

Ключевые слова: банковское кредитование, финансовые ресурсы, национальная экономика, процентная ставка, кредит, учетная ставка.

Annotation

Nepochatenko O.O., Bondarenko N.V., Vlasiuk S.A.

Reality and prospects of bank lending

Among all financial institutions a significant proportion of free resources continues to be owned by the banking segment. The discrepancy between supply and demand in the market of financial services has led to imbalance in the economic sector and a slowdown of its reproduction and development.

Banks are an integral part of the modern financial and economic sector of Ukraine. Being in the centre of the country's economic life and providing services to producers, banks are the main link between a producer and a consumer.

It is found that the financial and economic crisis, devaluation of the national currency, systemic banking crisis, taking place in the economy of Ukraine, led to further instability and slowing the development of the financial sector, growing unemployment, deepening poverty and worsening social and political risks.

In the present circumstances banks are the main and key element of the economic regulator. In this aspect, loans perform the characterological function, transforming into the main source of additional funds for the national economy.

It is analyzed that the National Bank of Ukraine began to raise the interest rate rapidly. So, the rate of 9.5% as of 15.04.2014 has reached a maximum level of 30% since 04.03.2015 to 27.08.2015. This caused a rise in loan resources to commercial banks which respectively increased interest rates on loans granted to the population and economic entities. Increasing the NBU discount rate caused identical adverse economic conditions for the activities financial and credit bodies and for individuals and legal entities. High interest rates on credit transactions are caused by the high cost of attracted funds on deposit accounts, significant inflation and led to uncertainty in the financial market.

It is found that in recent years the NBU discount rate is constantly decreasing, tends to a decrease and the cost of credit. However, it remains at a high level which is not attractive for economic entities and the population.

It is determined that currently there is a positive trend that is an increase in deposits, additional capitalization of banks and balanced credit policy. Output of the national economy of Ukraine from the crisis, resumption of lending and effective risk management can give impetus to exit the banking sector out of the stagnation.

Keywords: bank lending, financial resources, national economy, interest rate, credit, discount rate.

УДК 338.49:502.315:658.7

РОЗВИТОК “ЗЕЛЕНОЇ” ЛОГІСТИКИ ЄВРОПЕЙСЬКИХ МІСТ

О.О. Школьній, доктор економічних наук

У статті висвітлено окремі аспекти розвитку “зеленої” міської логістики. Узагальнено досвід європейських міст у втіленні в життя природоохоронних заходів з метою забезпечення сталого економічного розвитку. Розглянуто проблеми екологізації міської логістики та відображено можливості їх вирішення.

Ключові слова: зовнішні ефекти (екстерналії), “зелена” логістика, екологізація логістики, природоохоронні заходи.

Постановка проблеми. Економічний ріст регіонів та науково-технічний прогрес тісно пов'язані з розвитком міської економіки. Поряд з цим, наявність зовнішніх ефектів (екстерналій) вимагає активного втручання в роботу ринкового механізму та застосування відповідних регуляторних засобів. Прояви забруднення навколишнього середовища зумовлюють необхідність пошуку шляхів вирішення екологічних проблем.

З точки зору споживачів товарів та послуг принципи етичного підприємництва поєднуються із “зеленою” логістикою і мають безпосередній вплив на ділову репутацію фірм. Оприлюднення випадків порушення правил охорони навколишнього середовища у підприємствах, містах та регіонах може мати руйнівний вплив на їх економічний стан. Наявність вказаних проблем зумовлює необхідність їх подальшого вивчення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема розвитку “зеленої” міської логістики присвячено значну кількість наукових праць. Зокрема, Л.М. Зарецька вказує на те, що застосування технологій “зеленої” логістики є передумовою забезпечення обізнаності та мотивації споживачів, раціонального використання ресурсів, зниження енерговитрат, підвищення рівня екологічної безпеки та зниження негативного впливу підприємств на навколишнє природне середовище [1, с. 97]. “Зелені” технології в логістичній діяльності орієнтовані на [2, с. 117]:

- відбір постачальників за мінімальних витрат невідновних ресурсів;
- скорочення запасів з метою зменшення потреби у складських приміщеннях;
- оптимізацію транспортних потоків задля зниження рівня викидів забруднюючих доквілля газів;
- скорочення автомобільних перевезень та переважне використання екологічно орієнтованих видів транспорту;
- виключення з логістичних ланцюгів проміжних пунктів зберігання сировини та готової продукції;
- зменшення паперового товарообігу.

Предметом дослідження міської логістики є сфери постачання води, газу, електричної і теплової енергії; організації пасажирського та вантажного транспорту; утилізації комунальних відходів; організації телекомунікаційної мережі; організації транспортних зв'язків міста із зовнішнім середовищем [3, с. 51]. Характеризуючи «зелену» міську логістику, З.В. Герасимчук та М.Ф. Аверкіна акцентують увагу на підхід до міста як до системи, а також на принципи раціонального розміщення виробництва, логістичної координації, стійкості та адаптивності [4, с. 163].

За оцінкою Л.М. Гурч та Л.Є. Хмари, негативні екологічний вплив зумовлюють логістика постачання (нагромадження твердих відходів у процесі зберігання матеріальних ресурсів; контакт людей з екологічно небезпечними інгредієнтами в процесі обробки вантажів; антропогенне навантаження на ґрунти під час транспортування та складування матеріальних ресурсів), інформаційна логістика (електромагнітне

випромінювання в процесі передачі інформації технічними засобами зв'язку), логістика збуту (збільшення відходів під час проходження вантажів через збутові мережі), логістика виробництва (збільшення обсягу економічних ресурсів, використання земельних ділянок для розширення виробничих потужностей та складування відходів, шумові ефекти) та транспортна логістика (забруднення атмосфери шкідливими речовинами, вібраційні ефекти) [5]. Недостатнє висвітлення причин низького рівня розвитку “зеленої” логістики європейських міст у постсоціалістичних країнах вимагає подальшого дослідження цієї проблеми.

Методика дослідження. Теоретичною та методологічною основою дослідження є системний підхід. В процесі написання статті застосовувались аналіз та синтез як методи досліджень, зокрема використано абстрактно-логічний аналіз.

Результати дослідження. Основною метою логістики, порівняно молоді науки, є збільшення обсягів прибутків з урахуванням економічних витрат організацій. Поряд з цим, дедалі більшою мірою громадська думка схиляється до необхідності врахування також соціальних та екологічних наслідків підприємницької діяльності. Імідж міста з високим рівнем “зеленої” логістики асоціюється з добробутом, приваблює туристів та заможних клієнтів, загалом посилює глобальні конкурентні позиції суб'єктів підприємництва.

“Зелений” індекс європейських міст передбачає врахування індикаторів управління (планування та управління озелененням, участь жителів у заходах, спрямованих на захист навколишнього середовища), якості повітря (наявність домішок діоксинів азоту та сірки, озону, твердих частинок), використання води (споживання та втрати води, очистка стічних вод, ефективність водокористування), міської зони (утилізація та скорочення відходів, розширення зелених насаджень), транспорту (використання неавтомобільного транспорту, розміри неавтомобільної мережі, розвиток екологічного транспорту, зниження рівня завантаженості доріг), технологічних характеристик будівель (стандарти енергоефективності, споживання енергії житловими будівлями та плани підвищення їх енергоефективності), використання енергетичних ресурсів (сукупне та питоме енергоспоживання, застосування відновних джерел енергії), забруднення викидами CO₂ (інтенсивність викидів CO₂ і стратегія їх скорочення) та ін.

Заможні скандинавські країни збільшують інвестування в екологічну інфраструктуру міст, формують досконалі механізми управління “зеленою” міською логістикою, що впливає на рейтинг (табл. 1). Природоохоронні заходи найбільшою мірою знайшли відображення у логістиці столиці Данії м. Копенгаген. До 2025 р. місто має намір цілковито ліквідувати викиди CO₂. Упродовж 1990-2005 рр. ці викиди було скорочено на 20%. До 2025 р. країна планує отримати 30% енергії з відновних джерел. Позитивному природоохоронному іміджу м. Копенгаген сприяє те, що тут витрачається 25% транспортного бюджету на велосипедну інфраструктуру. Остання охоплює 397 км велодоріжок та 35 тисяч велостоянок [6].

1. Рейтинг європейських міст за “зеленим” індексом*

Місто	Сумарний рейтинг	Зокрема		
		Викиди CO ₂	Транспорт	Екологічне управління
Амстердам	5	12	2	10
Афіни	22	17	17	21
Белград	27	28	29	25
Берлін	8	13	12	9
Братислава	20	21	8	20
Брюссель	9	5	7	1
Будапешт	17	17	10	30
Бухарест	28	24	28	13
Варшава	16	20	24	5
Відень	4	8	4	7
Вільнюс	13	23	19	17
Гельсінкі	7	11	9	1
Дублін	21	19	30	21
Загреб	26	27	19	26
Київ	30	30	19	23
Копенгаген	1	4	3	1
Лісабон	18	22	25	12
Лондон	11	10	16	15
Любляна	19	14	13	15
Мадрид	12	9	15	13
Осло	3	1	5	5
Париж	10	6	19	7
Прага	24	25	26	27
Рига	15	15	14	19
Рим	14	7	18	23
Софія	29	29	27	28
Стамбул	25	16	23	29
Стокгольм	2	2	1	1
Таллінн	23	26	10	18
Цюріх	6	3	6	11

* сформовано за даними [6].

Лідером використання екологічно орієнтованого транспорту є м. Стокгольм. Велику частину площі тут займають парки та зелені зони. Жителі цього міста зайняті переважно у сфері послуг і мають можливість користуватися альтернативними видами транспорту. Значна кількість городян їде на роботу або користується при цьому велосипедами. Сприятлива урядова політика забезпечує підтримку екологічного іміджу міста.

Велосипедний транспорт також широко використовується у м. Амстердам та м. Копенгаген, у яких обладнано спеціальні велосипедні смуги та стоянки, і жителі надають перевагу велосипедам порівняно з

громадським транспортом.

У м. Гельсінкі налагоджено потужну інноваційну транспортну систему перевезення пасажирів. При цьому приватні автоперевізники конкурують з муніципальним. Сформовані на основі інформаційних технологій бази даних дозволяють гарантувати безпеку руху на автошляхах, підвищувати ефективність перевезень, оптимізувати транспортні маршрути, економити паливо. У 2013 р. у столиці Фінляндії почали експлуатувати автобуси, які використовують етанол як паливо.

Запровадження екологічних зон та відповідні знаки у Німеччині (зокрема в історичних центрах) було започатковано у 2008 р. Для в'їзду до них необхідні спеціальні маркування на транспортних засобах. Крім того, в межах існуючих екологічних зон створено нові, на які поширюються більш суворі природоохоронні правила.

Берлін посідає восьме місце у сукупному рейтингу за “зеленим” індексом серед європейських міст, зокрема тринадцяте – за викидами CO₂. Значні кошти у Берліні та інших містах Німеччини виділяються на програми розвитку електромобільності. Поряд з цим, помітну частку дорожнього потоку складають велосипедисти, на яких розраховано також окремі туристичні маршрути.

Загалом, серед мотиваційних чинників залучення механізмів “зеленої” міської логістики можна відзначити загострення проблем екстерналій, ескалації транзакційних витрат, використання суспільних благ, а також недосконалої конкуренції та інформаційної асиметрії (рис. 1).

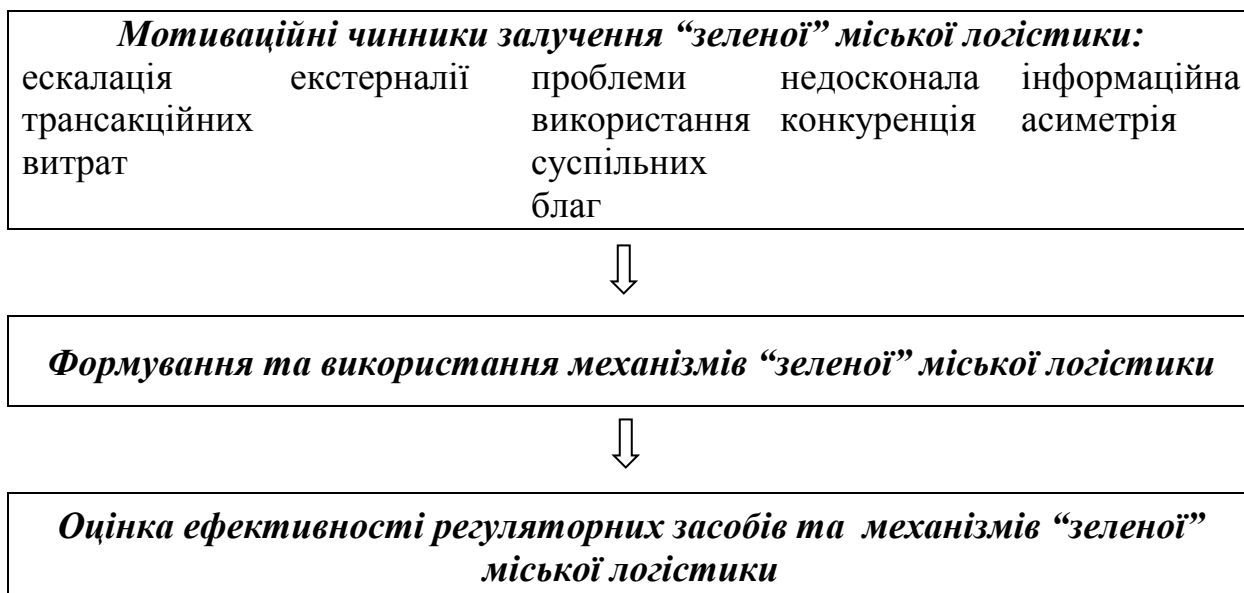


Рис. 1. Етапи використання механізмів “зеленої” міської логістики*
* побудовано на основі інформації [7].

Останні за сукупним рейтингом згідно рівня “зеленого” індексу – столиці східноєвропейських країн (Бухарест, Софія, Київ). Найнижчі показники за індикаторами викидів CO₂, енергоспоживання, технічних

характеристик будівель, утилізації відходів, якості повітря вплинули на “зелений” рейтинг м. Києва.

Тривалий період у східноєвропейських країнах не використовували можливостей механізмів “зеленої” міської логістики, що було зумовлено низьким рівнем фінансування цієї сфери. Зокрема в Україні не надавалося належного значення розвитку інфраструктури для велосипедистів. Велосипедисти вказують на незручності: відсутність достатньої кількості велопаркувань, необхідних позначень та вказівників, недостатня ширина смуги, наявність поворотів під прямим кутом, інциденти паркування автомобілів на велошляхах, наявність стовпів посеред доріжок та високі бордюри при перетині транспортних розв’язок, близьке розташування до кіосків, пошкодження шляхів унаслідок проведення ремонтних робіт; часто руху заважають пішоходи у зв’язку з відсутністю тротуарів на окремих ділянках [8]. У вересні 2015 р. у м. Київ відкрито веломаршрут “Європейська площа – житловий масив Троєщина”, довжина якого майже 20 км.

Серед заходів екологізації логістики міста чільне місце посідає оптимізація транспортних потоків. Зокрема на околиці української столиці планується створити сучасні транспортні хаби з розвиненою інфраструктурою з метою впорядкування транспортних пасажирських перевезень та зменшення негативного екологічного впливу. Передислокація п’яти автовокзалів сприятиме зменшенню транспортних потоків та розвантаженню магістралей м. Києва. Поряд з цим, значну кількість логістичних проблем міста необхідно ще розв’язати у майбутньому з метою втілення в життя принципів “зеленої” логістики.

Висновки. Економічний розвиток міст є запорукою науково-технічного прогресу. Поряд з цим, необхідно враховувати також негативний вплив міської логістики на навколишнє природне середовище.

Низький рівень розвитку “зеленої” логістики міст у постсоціалістичних країнах вимагає залучення ефективних мотиваційних важелів та вдосконалення регуляторних механізмів. У подальших дослідженнях важливо ідентифікувати параметри ефективних моделей “зеленої” міської логістики.

Література

1. Зарецкая Л. М. Исследование возможностей применения «зеленых» технологий при управлении цепями поставок // Торгово-экономический журнал. 2015. №2. С. 91–100.
2. Капустина Л. М. «Зеленые» технологии в логистической деятельности // Известия УрГЭУ. 2016. №2 (64). С. 114–122.
3. Вороніна Р. М., Н. О. Маргіта, О. І. Карий. Концептуальні засади міської логістики // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика. 2014. №811. С. 49–55.
4. Герасимчук З. В., Аверкина М. Ф. Інституційне забезпечення «зеленої логістики» в місті // Актуальні проблеми економіки. 2012. №11 (137). С. 161–169.

5. Гурч Л. М., Хмара Л. Є. Розвиток "зеленої логістики" в Україні // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика. 2014. №811. С. 86–91.

6. European Green City Index. – Munich: The Economist Intelligence Unit, Siemens AG, 2009. 100 p.

7. Teulings C.N., Bovenberg A.L., van Dalen H.P. De calculus van het publieke belang. Den Haag: Kenniscentrum voor Ordeningsvraagstukken, 2003, blz. 27,167.

8. Соголовська А. Велосипедний Київ: сьогодні і завтра [Електронний ресурс]. – URL: <http://studway.com.ua/velomisto-anastasia-sogolovska/>

References

1. Zareckaja, L.M. The Investigations of the Possibilities of “Green” Technologies Application in Supply Chain Management. *Journal of Trade and Economy*, 2015, no. 2, pp. 91–100 (in Russian).

2. Kapustina, L.M. “Green” Technologies in Logistics Activities. *UrSUE Bulletin*, 2016, no. № 2(64), pp. 114–122 (in Russian).

3. Voronina, R.M., Margita, N.O., Karyi O.I. Conceptual Issues of City Logistics. *Herald of National University “Lviv Politechnic”. Logistics*, 2014, no. 811, pp. 49–55 (in Ukrainian).

4. Herasymchuk, Z.V., Averkina, M.F. Institutional Support “Green” City Logistics. *Actual Problems of Economics*, 2012, no. 11 (137), pp. 161–169 (in Ukrainian).

5. Hurch, L.M., Chmara, L.E. The Development of “Green” Logistics in Ukraine. *Herald of National University “Lviv Politechnic”. Logistics*, 2014, no. 811, pp. 86–91 (in Ukrainian).

6. European Green City Index. – Munich: The Economist Intelligence Unit, Siemens AG, 2009. – 100 p.

7. Teulings C.N., Bovenberg A.L., van Dalen H.P. De calculus van het publieke belang. – Den Haag: Kenniscentrum voor Ordeningsvraagstukken, 2003, blz. 27,167.

8. Soholovska A. Bicycling in Kyiv: today and tomorrow. Available at: <http://studway.com.ua/velomisto-anastasia-sogolovska/>

Одежано 15.02.2017

Аннотация

Школьный А.А.

Развитие зеленой логистики европейских городов

Региональное развитие и технологический прогресс в значительной степени определяются экономическим ростом городов. Вместе с тем, наличие внешних эффектов (экстерналий) требует активного вмешательства в рыночный механизм и использования соответствующих регуляторных средств. Отрицательное влияние загрязнителей обуславливает поиск решений проблем охраны окружающей среды.

С точки зрения потребителей товаров и услуг, принципы этического бизнеса сочетаются с “зеленой” логистикой и имеют непосредственное влияние на репутацию компаний. Раскрытие информации о нарушениях принципов охраны окружающей среды в

результате мониторинга деятельности предприятий, городов и регионов может иметь сокрушающий удар по деловому статусу. Существование выше указанных проблем обусловило необходимость данного исследования.

В процессе использования “зеленых” технологий в логистическом бизнесе сосредотачивается внимание на выбор поставщиков при минимальных затратах невозновляемых ресурсов, уменьшение запасов и соответствующее снижение потребности в складских помещениях; оптимизацию транспортных маршрутов с целью уменьшения количества выхлопных газов; уменьшение использования автомобильного транспорта и ориентация на экологически ориентированные виды транспорта; сокращение протяженности логистических цепей и уменьшение количества промежуточных складов сырья и готовой продукции; уменьшение объема бумажной работы.

Главной целью логистики как относительно молодой науки является повышение уровня прибыльности с учетом экономических издержек. При этом общественное мнение учитывает также социальное и экологическое влияние предпринимательской деятельности. Имидж города, который сочетается с развитой системой “зеленой” логистики, отождествляется с процветанием, привлекает туристов и зажиточных клиентов и таким образом укрепляет глобальные конкурентные позиции.

“Зеленый” индекс европейских городов учитывает показатели уровня муниципального менеджмента, качества воздуха, использования воды, развития зеленых зон, сооружений, использования энергетических ресурсов, загрязнения углекислым газом и др.

Богатые скандинавские страны увеличивают объемы инвестиций в экологически ориентированную инфраструктуру, что существенно влияет на их рейтинг. Экологически эффективная регуляторная политика наиболее полно отражается в Копенгагене.

Лидером в развитии экологически ориентированного транспорта является Стокгольм. Благоприятная правительственная политика поддерживает природоохранный имидж этого города.

Низкий уровень рейтинговых оценок по “зеленой” логистике городов в постсоциалистических стран обуславливает необходимость в эффективных мотивационных средствах и совершенных регуляторных механизмах.

Ключевые слова: сбой рыночного механизма (экстерналии), “зеленая” логистика, экологизация логистики, природоохранные меры.

Annotation

Shkolnyi O.O.

The development of “green” logistics in the European cities

The regional development and technological progress are closely related to the economic growth of cities. At the same time, the presence of external effects (externalities) requires the active interference in the market mechanism and application of appropriate regulatory tools. The negative influence of pollutions determines the need in finding solutions to the environmental problems.

The principles of ethical business are combined in the eyes of consumers of goods and services with “green” logistics and have a direct impact on the reputation of companies. Disclosures of violations in respect to the environmental principles that can be monitored in enterprises, cities and regions would have a devastating effect on their business status. The presence of such problems necessitates current study.

Green “technologies” in the logistics business are focused on the selection of non-renewable resources from suppliers at lower costs; diminishing of stocks in order to reduce the needs in storage facilities; optimizing traffic to reduce emissions of pollutants; reduction of road transportation usage and reliance on environmentally oriented modes of transport; lessening of

the logistics chains related to intermediate storage facilities with raw materials and finished products; reducing the volume of paperwork.

The main purpose of the relatively young science of logistics is the increasing profitability under considerations of economic costs. Public opinion tends to incorporate social and environmental impacts of entrepreneurial activities. The image of the city with a developed "green" logistics system associates with prosperity, attracts tourists and wealthy clients and generally strengthens its global competitive positions.

"Green" index of the European cities involves taking into account indicators of municipal management, air quality, water usage, urban areas development, transportation, buildings, energy usage, pollutions of carbon dioxide etc.

The wealthy Scandinavian countries increased investments in environmental infrastructure of cities that affected their ratings. Environmentally efficient policies are most reflected in Copenhagen, the capital city of Denmark.

The leader in environmentally oriented transportation is Stockholm. The favorable government policy maintains the environmental image of the city.

The low level of ratings in "green" logistics for cities in post-socialist countries requires the usage of effective motivational tools and improvement of regulatory mechanisms.

Key words: *market failures (externalities), "green" logistics, ecologization of logistics, conservation measures.*

УДК 336.77.067.21.004.14 (477)

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ КРЕДИТНОГО РИНКУ УКРАЇНИ

О.О. Непочатенко, доктор економічних наук

П.К. Бечко, кандидат економічних наук

Л.В. Барабаш, кандидат економічних наук

Уманський національний університет садівництва

У представленій статті проведено дослідження щодо періодизації етапів розвитку кредитного ринку України, визначено існуючі особливості та виокремлено проблемні аспекти його функціонування. Окреслено ключові сегменти, вдосконалення яких сприятиме стабілізації стану вітчизняного кредитного ринку.

Ключові слова: *кредитний ринок, банківська установа, іноземний капітал, національна валюта, іноземна валюта, проблемні кредити.*

Постановка проблеми. Функціонування держави, зокрема, її фінансово-економічного середовища, неможливе без ефективної кредитної складової, тобто – кредитного ринку. Останній є своєрідним регулюючим важелем, за допомогою якого визначається не лише стан економіки та її розвиток, а й успішність реалізації новітніх проектів, впровадження інноваційних тенденцій, розвиток інвестиційної складової. Ефективне використання інструментів кредитного ринку здатне відрегулювати стан економіки до налагодженого механізму та сприяти розвитку не лише великих