

УДК 336.02:336.1: 336.6

Фінансово-кредитний механізм розвитку економіки та соціальної сфери: Матеріали IV Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 9 грудня 2021 р., м. Кропивницький. – К.: «Ексклюзив-Систем», 2021. - 141 с.

Для наукових працівників, викладачів, аспірантів, студентів, практиків

Редакційна колегія: **Левченко О.М.**, д.е.н., проф., **Шалімова Н.С.**, д.е.н., проф., **Сибірцев В.В.**, д.е.н., доц., **Базиліук А.В.**, д.е.н., проф., **Ковальчук К.Ф.**, д.е.н., проф., **Загребя І.Л.**, к.е.н., доц., **Попов В.М.**, к.е.н., доц. (*відп.секретар*), **Петренко Л.М.**, асист. (*техн.редактор*)

Представлені матеріали є результатами досліджень науковців та практиків з проблем фінансово-кредитного регулювання розвитку економіки та соціальної сфери. До збірника ввійшли тези доповідей, що розкривають проблеми сучасної фінансової науки та практики: розробки методів реалізації фінансової політики держави; фінансово-аналітичного забезпечення, податкового регулювання і страхового захисту суб'єктів підприємницької діяльності; напрямів реформування фінансів соціальної сфери та системи соціального забезпечення; оцінки впливу глобалізації економіки на розвиток фінансів; сучасних проблем обліку, аудиту та оподаткування; розвитку новітніх інформаційних технологій у фінансах.

ISBN 978-617-7942-19-0

Рекомендовано до друку Вченою радою Центральноукраїнського національного технічного університету (протокол № 5 від 20 грудня 2021 року)

Матеріали публікуються у авторській редакції.

За підбір і точність наведених фактів, цитат, даних, власних імен та іншої інформації несуть особисту відповідальність автори тез доповідей. Редакція може приймати рішення про публікацію статті в порядку обговорення, не поділяючи точки зору автора.

© Автори, 2021

© Центральноукраїнський національний технічний університет, 2021

Столярчук Н. В.
старший викладач кафедри менеджменту та економіки
Коваленко Н. О.
канд.пед. наук, доцент кафедри менеджменту та економіки
Льотна академія Національного авіаційного університету
м. Кропивницький, Україна

«ЗЕЛЕНІ» ОБЛІГАЦІЇ ЯК ІНСТРУМЕНТ СТАЛОГО РОЗВИТКУ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

Останнім часом, у масштабах світового господарства «зелене» фінансування отримало стрімкий розвиток. У 2019 році «зелені» облігації були випущені в глобальному масштабі на суму 257,7 мільярда доларів, демонструючи зростання на 51% в порівнянні з 2018 роком. Незважаючи на пандемію, цей імпульс тривав до 2020 року, при цьому у третьому кварталі 2019 року було випущено облігацій на 69,4 мільярда доларів, що є найвищим показником за будь-який третій квартал. На фондових ринках спостерігалися аналогічні тенденції: у другому кварталі 2020 року Morningstar зафіксувала приплив коштів до стійких фондів у розмірі 54,6 мільярда доларів [1].

Треба сказати, що перші «зелені» облігації були випущені Європейським інвестиційним банком (ЄІБ) у 2007 році під назвою Climate Awareness Bonds (бонди кліматичної спрямованості) і були призначені для фінансування проектів у галузі альтернативних джерел енергії та підвищення енергоефективності. У 2008 році Міжнародний банк реконструкції та розвитку (МБРР), що входить до групи Світового банку, випустив облігації, які вже безпосередньо були марковані як "зелені" (Green Bonds).

Авіаційна промисловість випередила інші галузі по досягненню цілей у сфері сталого розвитку. Початкові зобов'язання щодо забезпечення вуглецево-нейтрального зростання з 2020 року були прийняті Міжнародною організацією цивільної авіації у 2010 році, тобто за повні шість років до підписання Паризької угоди з клімату у 2016 році.

З того часу авіаційні компанії та організації лише збільшили свої зобов'язання. Тринадцять авіакомпаній в OneWorld і більше 500 аеропортів в АСІ Europe зобов'язалися до 2050 року досягти нульового рівня викидів вуглецю, інші компанії також націлені на аналогічні траєкторії декарбонізації [1].

Щоб було зрозуміло, декарбонізація, це низьковуглецева економіка, яка ґрунтується на низьковуглецевих джерелах енергії та має мінімальний обсяг емісії парникових газів в атмосферу, зокрема двоокису вуглецю.

Для авіаційної галузі в цілому, можна визначити чотири точки входу в короткострокову декарбонізацію з метою скорочення шкідливих викидів, це - операційна ефективність авіапідприємств, використання інноваційних технологій, використання стійкого енергетичного палива та заходи з вуглецевої компенсації [2].

Досягнення цілей, які взяли на себе авіакомпанії та аеропорти, вимагатиме величезних капіталовкладень. «Зелене» фінансування може, наразі, допомогти

галузі отримати цей капітал. При чому, цього вимагає і CORSIA (Carbon Offsetting Scheme for International Aviation) – система компенсації та скорочення викидів CO₂ для міжнародної авіації. На сьогодні понад 100 країн приймають добровільну участь у програмі CORSIA, серед яких є і Україна [3].

Загалом «зелене» фінансування пропонує ряд переваг для репутації, диверсифікації та потенційної прибутковості у всіх галузях економіки для емітентів та інвесторів, незважаючи на те, що існує і ряд недоліків (див. табл.1).

Таблиця 1 - Переваги та недоліки «зеленого» фінансування для учасників процесу

	Переваги	Недоліки/виклики
Емітенти	Забезпечує репутаційні переваги та диверсифікує базу інвесторів	Додаткова бюрократія
	У деяких випадках нижчі відсотки в порівнянні зі звичайними облігаціями	Вартість перевірки, звітності та вимоги прозорості
	Зміцнює внутрішню єдність та інтеграцію між зацікавленими сторонами	Надмірно суворі обмеження можуть зменшити вибір активів, які мають право на включення до угод із «зеленими» облігаціями.
Інвестори	Репутаційний бенефіціар для інвестицій у ESG	Відсотки можуть бути нижчими в порівнянні зі звичайними облігаціями
	В умовах пандемії covid-19 криві прибутковості «зелених» облігацій виявилися стійкими.	«Зелені» облігації випускають дуже небагато галузей. У той час, як пропозиція поступово збільшується, вибір інвесторів обмежений.

Джерело [1].

Вигоди для репутації, можливо, переважають в сфері авіації, оскільки, це єдиний сектор, що визначений як «складний», з точки зору інвесторів.

Хоча цільові інструменти справді відкривають в авіації відповідні можливості, вони також утворюють конфлікт інтересів. У той час як підприємства авіаційної галузі винагороджуються зменшенням відсотків за досягнення цілей (зменшення викидів CO₂), інвестор навпаки винагороджується, коли цілі не досягаються. У крайніх випадках інвестори можуть прагнути до вищої прибутковості шляхом вибіркового інвестування у випуски, які можуть не відповідати цільовим показникам. Таким чином, виникає гостра необхідність у зацікавленні інвесторів за допомогою вдосконалення відповідних механізмів регулювання «зеленого» фінансування [4].

Що стосується екологічної цінності «зеленого» фінансування, то вона настільки ж надійна, наскільки надійні класифікація, вимірювання та прозорість фізичних впливів. Основними напрямками підвищення цінності «зеленого» фінансування у міжнародній авіації можуть бути, як розширення таксономії ЄС на авіацію з метою легітимізації секторального використання, так і використання технології блокчейну для підвищення відстеження «зелених» активів.

Література:

1. The opportunity for green finance in the aviation sector. By Alastair Blanshard and Mekahl Vohra. *ICF International*: веб-сайт. URL: <http://surl.li/avnsk> (дата звернення: 30.11.2021).
2. Etihad's \$600 million Sustainability-linked Sukuk: the first of many things. *NATIXIS. corporate&investment banking. Our green DNA* : веб-сайт. URL: <http://surl.li/avnsq> (дата звернення: 30.11.2021).
3. Державна авіаційна служба України. Охорона навколишнього середовища. *Офіційний сайт Державіа служби України* : веб-сайт. URL: <https://avia.gov.ua/corsia/> (дата звернення: 30.11.2021).
4. Зеленые облигации в Украине: какие направления их использования и какие сектора финансирования являются перспективными? *Вісник. Офіційне видання ГФС України* : веб-сайт. URL: <http://surl.li/avnsx> (дата звернення: 30.11.2021).

Сухомлин М. О.

канд. екон. наук, доцент кафедри міжнародних економічних відносин
Центральноукраїнський національний технічний університет
м. Кропивницький, Україна

УКРАЇНА В МІЖНАРОДНИХ ФІНАНСОВИХ ІНСТИТУЦІЯХ: РЕАЛІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Міжнародні фінансові організації є однією з головних структур в системі світової економіки. Вони є вагомим важелем регулювання фінансових ресурсів, які необхідні країнам для подальшого їх розвитку. В поєднанні з міжнародною валютно-фінансовою системою, міжнародні організації сприяють обміну товарами і послугами, руху капітала між країнами і підтримують стійке економічне зростання.

Для того щоб ця система була ефективною, вона повинна задовольняти потреби як окремих країн, так і системи в цілому, враховуючи постійно змінюючі економічні і фінансові зв'язки в глобалізованому світі.

Проблемам впливу міжнародним інституцій на формування фінансової глобальної системи в сучасних умовах присвячені праці П. Робсона, Т. Веблена, П. Герба, Г. Томсона, Дж. Сороса, О. Білоруса, А. Філіпенка, О. Шниркова та ін.

Торкаючись цієї проблеми, слід відзначити що міжнародні фінансові інституції слід розглядати не тільки як регулюючий міждержавний фінансовий механізм але і як важливий стабілізуючий фактор глобальної фінансової системи. В той же час інтегруючись до міжнародного фінансового середовища зокрема міжнародного валютного фонду (МВФ) Україна посилює свої позитивні трансформаційні зміни що відбуваються в різних сферах економіки держави.

Міжнародний Валютний Фонд, як спеціалізована установа ООН є одним з основних інструментів впливу на формування економічної політики держав учасниць. Цей фонд направлений на підтримку стабільності міжнародної