

УДК 338.47:656.07:631.11:004.9

Лемішко Олена Олександрівна

доктор економічних наук, доцент,

професор кафедри фінансів

Національний університет біоресурсів і природокористування України

Lemishko Olena

Doctor of Economic Sciences, Associate Professor

Department of Finance

National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

ORCID: 0000-0002-6216-652X

Вдовенко Наталія Михайлівна

доктор економічних наук, професор,

завідувач кафедри глобальної економіки

Національний університет біоресурсів і природокористування України

Vdovenko Nataliia

Doctor of Economic Sciences, Professor,

Head of the Department of Global Economy

National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

ORCID: 0000-0003-0849-057X

Шевченко Наталія Юріївна

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри фінансів

Національний університет біоресурсів і природокористування України

Shevchenko Nataliia

PhD in Economics, Associate Professor,

Associate Professor of the Department of Finance

National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

ORCID: 0000-0001-8506-1782

**ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ МЕХАНІЗМ ЕВОЛЮЦІЇ
БІХЕВІОРИСТИЧНИХ ФІНАНСІВ І ФІНАНСОВОГО
КОНТРОЛІНГУ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ
ВИРОБНИКІВ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ В
УМОВАХ ЦИФРОВОЇ ЕКОНОМІКИ
ORGANIZATIONAL MECHANISM OF THE EVOLUTION OF
BEHAVIORAL FINANCE AND FINANCIAL CONTROLLING IN
TRANSPORT SERVICES FOR AGRICULTURAL PRODUCERS
UNDER THE CONDITIONS OF THE DIGITAL ECONOMY**

***Анотація.** Вступ. Сучасний стан економічного розвитку дає всі підстави обґрунтувати теоретико-методичні засади формування організаційного механізму еволюції біхевіористичних фінансів і фінансового контролінгу у сфері транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції в умовах цифрової економіки. Вказане призвело до змін взаємозв'язку між когнітивними чинниками прийняття фінансових рішень, поведінковими впливами на суб'єктів аграрного бізнесу й інституційними передумовами їх фінансового забезпечення та узагальнення теоретичних підходів й адаптація концепцій біхевіористичних фінансів у контексті цифровізації транспортної логістики, де контролінг виступає інструментом інтегрованого управління витратами, ризиками та ефективністю ланцюгів постачання. Постає необхідність розробити структурну модель організаційного механізму, щоб поєднати поведінкові, фінансово-аналітичні, цифрово-логістичні модулі, забезпечити підвищення рівня конкурентоспроможності аграрного сектору в процесі транспортного обслуговування виробників продукції під впливом фінансових викликів і подальшого повоєнного відновлення України.*

***Мета.** Метою дослідження є теоретичне обґрунтування та розроблення організаційного механізму еволюції біхевіористичних фінансів*

і фінансового контролінгу у сфері транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції в умовах цифрової економіки, щоб підвищити ефективність механізмів діяльності агропромислових підприємств і зміцнити їх конкурентні позиції в умовах ринкової волатильності.

Матеріали і методи. Матеріалами дослідження є статистичні дані діяльності підприємств аграрного сектору України, зокрема тих, що здійснюють транспортне обслуговування виробників сільськогосподарської продукції, а також аналітичні звіти профільних міністерств, міжнародних організацій та логістичних операторів. Додатково були використані нормативно-правові акти щодо цифрової трансформації логістичних процесів та фінансового забезпечення аграрного бізнесу, результати наукових праць у сфері біхевіористичних фінансів, контролінгу та транспортної логістики.

Методологічну основу дослідження сформували загальнонаукові та спеціальні методи аналізу. Зокрема, застосовано структурно-логічний метод для визначення взаємозв'язків між поведінковими факторами та фінансовим управлінням у транспортному обслуговуванні; порівняльний аналіз – для виявлення відмінностей у ефективності логістичних процесів у різних умовах функціонування підприємств; системний підхід – для обґрунтування інтеграції фінансово-аналітичних, цифрових і поведінкових компонентів в єдиному механізмі контролінгу. Для кількісної оцінки ефективності транспортного обслуговування використано економіко-математичне моделювання, засноване на розрахунку інтегрального показника результативності логістичної діяльності, що відображає сукупний вплив економічної ефективності, якості сервісу та рівня витрат у певному часовому періоді. Узагальнення результатів здійснювалося методами дедукції та індукції для формування висновків щодо формування організаційного механізму еволюції біхевіористичних фінансів і фінансового контролінгу в умовах цифрової економіки.

Результати. У науковій статті проведене дослідження дало змогу теоретично узагальнити та поглибити методичні засади еволюції біхевіористичних фінансів і фінансового контролінгу у сфері транспортного обслуговування аграрного сектору в умовах цифрової економіки. Встановлено, що цифровізація фінансово-економічних процесів формує нову парадигму управління, у межах якої класичні аналітичні методи поступово інтегруються з когнітивно-поведінковими моделями прийняття рішень в агропромислових підприємствах. Запропонована модель інтегрованої системи фінансового контролінг поєднує економічно-аналітичні, поведінкові компоненти, що дає змогу ідентифікувати й управляти фінансовими потоками та транспортно-логістичними рішеннями.

Перспективи. В подальших наукових дослідженнях пропонується зосередити увагу на порядку документального оформлення та відображення на рахунках бухгалтерського обліку і у звітності витрат на винагороду працівників підприємства, а також розробки відповідної методики їх аналізу. Це надасть змогу покращити методику та організацію бухгалтерського обліку та аналізу витрат на винагороду працівників підприємства.

Ключові слова: фінансовий контролінг, організаційно-економічний механізм, агропромислове підприємство, транспортне обслуговування, біхевіористичні корпоративні фінанси, виробники, сільськогосподарська продукція, транспортна система, інфраструктура, повоєнний період, цифрова економіка, трансформація, повоєнний період.

Summary. *Introduction.* The current stage of economic development provides solid grounds for substantiating the theoretical and methodological foundations for forming an organizational mechanism of the evolution of behavioral finance and financial controlling in the sphere of transport services for agricultural producers under the conditions of the digital economy. These

transformations have led to shifts in the interrelation between cognitive factors of financial decision-making, behavioral influences on agribusiness entities, and the institutional preconditions for their financial support. They also necessitate the generalization of theoretical approaches and the adaptation of behavioral finance concepts to the context of digitalized transport logistics, where controlling acts as a tool for integrated management of costs, risks, and supply chain efficiency. Accordingly, there is a growing need to develop a structural model of the organizational mechanism that combines behavioral, financial-analytical, and digital-logistics modules. Such a model should contribute to strengthening the competitiveness of the agricultural sector in the process of providing transport services for producers, particularly under the influence of financial challenges and the ongoing post-war recovery of Ukraine.

Purpose. The aim of the study is to provide a theoretical justification and to develop an organizational mechanism for the evolution of behavioral finance and financial controlling in the sphere of transport services for agricultural producers within the digital economy framework, in order to enhance the effectiveness of operational mechanisms of agro-industrial enterprises and strengthen their competitive positions under conditions of market volatility.

Materials and methods. The materials of the research include statistical data on the performance of enterprises in the agricultural sector of Ukraine, in particular those engaged in transport services for agricultural producers, as well as analytical reports of relevant ministries, international organizations, and logistics operators. Additionally, normative and legal documents related to the digital transformation of logistics processes and financial support of agribusiness, along with scientific studies in the field of behavioral finance, controlling, and transport logistics, were utilized. The methodological basis of the study is formed by general scientific and specific analytical methods. In particular, a structural-logical method was applied to determine the relationships between behavioral factors and financial management in the transport service provision; comparative analysis was used

to identify differences in the efficiency of logistics processes under various operating conditions of enterprises; and a systemic approach was employed to justify the integration of financial-analytical, digital, and behavioral components into a unified controlling mechanism. To perform the quantitative assessment of the efficiency of transport services, economic-mathematical modeling was used, based on the calculation of an integral indicator of logistics performance, which reflects the combined influence of economic efficiency, service quality, and cost levels within a defined time period. The generalization of the obtained results was carried out using deduction and induction methods in order to formulate conclusions regarding the development of the organizational mechanism of the evolution of behavioral finance and financial controlling under the conditions of the digital economy.

Results. The conducted research has made it possible to theoretically generalize and deepen the methodological foundations of the evolution of behavioral finance and financial controlling in the field of transport services for the agricultural sector under the conditions of the digital economy. It has been established that the digitalization of financial and economic processes is shaping a new management paradigm, within which classical analytical methods are gradually integrated with cognitive-behavioral decision-making models at agro-industrial enterprises. The proposed model of an integrated financial controlling system combines economic-analytical and behavioral components, enabling the identification and management of financial flows and transport-logistics decisions.

Discussion. In further research it is proposed to focus on the order of documentation and reflection in the accounts and in the reporting of expenses for remuneration of employees of the enterprise, as well as the development of appropriate methods of their analysis. This will improve the methodology and organization of accounting and cost analysis of employees.

Key words: *financial controlling, organizational, economic mechanism, agro-industrial enterprise, transport services, behavioral corporate finance,*

producers, agricultural products, transport system, infrastructure, post-war period, digital economy, transformation, post-war recovery.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку цифрової економіки характеризується особливими трансформаціями у сфері фінансово-економічних механізмів управління й регулювання фінансової стабільності агропромислових підприємств. Вказане зумовлює потребу переосмислення традиційних підходів саме до фінансового забезпечення діяльності суб'єктів аграрного сектору економіки. Посилення значення поведінкових аспектів у прийнятті економічних рішень в процесі транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції, а також впровадження інтелектуальних цифрових технологій, формують нову парадигму фінансового регулювання, у межах якої набуває актуальності концепція біхевіористичних фінансів. Даний напрям поєднує раціональні економічні мотиви з когнітивно-психологічними особливостями поведінки суб'єктів господарювання, що в результаті визначає економічну доцільність використання фінансових ресурсів. Тож особливого рівня ці процеси набувають у сфері забезпечення транспортного обслуговування виробників, яке дозволяє у перспективі формувати додаткові ланцюги постачання сільськогосподарської продукції та забезпечити її конкурентоспроможність. Ефективність транспортно-логістичних операцій безпосередньо впливає на собівартість продукції, її ринкову ціну та можливості виходу на зовнішні ринки, а звідси і на рівень фінансової стабільності агропромислових підприємств. За наявних умов фінансовий контролінг поступово змінює свою структуру та функції обліково-аналітичного інструменту в системі управління витратами, ризиками та поведінковими реакціями суб'єктів господарювання в агропромисловому виробництві в умовах глобалізації.

Водночас в науковій літературі відсутній комплексний підхід до інтеграції біхевіористичних фінансів і контролінгових механізмів у

цифровізованому середовищі транспортних систем аграрного сектору економіки. Вказане зумовлює необхідність подальшого наукового пошуку для усунення наукової прогалини, яка потребує системного дослідження теоретико-методичних основ і практичних механізмів, їх синтезу в єдину організаційну модель. Саме на вирішення поставленого завдання спрямоване дане дослідження при обґрунтуванні організаційного механізму дії біхевіористичних фінансів і фінансового контролінгу в сфері транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції в умовах цифровізації і сучасного конкурентного глобального середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний науковий внесок в організаційний механізм еволюції біхевіористичних фінансів і фінансового контролінгу транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції в умовах цифрової економіки через методологічні домінанти дослідження фінансової поведінки в контексті парадигмальних змін у фінансових відносинах здійснили Онишко С. В., Бондарук Т. Г. [1]. Вченими Державної установи «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України» під керівництвом Возняк Г. В. в роботі «Фінансові детермінанти економічного зростання регіонів і громад України в умовах нестабільності: погляд крізь призму поведінкової економіки» розвинуто теоретичні основи поведінкової економіки як новітньої моделі ірраціональної поведінки суб'єктів фінансово-економічних відносин, а також висвітлено психологічні закономірності, що притаманні саме процесу прийняття рішень на різних рівнях управління в умовах невизначеності [2]. Питанням реалізації підходів з використанням досвіду практичного застосування біхевіористичної концепції у фінансах та особливостей його використання в Україні присвячені публікації Кузьмук С. Г. [3, с. 168–179; 6, с. 16–18], Нікіфорова П. О. [7, с. 3–7]. Вчені Зайцев А. М., Аулін В. В., Лисенко С. В., Гудь В. З. акцентували увагу на організації, принципах і системі транспортного забезпечення сільськогосподарських підприємств [4, с. 223–229]. Науковці Жолоб А. О.,

Нечипоренко А. В. приділили увагу аналізу розвитку біхевіористичних фінансів [5, с. 13–14]. Капелюш А. А. узагальнила підходи до біхевіористичних аспектів реалізації фінансових відносин на фінансовому ринку [8; 10, с. 120–131] та Крисоватий А. І., Федосов В. М., Рязанова Н. С. зосередили науковий інтерес на дослідженні корпоративних фінансів в аспекті викликів сучасної інноваційної економіки [9, с. 7–27]. Отримані результати підкреслюють очевидність потреби подальшого вдосконалення теоретико-методичних засад цифровізації транспортно-логістичних процесів, потребують перегляду організаційних принципів контролінгу з урахуванням автоматизації даних, алгоритмізації прогнозних моделей і формування інтелектуальних систем моніторингу фінансової стійкості. Недостатність науково обґрунтованих підходів до поєднання концепцій біхевіористичних фінансів із сучасними інструментами фінансового контролінгу в аграрному секторі саме в процесі транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції актуалізує потребу у формуванні комплексного організаційного механізму, який би забезпечив єдність між економічними й цифровими складовими управління.

Метою статті є теоретичне обґрунтування та розроблення організаційного механізму еволюції біхевіористичних фінансів і фінансового контролінгу у сфері транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції в умовах цифрової економіки, щоб підвищити ефективність механізмів діяльності агропромислових підприємств і зміцнити їх конкурентні позиції в умовах ринкової волатильності.

Матеріали і методи. Матеріалами дослідження є статистичні дані діяльності підприємств аграрного сектору України, зокрема тих, що здійснюють транспортне обслуговування виробників сільськогосподарської продукції, а також аналітичні звіти профільних міністерств, міжнародних організацій та логістичних операторів. Додатково були використані нормативно-правові акти щодо цифрової

трансформації логістичних процесів та фінансового забезпечення аграрного бізнесу, результати наукових праць у сфері біхевіористичних фінансів, контролінгу та транспортної логістики.

Методологічну основу дослідження сформували загальнонаукові та спеціальні методи аналізу. Зокрема, застосовано структурно-логічний метод для визначення взаємозв'язків між поведінковими факторами та фінансовим управлінням у транспортному обслуговуванні; порівняльний аналіз – для виявлення відмінностей у ефективності логістичних процесів у різних умовах функціонування підприємств; системний підхід – для обґрунтування інтеграції фінансово-аналітичних, цифрових і поведінкових компонентів в єдиному механізмі контролінгу. Для кількісної оцінки ефективності транспортного обслуговування використано економіко-математичне моделювання, засноване на розрахунку інтегрального показника результативності логістичної діяльності, що відображає сукупний вплив економічної ефективності, якості сервісу та рівня витрат у певному часовому періоді. Узагальнення результатів здійснювалося методами дедукції та індукції для формування висновків щодо формування організаційного механізму еволюції біхевіористичних фінансів і фінансового контролінгу в умовах цифрової економіки.

Виклад основного матеріалу. Розвиток цифрової економіки, що охоплює усі ланки агропродовольчих ланцюгів створення вартості, зумовлює докорінні зміни у фінансово-економічних механізмах управління підприємствами аграрного сектору. У цих умовах зростає роль поведінкових аспектів прийняття фінансових рішень, які визначають рівень ефективності використання ресурсів, адаптивність до ринкових коливань і здатність до інноваційного оновлення в галузі. Водночас традиційні інструменти фінансового контролінгу не враховують когнітивних обмежень економічних суб'єктів, що призводить до інформаційної розбалансованості, нерациональної структури витрат і втрати потенціалу конкурентоспроможності. Особливої актуальності ця проблема набуває у

сфері транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції, де поведінкові чинники безпосередньо впливають на процеси ціноутворення, управління логістичними ризиками, оптимізацію фінансових потоків і прийняття інвестиційних рішень. Відсутність інтегрованої системи фінансового контролінгу, здатної поєднати аналітичні інструменти з біхевіористичними моделями управління, створює дисбаланс між економічною раціональністю та дієвими моделями поведінки суб'єктів агропродовольчого ринку.

За результатами досліджень, виявлено, що в сучасних умовах цифровізації фінансово-економічних процесів зростає потреба в інтегрованій системі фінансового контролінгу, яка поєднує класичні методи економічного аналізу з поведінковими моделями прийняття рішень. Запропонована на рис. 1 система дає змогу враховувати не лише кількісні показники діяльності агропромислового підприємства, а й психологічні, інформаційні та когнітивні чинники, що впливають на ефективність фінансового управління в процесі транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції.



Рис. 1. Модель інтегрованої системи фінансового контролінгу, що поєднує традиційні інструменти економічного аналізу з поведінковими підходами до ухвалення фінансових рішень

Джерело: побудовано авторами за результатами власних досліджень

Інтегральна цільова функція відображає загальну ефективність транспортно-логістичної системи в процесі транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції у визначеному періоді t та розраховується за формулою (1). Її метою є збалансування прибутковості, якість сервісу та витрат, враховуючи пріоритети логістичного оператора.

$$U_t = \alpha_1 E_t^{\log} + \alpha_2 R_t^{\log} - \alpha_3 C_t^{\log}$$

де, U_t – інтегральна ефективність транспортного обслуговування (період t); $E_t^{\log}$ – економічна результативність логістики (маржа, дохід на тонно-км);

$R_t^{\log}$ – логістична надійність/якість сервісу (ОТІФ, стабільність доступу до каналів збуту, ризик-адаптивність); $C_t^{\log}$ – повні витрати логістики (паливо, шини, технічний огляд, амортизація, заробітна плата, платні дороги/портові збори, простой, штрафи); α_i – ваги, які налаштовуються під прогноз.

Цільова функція побудована за принципом максимізації прибутковості, надійності сервісу та мінімізації витрат. Таким чином, у випадку коли $E_t^{\log}$ або $R_t^{\log}$ зростають, то загальна ефективність U_t підвищується, а якщо $C_t^{\log}$ збільшується, тоді ефективність знижується. Ваги α_1 , α_2 , α_3 дозволяють сконцентруватися на питанні, коли агропромислове підприємство в кризовий період орієнтується на економію – α_3 збільшують. При цьому, якщо ж метою є стабільність та довіра клієнтів, тоді безперечно підвищують α_2 .

Задля спрощення подальших розрахунків для прикладу та унаочнення результатів дослідження відмітимо, що у визначеному місяці агропромислове підприємство здійснило аналіз власної логістичної діяльності. В такому випадку економічна результативність логістики або показник прибутковості, рентабельності перевезень, доходу на тонно-кілометр, становить 0,82, що свідчить про досить високий рівень фінансової ефективності.

Логістична надійність і якість сервісу, включаючи вчасність доставок, стабільність доступу до ринків збуту, ризикостійкість, оцінюється на рівні показника 0,76. Тобто майже 76 % перевезень були виконані без відхилень. Повні логістичні витрати, зокрема паливо, обслуговування транспорту, шини, зарплата водіїв, платні дороги, штрафи та простой, становлять 0,65 у нормалізованій шкалі, що вказує на помірний, але помітний рівень витрат.

З метою розрахунку інтегрального показника встановлено такі вагові коефіцієнти: економічна результативність має вагу $\alpha_1 = 0,4$, логістична надійність – $\alpha_2 = 0,35$, а витрати – $\alpha_3 = 0,25$. Підставляємо у формулу (1), де $U_t = 0,4 \times 0,82 + 0,35 \times 0,76 - 0,25 \times 0,65$.

$$U_t = 0,328 + 0,266 - 0,1625 = 0,4315$$

Таким чином, інтегральна ефективність транспортного обслуговування U_t становить 0,43. Отримане значення інтегральної ефективності

транспортного обслуговування $U_t = 0,43$ свідчить про середній рівень збалансованості логістичної системи, де економічна результативність і якість сервісу компенсуються значними витратами. З аналізу структури складових видно, що економічна ефективність ($E_t = 0,82$) має найвищий внесок та формує 0,328 або 76 % позитивного ефекту в інтегральному показнику. Це свідчить, що агропромислове підприємство здатне генерувати прибуток на рівні, який перевищує середньо ринкові показники, завдяки високому завантаженню та стабільним обсягам перевезень. Логістична надійність ($R_t = 0,76$) забезпечує ще 0,266 або 61,6 % впливу на загальну економічну ефективність. Тобто якість сервісу є відносно стабільна, проте є потенціал для покращення за рахунок скорочення простоїв, зменшення відсотка несвоєчасних доставок та оптимізації маршрутів у пікові періоди. Водночас витратна складова ($C_t = 0,65$) створює негативний вплив у розмірі $-0,1625$, що еквівалентно 37,7 % зниження інтегрального ефекту. Вказане означає, що бізнес-модель в даному випадку залишається прибутковою, враховуючи, що вартість 1 км перевезення або 1 тонно-км є завищеною, наявні високі ціни на паливо, спостерігаються часті технічні огляди чи невисока економічна ефективність автопарку.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Таким чином, проведене дослідження дало змогу теоретично узагальнити та поглибити методичні засади еволюції біхевіористичних фінансів і фінансового контролінгу у сфері транспортного обслуговування аграрного сектору в умовах цифрової економіки. Встановлено, що цифровізація фінансово-економічних процесів формує нову парадигму управління, у межах якої класичні аналітичні методи поступово інтегруються з когнітивно-поведінковими моделями прийняття рішень в агропромислових підприємствах. Запропонована модель інтегрованої системи фінансового контролінг поєднує економічно-аналітичні, поведінкові компоненти, що дає змогу ідентифікувати й управляти фінансовими потоками та транспортно-логістичними рішеннями. В перспективі доцільним є

розроблення інтелектуальних моделей контролінгу безпосередньо з використанням технологій штучного інтелекту, машинного навчання, що забезпечить формування адаптивних механізмів прийняття ефективних рішень у сфері транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції, при обґрунтуванні організаційного механізму дії біхевіористичних фінансів та реалізації принципів цифрової економіки.

Література

1. Онишко С. В., Бондарук Т. Г. Методологічні домінанти дослідження фінансової поведінки в умовах парадигмальних змін у фінансових відносинах. *Ефективна економіка*. 2025. № 3. DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.3.2>
2. Фінансові детермінанти економічного зростання регіонів і громад України в умовах нестабільності: погляд крізь призму поведінкової економіки: монографія / за ред. Возняк Г. В. Львів: ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України», 2023. 557 с.
3. Кузьмук С. Г. Досвід практичного застосування біхевіористичної концепції у фінансах та особливості його використання в Україні. Сучасні тенденції інституціональних трансформацій фінансової системи України: кол. монографія / за ред. П. О. Нікіфорова. Чернівці: Технодрук, 2018. С. 168–179.
4. Зайцев А. М., Аулін В. В., Лисенко С. В., Гудь В. З. Організація, принципи та система транспортного забезпечення сільськогосподарських підприємств. *Центральноукраїнський науковий вісник*. Технічні науки. 2025. Вип. 11 (42). Ч. І. С. 223–229.
5. Жолоб А. О., Нечипоренко А. В. Аналіз розвитку біхевіористичних фінансів. Економіка, фінанси, облік, менеджмент і право в Україні та світі: зб. тез. Доповідей міжнародної науково-практичної конференції, м. Полтава, 1 грудня 2018 р. у 6 ч. Полтава: ЦФЕНД, 2018. Ч. 2. С. 13–14.

6. Кузьмук С. Г. Психологічні помилки в біхевіористичних фінансах. *Інституційний розвиток соціально-економічних систем: національна економіка у глобальному середовищі: матеріали IX Міжнародна науково-практична конференція* (м. Полтава, 20–21 квітня, 2017 р.). Полтава: ВНЗУ ПУЕТ, 2017. С. 16–18.

7. Нікіфоров П. О., Кузьмук С. Г. Економічна людина та біхевіористична концепція теоретичних досліджень у фінансовій науці. *Науковий вісник Чернівецького університету: Економіка: зб. наук. пр. Чернівці: Черн. нац. ун-т ім. Ю. Федьковича*, 2016. Вип. 773–774. С. 3–7.

8. Капелюш А. А. Біхевіористичні аспекти реалізації фінансових відносин на фінансовому ринку. Регулятивний потенціал фінансового ринку в умовах глобальних викликів: монографія. За заг. ред. Онишко С. В. Ірпінь. НУДПСУ. 2016. 452 с.

9. Крисоватий А. І., Федосов В. М., Рязанова Н. С. Корпоративні фінанси в контексті викликів сучасної інноваційної економіки. *Фінанси України*. 2013. № 9. С. 7–27.

10. Капелюш А. А. Ретроспективний аналіз розвитку теорії біхевіористичних фінансів. *Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України*. 2016. № 2. С. 120–131.

References

1. Onyshko S. V., Bondaruk T. H. (2025). Metodolohichni dominanty doslidzhennya finansovoyi povedinky v umovakh paradyhmal'nykh zmin u finansovykh vidnosynakh. *Efektivna ekonomika*. 3. DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.3.2> [in Ukrainian]

2. Finansovi determinanty ekonomichnoho zrostannya rehioniv i hromad Ukrayiny v umovakh nestabil'nosti: pohlyad kriz' pryzmu povedinkovoyi ekonomiky: monohrafiya. (2023). Za red. Voznyak H. V. L'viv: Instytut rehional'nykh doslidzhen' imeni M. I. Dolishn'oho NAN Ukrayiny. 557 [in Ukrainian].

3. Kuz'muk S. H. (2018). Dosvid praktychnoho zastosuvannya bikheviorystychnoyi kontseptsii u finansakh ta osoblyvosti yoho vykorystannya v Ukraini. Suchasni tendentsii instytutsional'nykh transformatsiy finansovoyi systemy Ukrainy: kol. monohrafiya / za zah. red. P.O. Nikiforova. Chernivtsi: Tekhnodruk. 168–179 [in Ukrainian].

4. Zaytsev A. M., Aulin V. V., Lysenko S. V., Hud' V. Z. (2025). Orhanizatsiya, pryntsypy ta systema transportnoho zabezpechennya sil's'kohospodars'kykh pidpryyemstv. *Tsentral'noukrayins'kyi naukovyy visnyk. Tekhnichni nauky*. 11 (42). I. 223–229 [in Ukrainian].

5. Zholob A. O., Nechyporenko A. V. (2018). Analiz rozvytku bikheviorystychnykh finansiv. *Ekonomika, finansy, oblik, menedzhment i pravo v Ukraini ta sviti: zb. tez. Dopovidey mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi, m. Poltava, 1 hrudnya 2018. TSFEND*. 2. 13–14 [in Ukrainian].

6. Kuz'muk S. H. (2017). Psykholohichni pomylyky v bikheviorystychnykh finansakh. Instytutsiynyy rozvytok sotsial'no-ekonomichnykh system: natsional'na ekonomika u hlobal'nomu seredovyschi: materialy IX Mizhnarodna naukovo-praktychna konferentsiya (m. Poltava, 20–21 kvitnya, 2017 r.). Poltava: VNZU PUET. 16–18 [in Ukrainian].

7. Nikiforov P. O., Kuz'muk S. H. (2016). Ekonomichna lyudyna ta bikheviorystychna kontseptsiya teoretychnykh doslidzhen' u finansoviy nautsi. *Naukovyy visnyk Chernivets'koho universytetu: Ekonomika: zb. nauk. pr.* Chernivtsi: Chern. nats. un-t im. YU. Fed'kovycha. 773–774. 3–7 [in Ukrainian].

8. Kapelyush A. A. (2016). Bikheviorystychni aspekty realizatsiyi finansovykh vidnosyn na finansovomu rynku. Rehulyatyvnyy potentsial finansovoho rynku v umovakh hlobal'nykh vyklykiv: monohrafiya. Za. zah. red. Onyshko S. V. Irpin'. NUDPSU. 452 [in Ukrainian].

9. Krysovatty A. I., Fedosov V. M., Ryazanova N. S. (2013). Korporatyvni finansy v konteksti vyklykiv suchasnoyi innovatsiynoyi ekonomiky. *Finansy Ukrainy*. 9. 7–27 [in Ukrainian]

10. Kapelyush A. A. (2016). Retrospektyvnyy analiz rozvytku teoriiy bikheviorystychnykh finansiv. *Zbirnyk naukovykh prats' Natsional'noho universytetu derzhavnoyi podatkovoyi sluzhby Ukrayiny*. 2. 120–131 [in Ukrainian].