

У зв'язку з цим, будь-яке ігнорування законів ринкової економіки і потреб економічної безпеки дуже часто призводить до того, що упускаються корисні угоди, укладаються контракти з недобросовісними партнерами, приймаються на роботу особи з низькими моральними якостями або такими, що є "підставою" недобросовісних конкурентів чи навіть організованої злочинності.

Нормальне функціонування підприємства в сучасних умовах потребує більш майстерності в управлінні. Потрібно корисніше зберігати необхідний рівень економічної безпеки, ніж вести довгі, дорогі і не завжди перспективні судові процеси, намагаючись захистити свої права.[6]

Висновок: Таким чином, в результаті проведеного дослідження визначено, що результатом забезпечення економічної безпеки підприємства є стабільність (надійність) його функціонування, ефективність фінансово-економічної діяльності (прибутковість), особиста безпека персоналу. До ресурсів забезпечення надійного існування і прогресивного розвитку підприємства відносяться: персонал підприємства, матеріальні і інтелектуальні (інформаційні) ресурси. З урахуванням цього діяльність по забезпеченню економічної безпеки підприємства включає чотири основні напрями: захист матеріальних і фінансових цінностей; захист персоналу; захист інтелектуальної власності (у тому числі комерційної таємниці); інформаційне забезпечення комерційної діяльності підприємства в ринкових умовах. Основними завданнями економічної безпеки є: забезпечення пропорційного і безперервного економічного зростання, приборкування інфляції і безробіття, формування ефективної структури економіки і розвинутого ринку цінних паперів, скорочення дефіциту бюджету і державного боргу, забезпечення соціального захисту і підвищення якості життя населення, підтримка стійкості національної валюти і тому подібне. Ці завдання визначають стратегію економічної безпеки як формування і обґрунтування стратегічних пріоритетів, національних інтересів, засобів і механізмів рішення проблем.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Ковалев Д. Экономическая безопасность предприятия //Д.Ковалев, Т. Сухорукова //Экономика Украины. – 2008. - №5.- С. – 52.
2. Донець Л.І. Економічна безпека підприємства: Навч. пос. / Л.І. Донець, Н.В. Ващенко – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 240 с.
3. Новікова О.Ф. Економічна безпека: концептуальне визначення та механізм забезпечення: Монографія /О.Ф. Новікова, Р.В. Покотиленко / НАН України. Ін-т економіки пром.-ті. Донецьк, 2006. – 408 с.
4. Вечканов Г. С. Экономическая безопасность: Учебник для вузов. Издательский дом "Питер", 2013 - 376 с
5. Шемасва Л. Г. Система экономической безопасности предприятия во взаимодействии с внешней средой / Л. Г. Шемасва // Бизнесинформ. – 2010. – №12. – С. 72 – 76. [Электронный ресурс] - Режим доступа: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/B1/2010_12/72-76.pdf
6. Користін О.Є. Економічна безпека / О.Є. Користін [Електронний ресурс] - Режим доступу:http://pidruchniki.ws/10981205/ekonomika/osnovni_napryami_zabezpechennya_ekonomichnovi_bezpeki_pidpriemstva

УДК 4-6270ЧЭС

ОСОБЕННОСТИ И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА СТРАН ЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА

Кесоян Н.М., к.э.н., доцент, заместитель декана факультета Регулирования экономики и международных экономических отношений Армянского государственного экономического университета

Пахляян А.А., к.э.н., главный специалист отдела обеспечения качества, ассистент кафедры “Международные экономические отношения” Армянского государственного экономического университета

Кесоян Н.М., Пахляян А.А. Особливості та основні напрямки економічного співробітництва країн Чорноморського регіону.

Організація чорноморського економічного співробітництва покликана забезпечити в Чорноморському регіоні стабільність і процвітання шляхом багатостороннього економічного співробітництва між її державами - членами.

Морський транспорт є основою подальшого успішного соціально-економічного розвитку в Чорноморському регіоні, оскільки очевидна його життєвоважлива роль в економічному зростанні та конкурентоспроможності в глобалізованому світі. Розвиток морської інфраструктури регіону ЧЭС є аспектом, що привертає особливу увагу міжнародних гравців, як у зв'язку з потенціалом регіону в зміцненні систем морських перевезень між Каспійським, Чорним, Егейським і Середземним морями в силу його стратегічного розташування, так і у зв'язку із зростаючою роллю регіону в системі світової торгівлі.

Ключові слова: Організація чорноморського економічного співробітництва, регіональна інтеграція, морські перевезення, проект "Чорноморське кільце".

Кесоян Н.М., Пахляян А.А. Особенности и основные направления экономического сотрудничества стран Черноморского региона.

Организация черноморского экономического сотрудничества призвана обеспечить в Черноморском регионе стабильность и процветание путем многостороннего экономического сотрудничества между ее государствами-членами.

Морской транспорт является основой дальнейшего успешного социально-экономического развития в Черноморском регионе, поскольку очевидна его жизненно важная роль в экономическом росте и конкурентоспособности в глобализованном мире. Развитие морской инфраструктуры региона ЧЭС является аспектом, привлекающим особое внимание международных игроков, как в связи с потенциалом региона в укреплении систем морских перевозок между Каспийским, Черным, Эгейским и Средиземным морями в силу его стратегического расположения, так и в связи с возрастающей ролью региона в системе мировой торговли.

Ключевые слова: Организация черноморского экономического сотрудничества, региональная интеграция, морские перевозки, проект “Черноморское кольцо”.

Kesoyan N., Pakhlyan A. Features and Main Directions of the Economic Cooperation in the Black Sea Region.

The Black Sea Economic Cooperation is designed to ensure the stability and prosperity in the Black Sea region through multilateral economic cooperation among its member states.

Sea transport is a base for further successful socio-economic development in the Black Sea region, as it is obvious its vital role in economic growth and competitiveness in a globalized world. The development of maritime infrastructure in the BSEC region is an aspect that attracted particular attention from international players, both because of the potential of the region in strengthening maritime transport between the Caspian, Black, Aegean and Mediterranean seas due to its strategic location, as well as for the emerging role of the region in the system of world trade.

Key words: Organization of the Black Sea Economic Cooperation, regional integration, marine shipment, "Black Sea Ring" project.

С древних времен Причерноморье была колыбелью различных цивилизаций, служившей торговым перекрестком между Азией и Европой. Безусловно, для народов населяющих берега Черного моря фундаментом сотрудничества в таких областях, как внешняя торговля, транспорт и связь, энергетика, экология и здравоохранение, сельское хозяйство, туризм, а также предотвращение стихийных бедствий и

техногенных катастроф, должна была стать международной региональной организацией, способная развивать процесс финансового и материального взаимодействия между странами.

Черноморский регион имеет большую геостратегическую и экономическую важность по нескольким причинам:

- площадь региона, охватывающая почти 20 миллионов кв.км, имеет центральное расположение между Европой, Азией, Средней Азией и Ближним Востоком,
- регион является главным транспортным коридором Европы,
- морские порты Черноморского региона играют роль ключевых пунктов, соединяющие континентальные транспортные коридоры с морскими линиями,
- наличие широкого потребительского рынка,
- наличие многочисленной рабочей силы, как квалифицированной, так и низкой квалификации по конкурентоспособным затратам,
- разнообразные и творческие человеческие ресурсы,
- объем внешней торговли более чем 800 миллиардов долларов США ежегодно,
- главный поставщик предметов потребления в международной торговле,
- второй по величине источник нефти и природного газа,
- одновременно производитель и потребитель энергии, регион транзита для энергии,
- Черноморский регион является основным транзитным маршрутом ресурсов углеводородного сырья из России и каспийских стран в Европейский Союз,
- богатый запасами полезных ископаемых и металлов,
- соединение старинных, богатых культур, представляющих особый интерес для развития туризма, и т.д.

Основной целью Организации черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС или ОЧЭС), с 25 июня 1992 года являющейся субрегиональным объединением 11, а с 2004 года 12 стран Черноморского региона и Южных Балкан (Албания, Армения, Азербайджан, Болгария, Греция, Грузия, Молдавия, Россия, Румыния, Сербия (в качестве государства-члена Сербия присоединилась к ЧЭС в 2004 году), Турция, Украина) служит развитие экономического сотрудничества в регионе Чёрного моря, продвижение различных совместных интеграционных проектов от глобальных, начиная с региональной «зоны свободной торговли» до более мелких – таких как транспортный коридор, так называемое кольцо вокруг Черного моря, а также различные энергетические проекты: «голубой поток», транспортировка нефти, электроэнергетика.

Наличие наблюдателей при ЧЭС свидетельствует о перспективах организации: в настоящий момент статус наблюдателей в ЧЭС посчитали необходимым иметь Австрия, Беларусь, Хорватия, Чехия, Египет, Франция, Германия, Израиль, Италия, Польша, Словакия, Тунис и США, а также такие международные организации, как Конференция энергетической хартии и Черноморский клуб. ОЧЭС сотрудничает с Евросоюзом, организациями Балтийского региона.

ОЧЭС призвана обеспечить стабильность и процветание в Черноморском регионе путем многостороннего экономического сотрудничества между ее государствами-участниками. Организация охватывает географию площадью около 20 млн. квадратных километров, включая Черное море, страны Балкан и Кавказа, располагаясь на двух континентах и представляя регион с населением около 350 млн. человек. Будучи регионом, богатым запасами нефти и газа, а также другими природными ресурсами, ОЧЭС был и является одним из основных транспортных коридоров и маршрутов транзита энергоресурсов. Годовые объемы внешней торговли между государствами-членами превышают сумму более 300 млрд. долларов США.

В 2012 году объем внешней торговли внутри ЧЭС составил 306,65 млрд. долларов США, при этом, этот показатель составляет всего 17,45% от общего объема торговли региона ЧЭС, который в 2012 г. превысил уровень 1757,63 млрд. долларов США [3]. Получается, что ЧЭС отличается от многих региональных интеграционных союзов сравнительно низкой долей внешней торговли внутри организации, что свидетельствует о неэффективности экономических связей между странами-участниками.

ОЧЭС принципиально отличается от других региональных интеграционных группировок в первую очередь тем, что организация объединяет страны, которые вовлечены в другие институционально развитые международные структуры, в частности СНГ, ГУУАМ, ЕврАзЭС.

Другой особенностью ЧЭС в сравнении с другими субрегиональными группировками служит то, что в отличие от них уже в Декларации о создании организации в основу предстоящей деятельности было поставлено не торговое, а производственное сотрудничество. Это нашло свое выражение в отраслевом подходе к решению общих экономических проблем региона.

Несмотря на то, что ОЧЭС считается организацией, целиком и полностью сконцентрированной на экономическом аспекте интеграции, тем не менее сферы политики и обороны немало влияют на взаимоотношения стран-участниц, тем более, что ряд входящих в нее стран имеют взаимные территориальные претензии. По политическим причинам все железнодорожные и автомагистральные выходы из Армении заблокированы Азербайджаном и Турцией. Очевидно, что в таких условиях по крайней мере для Армении тесная торгово-экономическая связь со всеми странами входящими в состав Организации черноморского экономического сотрудничества практически нереальна.

Сложность гармоничного развития современных интеграционных объединений создает и несогласованность мотивов, целей и задач участвующих стран.

Турция и Украина придают особое значение ОЧЭС как организации, повышающей их вес в переговорах о будущем возможном вступлении в ЕС, в то время как Россия, наравне с другими участниками, заинтересована в обеспечении своего участия в проектах, которые касаются развития совместного рынка энергоносителей, транспортной инфраструктуры, пограничного сотрудничества и т.д. Однако, какие экономические интересы не имели бы отдельные страны, входящие в состав ОЧЭС, черноморская идентичность оказывает положительное объединяющее воздействие на отношения этих государств.

К числу сравнительных преимуществ ОЧЭС можно отнести следующие характеристики:

- уникальное геостратегическое расположение на перекрестке крупнейших европейских магистралей; богатый природно-ресурсный потенциал;
- емкий рынок потребления;
- гибкая модель управления, построенная с учетом индивидуальных потребностей стран-участниц;
- четкая структура Организации, действующая эффективно на всех уровнях, а также эффективные системы управления;
- открытость Организации для международного сотрудничества;
- возможность стран ОЧЭС участвовать в работе других международных организаций и региональных инициатив;
- развитие международных инвестиционных проектов, программ и партнерских соглашений.

Одновременно, к слабым сторонам ОЧЭС относятся асимметричность интеграционной системы Черноморского региона, вызванная неподготовленностью стран к внедрению интеграционных процессов, расхождение глобальной цели объединения и мотивов самих интегрирующихся стран, недостаток прямых иностранных инвестиций, обострение замороженных конфликтов, отсутствие единых стандартов и налаженных коммуникаций, как между участниками, так и с внешними контрагентами мировой экономики.

Особенность интеграционных процессов на международном уровне заключается в стремлении объединиться разных, а зачастую и диаметрально противоположных культур. В этом случае страны-участницы ЧЭС сильно отличаются друг от друга по разным критериям.

При этом, страны игнорируют кажущиеся незначительными отличия и разногласия, что приводит к глубоким последствиям с негативными эффектами для всех участников интеграционного процесса.

Принято считать, что благосостояние и эффективность интеграции в наибольшей степени определяются географическими факторами.

- Страны в регионах, расположенных вблизи мировых рынков, например, в Центральной Америке, Северной Африке и Восточной Европе, решают относительно простую задачу интеграции. Общие институты могут помочь им стать составной частью этих крупных рынков.
- Страны в регионах, расположенных на удалении от мировых рынков, но имеющих большие и привлекательные для инвесторов внутренние рынки, сталкиваются с более серьезной задачей. Получить доступ на эти рынки им могут помочь эффективные институты и региональная инфраструктура. В качестве примеров здесь выступают Восточная Азия и, во все возрастающей степени, Южная Азия. Юг Африки и Южная Америка также могут участвовать в процессах глобальной интеграции, укрупнив с помощью региональных институтов и инфраструктуры свои внутренние рынки и усилив их специализацию.
- Сложнее всего осуществить интеграцию странам в разобщенных и отдаленных от мировых рынков регионах, где отсутствует сильная местная экономика. К числу таких стран относятся так называемые страны «нижнего миллиарда» – государства Восточной, Центральной и Западной Африки, Центральной Азии и островные государства бассейна Тихого океана. Для них необходимы все три инструмента – региональные институты, помогающие сделать границы более проницаемыми, региональная инфраструктура, связывающая страны, и такие стимулы, как преференции в доступе на мировой рынок, возможно, на условиях, что все страны региона усилят кооперацию.

Тем не менее, по нашему мнению, с экономической точки зрения интеграционное объединение ЧЭС нельзя назвать эффективным, поскольку статистические показатели экономического сотрудничества с остальным миром значительно превышают показатели внутри ЧЭС. Например, если разделить общее количество международных перевозок в регионе ЧЭС в 2010 г. по трем категориям: перевозки внутри региона ЧЭС, перевозки в ЕС24 (страны Евросоюза за исключением Болгарии, Греции и Румынии) и перевозки в другие страны, то окажется, что самый низкий объем приходится на перевозки внутри ЧЭС. Так, согласно статистическим данным Союза ассоциаций автомобильных перевозчиков региона черноморского экономического сотрудничества, в 2010 г. доля автотранспортных перевозок внутри ЧЭС составила всего 20%, доля перевозок в другие страны значительно выше – 36%, и наконец, самый высокий объем международных перевозок – 44%, приходится, соответственно, на долю стран ЕС24 [1].

Проблема экономической неэффективности ОЧЭС обуславливает необходимость разработки целостной интеграционной стратегии с учетом особенностей каждого из участвующих государств, как на правительственном уровне, так и среди субъектов экономики. Существующая интеграционная политика в ОЧЭС и действующий инструментарий пока не приносят ожидаемого эффекта, а процесс оптимизации стратегий и их усовершенствование находится на начальной стадии, а те, что уже приняты, не отвечают требованиям новых экономических условий глобализирующегося мира. Посткризисные стратегии развития интеграционных блоков должны соответствовать условиям меняющейся среды и быстро адаптироваться [2].

Среди различных проектов, разработанных в рамках ОЧЭС, следует выделить проекты транспортно-коммуникационного сотрудничества. Для большинства стран ЧЭС, в том числе не имеющих прямого выхода к Черному морю, морской транспорт обеспечивает выход на средиземноморские и дальние океанские транспортные судоходные пути, то есть межконтинентальные торговые связи. Развитие морского транспорта в регионе ЧЭС имеет первостепенное значение в силу его географического ландшафта, охватывающего обширные морские территории, такие как бассейны Черного и Азовского, Каспийского, Средиземного, Эгейского, Адриатического и Мраморного морей. Морские транспортные связи всегда играли особую роль в социально-экономической жизни региона. Современный этап развития транспортной инфраструктуры и ее модернизация предполагают множество факторов, стратегически важных для укрепления в роли естественного транспортного коридора между Азией и Европой. Практически, Черноморский регион выполняет роль начального и конечного пункта дальних океанических перевозок, связывающего страны региона с развитыми странами других континентов. Следовательно, передвижение грузов и их доставка на фоне возрастающих объемов торговых потоков становится приоритетом для всех стран региона.

Роль морского транспорта в Черноморском регионе подчеркивается в соответствующих декларациях и заявлениях. В частности, «Совместная декларация в сфере транспорта в регионе ЧЭС», принятая 27 сентября 2006 г. в Сочи, призывает государств-членов «ускорить работу по воссозданию и развитию регулярного паромного пассажирского сообщения и грузо-пассажирских перевозок между черноморскими портами, а также уделить особое внимание развитию инфраструктуры морских портов и гармонизации портовых формальностей в Черноморском регионе». В соответствии с положениями Сочинской декларации позже была выдвинута инициатива о создании «Черноморского железнодорожного и паромного кольцевого коридора».

Идея развития морских портов в регионе с целью обеспечения дополнительных транспортных возможностей для существующим и будущим торговым потокам между государствами-членами ЧЭС, Европой и Азией отражена в «Совместной декларации о сотрудничестве в сфере транспорта в регионе ЧЭС», принятой 10 апреля 2008 г. в Одессе. Более того, Одесская декларация предусматривает такой аспект сотрудничества, как принятие соответствующих мер по упорядочению как физических, так и нефизических барьеров в регионе ЧЭС на ключевых транспортных узлах и промежуточных пунктах, включая морские порты.

Еще в 2007 году Россией было предложено своим ближайшим соседям создать кольцевую дорогу вокруг Черного моря «Черноморское кольцо», которое соединит паромным сообщением порты Болгарии, России, Украины, Турции и Грузии, из-за отсутствия выхода к морю для Армении присоединение к кольцевой дороге возможно только через порты Грузии. Планируется, что в пределах «Черноморского кольца» будут ходить 12 паромов между болгарским портом Варна, российским портом Кавказ, украинским портом Ильичевск, грузинским портом Поти (а через него — в Армению) и турецким портом Стамбул. Появление транспортного кольца имеет особую важность для Армении, поскольку из существующих четырех точек выхода армянской железнодорожной сети в соседние страны, две из которых с Азербайджаном и еще две — с Турцией и Грузией, работает только грузинская. По ней в направлении черноморских портов Грузии и далее по воде в Россию и на Украину проходит 80% грузопотока железной дороги Армении. Очевидно, что помимо экономического подтекста, стратегия создания транспортного кольца в этом регионе носит также геополитический и геоэкономический оттенок.

На реализацию проекта «Черноморское кольцо» отводится не более семи лет, проект «Черноморское кольцо» планируется реализовать до 2015 года, к тому времени грузопоток на данном направлении должен возрасти в несколько раз. Однако для реализации проекта необходимо решить целый ряд вопросов. На территории СНГ в настоящее время работает паромная переправа между российским портом Кавказ и украинским портом Керчь. Также работает паромная переправа между портами Кавказ и Поти (Грузия), через который осуществляется транзит грузов в Армению.

В рамках ОЧЭС разрабатывается также план автодороги вокруг Черного моря, общей протяженностью 7000 км., которая пройдет по территории Греции, Турции, Грузии, Армении, Азербайджана, России, Украины, Молдавии, Болгарии, Сербии, Албании и Румынии и свяжет Россию с Турцией.

Тем не менее, осуществление проекта связано с некоторыми трудностями, в частности, во многих портах стран, которые планируют подключиться к проекту «Черноморское кольцо», отсутствует соответствующая паромная портовая инфраструктура, состояние железнодорожных станций не позволяет перевозить большие объемы грузов, подавляющее большинство морских портов региона остро нуждается в значительных инвестициях в развитие своей инфраструктуры и повышение технического уровня для обеспечения грузовых

операцій, крім того, слід також відзначити та різну ступінь зацікавленості країн чорноморського регіону в налагодженні паромного зв'язу. Болгарія та Турція не відчувають гострого дефіциту в розширенні транспортних комунікацій в східному напрямку. Найбільший інтерес ця ідея представляє для Грузії та Арменії. Для першого паромного зв'язу основним каналом економічних комунікацій з країнами регіону, а для Арменії – єдина можливість, так як практично всі залізничні виходи з Арменії заблоковані з політичних причин Азербайджаном та Турцією. Єдиним маршрутом експорту товарів є транзит залізничним транспортом через територію Грузії та далі через її порти в Росію та Україну. На даному напрямку проходить близько 80% вантажопотоку залізничної дороги Арменії.

Згідно статистичних даних 2012 року, частка перевезень всередині ЧЭС в загальному обсязі перевезень регіону, становить 29,4%, в той час як більша частина перевезень – 42,3%, була направлена в країни Євросоюзу [3]. Дані цифри підтверджують взаємні економічні інтереси торгово-транспортного співробітництва між ЧЭС та ЄС. Успішне розвиток морського транспорту в майбутньому сприятиме ефективній деловій конкуренції Чорноморського регіону на європейському та світових ринках.

Згідно економічної доповіді Організації Чорноморського Економічного Співробітництва, основними напрямками співробітництва держав-членів в області транспорту є вироблення конкретних заходів по реалізації пріоритетних проєктів, направлених на розвиток міжнародної транспортної інфраструктури в регіоні ЧЭС; створення сприятливих умов для інвестицій, які сприятимуть розвитку часткового сектора в будівництві та експлуатації сучасної транспортної інфраструктури; координація заходів по експлуатації та взаємодії різних видів транспорту.

СПИСОК ІСТОЧНИКІВ:

- [1] *Союз асоціацій автомобільних перевізників регіону чорноморського економічного співробітництва "Обзор ситуации в регионе ЧЭС в 2009: Отчет BSEC-URTA о результатах в международной автотранспортной отрасли"*. 16 мая 2011 г., Бухарест, G2836, стр. 2.
- [2] *Алексеева Е.А., Интеграционные процессы стран Черноморского региона*. Автореферат диссертации по специальности 08.00.14 – Мировая экономика, Краснодар, 2011г. (см. Научная библиотека диссертаций и авторефератов disserCat <http://www.dissercat.com/content/integratsionnye-ekonomicheskie-protsessy-stran-chernomorskogo-regiona#ixzz2fDxKHvHr>)
- [3] Ситуация в области международных автомобильных перевозок в регионе ОЧЭС и реализация проекта многосторонних разрешений BSEC-PERMISS, Ялта, BSEC-URTA, сентябрь 2013.

УДК 343.98: 347+336.027.2

ЩОДО ПРЕДМЕТУ ФІНАНСОВИХ РОЗСЛІДУВАНЬ ТА СПІВВІДНОШЕННЯ З ФІНАНСОВИМ КОНТРОЛЕМ

Користін О.Є., д.ю.н., к.е.н., професор Національна академія внутрішніх справ (Україна)
Лепський С.І., здобувач кафедри економічної безпеки Національної академії внутрішніх справ (Україна)

Користін О.Є., Лепський С.І. Щодо предмету фінансових розслідувань та співвідношення з фінансовим контролем

У статті аналізується точка зору вчених щодо місця, ролі, змісту та предмету фінансових розслідувань серед інших галузей знань. Проводиться порівняння щодо предмету фінансового контролю та фінансових розслідувань. Сформульовано визначення ключових понять. Аналізуючи поняття «фінансовий контроль» та «фінансові розслідування», обґрунтовано, що і як фінансовий контроль виник в надрах бухгалтерського обліку, увібрав в себе та синтезував досягнення у сфері контролю економічної діяльності, так і фінансові розслідування багато чим увібрали та використовують методи контролю, але виступають вже як окрема галузь знань, що має свій предмет, метод та специфічні методичні прийоми. Зазначено, що до сфери знань суб'єктів, які проводять спеціалізовані дослідження входять знання про закономірності побудови фінансів при вчиненні чи фінансуванні злочинів та закономірностях викривлення фінансової інформації при вчиненні злочинів і приховуванні їх слідів. Ці знання не можуть входити до сфери знань фінансового контролю як науки, оскільки не мають прямого зв'язку з фінансовим контролем як сферою практичної діяльності.

Ключові слова: фінансові розслідування, фінансовий контроль, галузь знань, предмет, методологія.

Корыстин А.Е., Лепский С.И. Относительно предмета финансовых расследований и соотношение с финансовым контролем.

В статье анализируется точка зрения ученых относительно места, роли, содержания и предмета финансовых расследований среди других отраслей знаний. Проводится сравнение относительно предмета финансового контроля и финансовых расследований. Сформулировано определение ключевых понятий. Анализируя понятия «финансовый контроль» и «финансовые расследования», обосновано, что и как финансовый контроль возник в недрах бухгалтерского учета, вообрал в себя и синтезировал достижения в сфере контроля экономической деятельности, так и финансовые расследования много чего вообрал и используют методы контроля, но выступают уже как отдельная отрасль знаний, имеющей свой предмет, метод и специфические методические приемы. Отмечено, что к сфере знаний субъектов, которые проводят специализированные исследования входят знания о закономерностях построения финансов при совершении или финансировании преступлений и закономерностях искривления финансовой информации при совершении преступлений и укрывательстве их следов. Эти знания не могут входить в сферу знаний финансового контроля как науку, поскольку не имеют прямой связи с финансовым контролем как сферой практической деятельности.

Ключевые слова: финансовые расследования, финансовый контроль, отрасль знаний, предмет, методология.

Korystin A., Lepsky S. Concerning the subject of financial investigations and correlation with financial control

The article analyzes the point of view of scientists about the place, role, content and the subject of financial investigations among other branches of knowledge. Compare concerning the subject of financial control and financial investigations. Definition of key concepts. Analyzing the concept of «financial control» and «financial investigations», reasonably, and as the financial control arose in the depths of accounting, absorbed and synthesized the achievements in the sphere of control of economic activities and financial investigations lot absorbed and used methods of control, but act as a separate branch of knowledge, which has its object, method and specific teaching methods. It is marked that to the sphere of knowledge of subjects, that conduct the specialized researches knowledge enter about conformities to law of construction of finances at a feaseance or financing of crimes and conformities to law of curvature of financial information at committing crime and concealment of their tracks. These knowledge can not be included in the sphere of knowledge of financial control as science, as does not have direct connection with financial control as sphere of practical activity.

Keywords: financial investigations, financial control, discipline, subject, methodology.

Постановка проблеми. Сучасна практика протидії злочинності неможлива без активного використання економічних знань. В механізмі виявлення й розслідування економічних злочинів присутні дослідження фінансової інформації, що характеризує злочинну діяльність. Так, на стадії виявлення злочинів використовується фінансовий моніторинг сумнівних фінансових операцій, проводяться дослідження (перевірки, ревізії) фінансово-господарської діяльності суб'єктів господарювання. На стадії розслідування злочинів важливе