

3. History of Black Friday// [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.thebalance.com/what-is-the-history-of-black-friday-3305711>.
4. Чорна п'ятниця 2019 – що важливо і цікаво знати// [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://marketer.ua/ua/black-friday-2019>.

УДК 336.71.078.3(100)

Булатова О.В.

д.е.н., професор, перший проректор, професор кафедри економіки та міжнародних економічних відносин

Марена Т. В.

к.е.н., доцент, доцент кафедри економіки та міжнародних економічних відносин

БАЗЕЛЬ III: ОСОБЛИВОСТІ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ВИМОГ СТАНДАРТУ РЕГУЛЮВАННЯ БАНКІВСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ КРАЇНАМИ СВІТУ

Особливе місце, які займають банки у структурі фінансового посередництва в країнах світу, зростання ролі банківських установ у фінансуванні економічного розвитку, важливість забезпечення стійкості банківського сектору для підтримки загальної стабільності національних та регіональних фінансових систем обумовлюють перманентний науковий інтерес до дослідження різних аспектів функціонування банківських систем. Останніми роками особливий акцент з боку як теоретиків, так і фахівців-практиків робиться на удосконаленні регуляторних механізмів функціонування світової банківської системи та оцінці наслідків впровадження нормативів Базельського комітету з банківського нагляду у національні стандарти банківського регулювання. Зокрема, науковці відзначають, що незважаючи на те, що дотримання рекомендацій Базельського комітету національними системами банківського регулювання є достатньо складним та витратним процесом, водночас, удосконалення методів управління та оцінки банківських ризиків створює більш конкурентне середовище діяльності банків та підвищує значення ринкової дисципліни [1]. Ґрунтуючись на результатах аналізу розвитку вимог Базельського комітету, вітчизняні вчені визначають перешкоди у запровадженні вимог Базеля III до капіталу банків, на основі чого надають пропозиції щодо підвищення ефективності пруденційної діяльності для відновлення стійкості національного банківського сектору [2]. Разом із тим, науковці зазначають, що впровадження угод Базельського комітету має як позитивний, так і негативний вплив на національну банківську систему [3].

На сьогоднішній день Базельським комітетом з банківського нагляду прийнято три відповідні угоди (документи): Базель I, Базель II і Базель III. Одним з перших документів Базельського комітету, який заклав основи міжнародної гармонізації банківського регулювання та нагляду, став прийнятий у 1988 р. Базель I «Міжнародна конвергенція вимірювання капіталу та стандартів капіталу» («International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards») [4]. Незважаючи на усю важливість цього документа і значне поширення закладених у ньому принципів регулювання достатності капіталу, його практичне впровадження виявило певні недоліки. У зв'язку з цим у 2004 р. Базельським комітетом прийнято нову угоду – Базель II («International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards: A Revised Framework»). Метою прийняття документу Базель II стало сприяння капіталізації банків, удосконаленню систем управління банківськими ризиками і відповідному посиленню стабільності банківської системи в цілому.

Передбачалося, що у більшості країн імплементація вимог Базелю II триватиме до 2015 р., коли будуть повністю впроваджені всі його опори. Однак глобальна фінансова криза 2008-2009 рр. змусила національних регуляторів та міжнародні інституції шукати нові шляхи підвищення стійкості національних банківських систем. У результаті, у 2010-2011 рр. Базельським комітетом прийнято оновлені вимоги до регулювання банківської діяльності (Базель III), спрямовані на зміцнення фінансового стану банків і попередження ситуацій із прийняття банками надмірних ризиків. Базель III передбачає наступні напрями реформування нормативів регулювання стійкості банківських установ: підвищення якості, прозорості та удосконалення структури банківського капіталу (пропонується модифікація категорій капіталу першого та другого рівня і відмова від поняття капіталу третього рівня); посилення покриття ризиків капіталом; введення для банків показника левериджу; стимулювання заходів щодо створення резервних запасів капіталу та зниження проциклічності банківської діяльності; введення для транснаціональних банків показника мінімального рівня ліквідності.

Базель III впроваджує якісно нові нормативи, які забезпечуватимуть більш глибоке реформування системи банківського регулювання:

- 1) запровадження у структурі банківського капіталу буферу збереження капіталу (на рівні 2,5% статутного капіталу) і антициклічного буферу (у розмірі 0–2,5% звичайних акцій) з метою захисту банків від впливу фінансових криз та системних банківських ризиків;

- 2) запровадження у якості індикатора оцінки позикових коштів банку показника левериджу на рівні 3%;

3) розробка нормативів регулювання ліквідності банківських установ і запровадження двох коефіцієнтів ліквідності – коефіцієнту покриття ліквідності і коефіцієнту чистого стабільного фінансування;

4) запровадження методики визначення системно важливих банків (як для світового господарства, так і для національної економіки) на основі оцінки таких критеріїв, як: розмір та масштаби операцій банку, комплексний характер, взаємозв'язки банку, наявність субститутів банківських послуг, глобальна активність банку.

У 2017 р. Базельським комітетом опубліковано оновлений підсумковий пакет стандартів Базель III «Basel III: Finalising post-crisis reforms». Термін впровадження країнами вимог Базель III кілька разів переглядався і наразі припадає на 2022 р.

За оцінками Банку міжнародних розрахунків, станом на березень 2019 р. в усіх 27 країнах-членах Базельського комітету впроваджено нормативи достатності капіталу, нормативи покриття ліквідності та буферу збереження капіталу [5]. Водночас, прогрес у імplementації інших вимог Базелю III різниться за регіонами світу та окремими країнами, як це представлено у табл. 1 (відповідні частки розраховано як середні частки стандартів, прийнятих/не прийнятих/у процесі прийняття, у країнах регіону).

Найбільше просунулися із розробкою та впровадженням національних стандартів банківського регулювання відповідно до Базельських вимог розвинуті країни європейського регіону: з 19 нормативів, що стосуються достатності та структури капіталу, показників левериджу та ліквідності, визначення системно важливих банків і які мали бути впроваджені до січня 2019 р., стандарти прийнято у середньому за 63% нормативів, а решта нормативів (37%) знаходяться на стадії прийняття.

Таблиця 1

Стан імplementації вимог Базелю III країнами-членами Базельського комітету

Регіон	Частка стандартів у загальній кількості нормативів, які повинні бути впроваджені до січня 2019 р., %			
	прийняті стандарти	стандарти у процесі прийняття	не прийняті стандарти	дані щодо розробки стандартів відсутні
Американський	63	11	21	5
Європейський	63	37	-	-
Азійсько-Тихоокеанський	58	16	21	5
Інші країни	53	25	11	11

Примітка. Розраховано та складено на основі даних [5].

Нижчими є показники прогресу впровадження вимог Базельського комітету в американському та азійсько-тихоокеанському регіонах, де у середньому по 21% нормативів досі не знайшли відображення у відповідних стандартах регулювання національних банківських систем. Водночас, у прийнятті нормативів Базелю III навіть у країнах, що належать до одного глобального регіону, прослідковується певна гетерогенність. Так, найбільший прогрес серед країн американського регіону демонструє Бразилія, яка вже впровадила 18 (95%) з 19 нормативів у національні стандарти; найнижчий – Мексика, що розробила стандарти тільки за трьома нормативами (16%). У європейському регіоні Швейцарія, де впроваджено 95% нормативів, демонструє набагато кращі показники порівняно із країнами ЄС (32% стандартів прийнято, 68% - на стадії прийняття). Серед країн АТР Гонконг і Сінгапур імplementували у стандарти по 84% Базельських вимог, тоді як Китай – тільки 32%. Інші члени Базельського комітету (переважно, країни Близького Сходу та Африки) також мають різний рівень впровадження нормативів Базелю III. Зокрема, Саудівська Аравія, обігнавши деякі розвинуті країни, розробила і прийняла 95% стандартів; в ПАР прийнято 37% нормативів і ще 21% знаходяться у процесі розробки та імplementації.

Рекомендації Базелю III намагаються впроваджувати також банки з країн, що не є членами Базельського комітету. Попри ризик можливого зниження ліквідності банківських установ, регуляторні зміни, що відбуваються в національних банківських системах з урахуванням вимог Базельського комітету, в цілому позитивно впливають на їх стабільність. Зокрема, Базель III значною мірою сприяв посткризовому відновленню світової банківської системи.

Література

1. Мозговий О. Регуляторне середовище розвитку світової банківської системи / О. Мозговий, О. Павлюк // Міжнародна економічна політика. – 2017. - № 1. – С. 28-45.
2. Науменкова С. Базель I, II, III: розвиток підходів для зміцнення регуляторної основи / С. Науменкова // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2015. - №12(177). – С.39-48.
3. Стукало Н. В. Розвиток банківської системи України в контексті прийняття рекомендацій Базельського комітету / Н. В. Стукало, М. В. Литвин // Фінанси України. – 2011. – Вип.7. – С.62-72.

4. International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards: Basle Committee on Banking Supervision Document. Basle, 1988. [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.bis.org/publ/bcbs04a.pdf>.
5. Sixteenth progress report on adoption of the Basel regulatory framework: Basel Committee on Banking Supervision Report. – Bank for International Settlements, May 2019. – 80 p. [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.bis.org/bcbs/publ/d464.pdf>.

УДК 338.47(4-672ЄС)

Захарова О.В.

к.е.н., доцент, доцент кафедри економіки та міжнародних економічних відносин МДУ

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ КРАЇН ЄС

Ефективність розвитку транспортної системи оцінюється міжнародними організаціями в рамках досліджень, що ними проводяться. Так, рівень розвитку транспортної інфраструктури оцінюється як складова конкурентоспроможності країни в рамках методики оцінки Всесвітнім економічним форумом. Так, в структурі індексу глобальної конкурентоспроможності друга складова – «Інфраструктура», субскладовою виділяється «Транспортна інфраструктура», оцінка якої здійснюється за такими параметрами, як стан дорожньої, залізничної, авіаційної та водної інфраструктур [4].

За результатами оцінювання індексів глобальної конкурентоспроможності країн (2018р.) позиції країн ЄС за складовою «Транспортна інфраструктура» розподіляються наступним чином (рис. 1): найвищу позицію у світі серед країн ЄС, а саме 5 місце з оцінкою 85,5 (максимальна дорівнює 100) займають Нідерланди, які поступають рівнем розвитку транспортної інфраструктури Сінгапуру (1 місце, оцінка 92,1), Гонконгу (2 місце, оцінка 89,3), Швейцарії (3 місце, оцінка 87,6) та Південній Кореї (4 місце, оцінка 85,5). Шосту позицію в рейтингу займає Німеччина (84,7), дев'яту - Іспанія (82,0), десяту – Франція (81,8), одинадцяту – Великобританія (80,4).

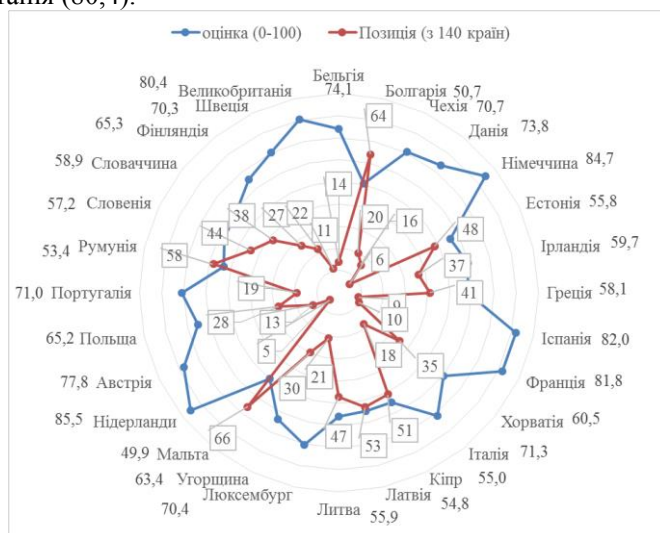


Рис. 1. Рейтинг країн ЄС у світі за рівнем розвитку транспортної інфраструктури [4]

Середня оцінка за ЄС-28 дорівнює 66,3. Отже, рівнем розвитку транспорту, вищим на загальноєвропейський характеризуються транспортні системи країн: Бельгії, Чехії, Данії, Люксембургу, Австрії, Польщі, Португалії, Фінляндії та Швеції. Середня оцінка за всіма країнами в рейтингу (140, які враховує ВЕФ) дорівнює 50,24. Отже, всі країни ЄС мають рівень розвитку транспортної інфраструктури, вищий за середньосвітовий показник.

Що стосується складових транспортної мережі, то позиції країн ЄС за рівнем розвитку дорожньої та залізничної інфраструктури представлені на рис. 2. До країн з найбільш розвиненим рівнем розвитку автомобільної мережі, що включає оцінки як розвитку та доступності дорожнього сполучення, так і якості доріг, належать Іспанія (3 місце у світі, оцінка 88,1), Франція (4 місце у світі, оцінка 88,0), Португалія (6 місце у світі, оцінка 87,2), Швеція (7 місце у світі, оцінка 86,6), Нідерланди (9 місце у світі, оцінка 84,2), Німеччина (10 місце у світі, оцінка 83,9). Середня оцінка розвитку дорожньої інфраструктури за ЄС-28 дорівнює 71,1. Таким чином, Бельгія, Данія, Хорватія, Італія, Кіпр, Литва, Люксембург, Австрія, Фінляндія та Великобританія мають рівень розвитку дорожньої інфраструктури, вищий за середній по ЄС-28. Щодо