач в практиці організації транспортування за обов'язкового задоволення сервісних очікувань споживачів послуг та екологічних очікувань населення територій прокладки транспортних шляхів і вибудовування транспортних маршрутів. Практика доводить, що дія принципів організації транспорту істотно ускладнюється під час використання схем змішаних перевезень, які об'єднують кілька видів транспорту, адже вони дають змогу отримати переваги кожного з них і надати транспортні послуги з найменшими витратами.

Ефективна робота транспортного комплексу повинна здійснюватися так, щоб найбільш повно задовольняти потреби в перевезенні агропромислової продукції за дотримання умов максимально повного завантаження транспортних засобів за вантажомісткістю і вантажопідйомністю, забезпечення завантаження в зворотний або наступний рейс, збільшення показників використання пробігу, скорочення загальних витрат на транспортування. Загалом зазначені показники мають кумулятивний, узагальнюючий характер по відношенню до транспортного забезпечення.

Транспортне обслуговування агропромислового комплексу має втілювати головну складову, а саме доставку певного вантажу в конкретне місце у визначений час в необхідній кількості та належної якості конкретному вантажоодержувачу з оптимальними транспортними витратами. Сукупна дія головних факторів трансmodalних перевезень полягає в їх загальній орієнтації на скорочення транспортних витрат.

Трансmodalні перевезення як окремий вид економічної діяльності транспортного комплексу мають свої предметно-змістовні особливості. Вони виявляються спочатку в характері керованого транспортного потоку, а конкретно в характері його матеріальної складової. На вантажному транспорті матеріальний потік формується двома різновидами об'єктів, одним з яких є вантажна одиниця,

а іншим – одиничний транспортний засіб, а розділяються, відповідно, на вантажний потік (потік товарно-матеріальних цінностей) і транспортний потік (потік транспортних засобів) [6, с. 71].

Їх незалежність обумовлюється автономністю власників, а саме власника вантажу і власника транспортних засобів, що передбачає наявність нерозривного зв'язку. Особливість цього зв'язку виявляється подвійно: вантажний потік не може існувати за відсутності транспортного потоку, тоді як транспортний потік не повинен, але може існувати без вантажного, товарно-матеріального потоку. Поділ транспортного потоку на складові має глибокі економічні підстави, оскільки пов'язані з дослідженням проблеми завантаження транспортних засобів (діагностування, моніторинг стану, регулювання напруженості), зокрема в її граничному стані – проблеми «пробігу» на транспорті. Ця проблема має множинний контекст, в основу якого покладено головне: пробіг є показником експлуатаційної роботи транспорту. Так, в макроекономічному масштабі існування «пробігу» уповільнює відтворювальні процеси, подовжує кругообіг матеріальних чинників виробництва, збільшує транспортну складову в ціні продукції. На рівні основної економічної ланки це тягне за собою витрати ефективності, обумовлює непродуктивне використання і знос транспортних засобів, збільшує собівартість, знижує рентабельність виробництва. Потреба в практичному застосуванні трансmodalних перевезень робить необхідним визначення меж відмінності організації транспорту АПК, зокрема з урахуванням внутрішньої логіки розвитку науки. Спираючись на ідею трансmodalних перевезень, можемо припустити, що співвідносні галузі знань (і, відповідно, компетенції) в парі «транспорт – економіка» регулюють технологічні процеси і виявляють свою компетентність у сфері економіки.

Особливості мультимodalних перевезень агропромислової продукції відрізняються тим, що необхідно виконувати всі вимоги до забезпечення технічної, технологічної та організаційної спорідненості транспортного процесу. Технічна спорідненість означає узгодженість параметрів транспортних засобів всередині мережі окремих видів транспорту. Технологічна спорідненість окремих видів транспорту передбачає застосування єдиної технології транспортування та прямих перевантаження. Організаційна спорідненість досягається через узгодження економічних інтересів учасників процесу транспортування (вантажовласників і транспортних організацій), застосування загальних підходів до дослідження кон'юнктури ринку та побудови тарифної системи, а також забезпечення планування, тобто розробки і застосування єдиних планів-графіків.

Інфраструктурний фактор розкриває сервісне забезпечення процесу транспортування під час використання коштів техніко-технологічної підтримки операцій перевезення. Дія цього фактору виявляється в поєднанні з техніко-технологічним фактором. Інфраструктурний фактор формує умови для виконання допоміжних операцій, якими є навантаження/розвантаження, термінальна і складська обробка, зберігання, інформаційний супровід вантажопотоків тощо. Засобами технічного забезпечення сервісу постають транспортні та під'їзні шляхи (автомобільні, залізничні, порти, транспортні коридори).

Слід сказати, що у вирішенні завдання організації транспортних перевезень агропромислової продукції повинні формуватися логістичні транспортні мережі.

Зі складеної класифікації можна усвідомити, що в організаційному контексті вони можуть бути сформовані у двох принципових варіантах:

1) доставка вантажів одним видом транспорту і одним транспортним засобом (найпростіший варіант, який не потребує докладних коментарів);

2) доставка вантажів декількома видами транспорту і транспортних засобів, залучення яких передбачає перевантаження агропромислової продукції (варіант, який включає проектний менеджмент).

Проект передбачає лінійну впорядкованість з певною логікою, оскільки в структурованій сукупності показників простіше аналізувати транспортні витрати, оптимізувати транспортні ресурси і приймати управлінські рішення; простіше розраховувати ризики, відповідальність і прибуток; можна більш ефективно організувати моніторинг виконання організаційного проекту.

Організаційний проект дає підстави передбачити принцип лінійної впорядкованості в подальшому, тобто під час формування поняття транспортного ланцюга. Ланцюгова організація здійснюється з урахуванням складу видів транспортної діяльності і складу виконавців. Залежно від їх числа розрізняються прямі, розширені і максимальні ланцюги поставок агропромислової продукції. В реальності така структура іноді суттєво ускладнюється через те, що порушується лінійна впорядкованість суб'єктів. Центральна компанія вступає у взаємодію з постачальниками і покупцями різних рівнів транспортування агропромислової продукції, внаслідок чого ланцюгова структура трансформується в мережеву. Впорядкованість спостерігається лише в тому, що зберігається загальна спрямованість

руху матеріальних потоків, а це дає змогу розрізнити логістику вхідних потоків, яка відповідає за зв'язки між центральною компанією та її постачальниками, і логістику вихідних потоків, яка «налагоджує зв'язки між центральною компанією та її споживачами».

Регулярне проведення оцінки результативності процесів транспортного підприємства та інтегрованої системи менеджменту для розробки управлінських рішень показує, що для використання як ефективного інструмента вдосконалення системи управління та підвищення результативності транспортних процесів корисно впроваджувати інструменти бенчмаркінгу. Потенціал бенчмаркінгу може бути ефективно реалізований під час створення бенчмаркінгового альянсу, в складі якого можуть бути підприємства агропромислового комплексу, а саме виробничі, переробні, консалтингові, маркетингові, юридичні, освітні. Для цього необхідне відповідне інформаційне середовище, що забезпечує поширення та обмін знаннями про досягнення. Механізмом для створення такого середовища можуть служити внутрішні корпоративні мережі та сайти.

Висновки. Таким чином, запропоновані критерії та методика оцінки та підвищення ефективності транспортних перевезень можуть бути використані для прийняття обґрунтованих рішень в управлінні бізнес-процесами в АПК. За допомогою описаних кроків агропромислового підприємства може самостійно формувати систему трансмодальних перевезень, самостійно оцінювати ефективність бізнес-процесів, що враховує всі особливості перевезень агропродукції.

Список використаних джерел:

1. Україна: Оцінка сприяння торгівлі та транзиту / Звіт Всесвітнього банку (Ukraine: Trade and Transit Facilitation Assessment). URL: <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/ECAEXT/UKRAINEEXTN/0,,contentMDK:22597656-menuPK:328539-pagePK:2865066-piPK:2865079-theSitePK:328533,00.html>.
2. Пижикових Н.І., Титова Е.В., Козлов М.А. Економічні важелі державного регулювання діяльності підприємств агропромислового комплексу. Успіхи сучасної науки. 2015. № 4. С. 34–39.
3. Сторожев В.В. О некоторых задачах оптимального проектирования мультимодальных систем доставки грузов. Вісник ОНМУ. 2005. Вип. 18. С. 226–232.
4. Дикань В.Л., Якименко Н.В. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2010. № 30. С. 11–16.
5. Курлянд А.М., Постан М.Я., Сторожев В.В. Об одной задаче оптимизации параметров транспортных средств в мультимодальных системах доставки груза. Вісник ОНМУ. 2005. Вип. 16. С. 56–65.
6. Майорова І.М. Україна у міжнародних логістичних системах товароруку. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. 2010. № 2. С. 69–74. URL: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Tpaiev/2010_2/15.pdf.

Пишенин И. К.

Инспекция по вопросам подготовки и дипломирования моряков

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА

Резюме

В статье рассмотрена методика оценки повышения эффективности транспортного обеспечения агропромышленного комплекса. Определены главные факторы формирования трансмодальных перевозок агропромышленной продукции. Очерчены предметно-содержательные особенности трансмодальных перевозок как отдельного вида экономической деятельности транспортного комплекса.

Ключевые слова: транспортное обеспечение, агропромышленный комплекс, эффективность, экономическая деятельность.

Pishenin I. K.

Inspection on Training and Certification of Seafarers

ENHANCEMENT OF THE EFFICIENCY OF THE TRANSPORT SUPPLY OF AGRICULTURAL COMPLEX

Summary

In the article the method of estimation of increase of efficiency of transport supply of agroindustrial complex is considered. The main factors in the formation of transmodal transport of agro-industrial products are determined. The substantive and informative features of trans-modal transportations as a separate type of economic activity of a transport complex are outlined.

Key words: transport security, agro-industrial complex, efficiency, economic activity.

УДК 336.11

Поліщук А. С.

Національна академія управління

РОЗВИТОК ЕЛЕКТРОННОГО БІЗНЕСУ У ФІНАНСОВОМУ СЕКТОРІ ЕКОНОМІКИ У КОНТЕКСТІ РИЗИКІВ ТА РЕГУЛЮВАННЯ

У статті розглядаються передумови виникнення та перспективи розвитку електронного бізнесу (Е-бізнесу), розкрито суть та його особливості у фінансовому секторі економіки. Досліджено новації, які сьогодні відбуваються у банківській системі та поза її межами, поява нової галузі економіки – так званої «фінтех», яка об'єднує компанії, що використовують новітні розробки для надання якісніших фінансових послуг. Визначено недоліки понятійного апарату та низку проблемних аспектів, пов'язаних із регулюванням електронного бізнесу у фінансовому секторі України.

Ключові слова: фінансові послуги, Е-бізнес, е-банкінг, дистанційне банківське обслуговування, електронні гроші, платіжні системи, «фінтех», державне регулювання.

Постановка проблеми. Розвиток інноваційних технологій охопив усі сфери суспільного життя, випереджаючи найсміливіші прогнози. Принципово нова система пошуку, накопичення, оброблення, зберігання, обігу, застосування та захисту інформації стала підґрунтям трансформації змісту різних видів бізнес-діяльності, їх динаміки, інтелектуалізації та інформатизації. Найбільш поглибилися в електронне середовище банківські та страхові установи. Активізується інтеграція фінансових посередників. Революційною тенденцією фінансового ринку є активний вихід на ринок високотехнологічних фінансових послуг нефінансових установ – відомих технологічних компаній (таких як Apple, Google, Facebook, Amazon), що використовують інновації та технології, щоб конкурувати з традиційними фінансовими установами. Одним із негативних аспектів цих новацій є неурегульованість взаємодії між суб'єктами в окремих сферах, таких як фінансові послуги нефінансових технологічних компаній, Е-бізнес, бізнес у банках, страхових компаніях, криптовалюти; відсутність належного нормативно-правового забезпечення; усталених ринкових стандартів. Всі ці явища потребують ґрунтовних досліджень, розроблення та/або удосконалення організаційних і методичних аспектів, формування єдиної концептуальної основи застосування механізмів Е-бізнесу у фінансовому сегменті економіки, їх регулювання.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання електронної комерції широко досліджуються і презентуються у матеріалах світових міжнародних інституцій – Світової організації торгівлі (СОТ), Європейського Банку реконструкції та розвитку (ЄБРР), Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), Європейської комісії. Формування електронного суспільства та розвиток послуг Е-бізнесу все більше викли-

кає інтерес вітчизняних і зарубіжних науковців. Серед науковців також широко обговорюються питання регулювання фінансових ринків та новацій у банківській діяльності, зокрема у працях В.Д. Базилевича, М.М. Єрмошенко, С.П. Задніпровської, О.П. Кулінич, І.Й. Малий, А.М. Страхарчук, О. Чуб, С.В. Федчун, Т.С. Шалиги, Де Куссерг, Ж. Ламбен, П. Роуз, Дж. Еванс, М. Хейг, С. Фрідман. Досить популярною є тематика Е-демократії, Е-комерції, обігу платіжних карток та електронних грошей, онлайн-страхування тощо. Привертають увагу науковців і питання регулювання фінансових послуг як окремого виду Е-бізнесу.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Загалом механізми регулювання діяльності суб'єктів фінансового ринку в електронному середовищі, особливо тих окремих сегментів, які вже сформували вітчизняну банківську практику, досить розвинені. Що стосується Е-бізнесу банку як інноваційного напрямку банківської діяльності, в основному дослідження зосереджені на одному з його складників – дистанційному обслуговуванні. Водночас розвиток Е-бізнесу у сфері фінансових послуг, безмежні можливості розвитку банківських установ в електронному середовищі, впровадження інновацій та ризики, які при цьому виникають, вимагають нових ґрунтовних досліджень та невідкладних заходів у сфері регулювання новацій.

Метою статті є аналіз новацій у фінансовому секторі України, що пов'язані з переходом до електронного суспільства (Е-суспільства) й електронної економіки (Е-економіки) зокрема, їх впливу на суспільні процеси на прикладі діяльності банківських установ. А також ослідження суті і розвитку Е-бізнесу у банках і тих процесів, які виходять за їх межі (фінтех), та обґрунтування необхідності розроблення заходів упередження негативних наслідків, пов'язаних із недосконалим механізмом їх регулювання.