

частіше зацікавлені розкривати таку інформацію. В Україні таких випадків значно менше.

Для більш ефективної протидії шахрайським схемам у банках необхідно вибудовувати три рівні захисту. Перший рівень – робота з фахівцями фронт-офісу, які беруть участь в безпосередньому прийнятті заявки та видачі кредиту, адже саме вони найчастіше найбільш чутливі до впливу шахраїв або самі ними є. Другий – це підрозділи з управління ризиками та бек-офісні підрозділи, які здійснюють перевірку позичальника та оцінку заставних активів. Третій – проведення внутрішнього аудиту, періодичність якого повинен визначати комітет з управління ризиками конкретного банку в залежності від рівня кредитних ризиків у портфелі банку. Для попередження шахрайства важливо працювати зі співробітниками на кожній лінії захисту.

Очевидно, що банківська система знаходиться у зоні підвищеного ризику. Це обумовлюється тим, що практично вся банківська діяльність, починаючи від оформлення кредиту, і закінчуючи інкасацією грошових коштів, є досить ризикованою. Значна кількість як зовнішніх, так і внутрішніх загроз можуть завдати роботі банку, його співробітникам та клієнтам суттєвих втрат. За умов, що склалися, банки повинні систематично відстежувати наявність усіх видів загроз, вивчати можливості та шляхи їх попередження, вживати всіх можливих заходів щодо їх локалізації та нейтралізації шкідливих наслідків.

Література:

1. Реорганізація та ліквідація // Офіційний сайт НБУ: https://bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=75535#201 (Дата звернення 26.10.2018)
2. Статистика злочинів: <http://news.liga.net/> (Дата звернення 26.10.2018)
3. Правовий вісник Української академії банківської справи № 1(10) 2014 р.
4. Чернявський С.С. Фінансове шахрайство: методологічні засади розслідування: [монографія] / С.С. Чернявський. – К.: Хай- ТекПрес, 2010. – 624 с.
5. . Фонд гарантування звернувся до Генеральної прокуратури України та Національного антикорупційного бюро України : <http://www.fg.gov.ua/news/-7732-fondharantuvannia-zvernuvsia-do-heneralnoi-prokuratury-ukrainy-ta-natsional-noho-antykoruptsiinoho-biuroukrainy>. (Дата звернення 26.10.2018)
6. Masshtaby kiber prestupnosti v Ukraine [The scale of cyber crime in Ukraine]. (n. d). ema.com.ua. Retrieved from : <https://ema.com.ua/cybercrime-in-ukraine-video> [in Ukrainian]. (Дата звернення 26.10.2018)

Євген ЧАЙКОВСЬКИЙ

студент інституту права та психології

Національний університет «Львівська політехніка»,

студент навчально-наукового інституту інноваційних освітніх технологій

Тернопільський національний економічний університет

Науковий керівник :

к.е.н., доцент кафедри банківської справи Чайковський Я.І.

ВИКОРИСТАННЯ ПЛАТІЖНОЇ КАРТКИ ЯК ІННОВАЦІЙНОГО ЗАСОБУ ОПЛАТИ ЗА ПОСЛУГИ ТРАНСПОРТНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ

За останні роки інфраструктура платіжних електронних карток в Україні швидко розвивалась. Українські власники платіжних карток дедалі частіше переходять від зняття готівки в банкоматах до безготівкової оплати товарів і послуг, що відповідає досвіду більш розвинених ринків, зокрема Польщі.

Стратегічним напрямом для розвитку безготівкових розрахунків за допомогою платіжних карток є транспортна інфраструктура. *Автоматизація оплати транспортних послуг є важливим напрямом розвитку транспортних підприємств [2].* З одного боку, використання безготівкових розрахунків надає змогу містам скоротити готівковий грошовий обіг на громадському транспорті, а з іншого боку, спрощує пасажирам оплату транспортних послуг.

Більшість населених пунктів України планують запровадити систему автоматизованого збору оплати транспортних послуг. У той же час існують міста, які у реалізації електронних квитків випередили інші [3, с. 10].

Зокрема, в Тернополі в 2017 році розробили та запровадили електронний квиток (соціальні картка тернополянина) для розрахунків за транспортні послуги. Розвиває та підтримує цей проект міжнародна платіжна система Visa, яка вирішила, що обслуговування має бути максимально зручним для користування. Тому за проїзд можна розраховуватися не лише картою компанії Visa, а й будь-якої іншої платіжної системи [1].

Однак загальна картина полягає в тому, що як влада українських міст, так і перевізники загалом не готові до запровадження автоматизованого збору оплати. Тому необхідна розробка і впровадження автоматизованого збору оплати транспортних послуг на національному рівні та концептуальна, технічна та організаційна підтримка влади на місцях [3, с. 10].

Необхідно переглянути та уніфікувати на національному рівні структуру тарифів і систему субсидій для спрощення схеми і направляти субсидії безпосередньо отримувачам.

Інновації дають можливість транспортним організаціям надавати кращі та зручніші транспортні послуги клієнтам, які можуть користуватися всіма перевагами нових інноваційних технологій і рішень, зокрема точний графік, як у Польщі, економічно ефективні тарифи, кращий прогноз для транспортних засобів та ін. [3, с. 10].

З іншого боку, надавачі транспортних послуг можуть оптимізувати свою діяльність з метою задоволення потреб клієнтів та бути рентабельнішими. Постачальники транспортних послуг можуть зменшити власні витрати та збільшити доходи. Так, наслідком кращої структури тарифів, автоматизованого збору оплати транспортних послуг та адресної системи розподілу субсидій бенефіціарам може бути збільшення доходів транспортних організацій.

Реальна інформація про попит на транспортні послуги допомагає оптимізувати витрати як держави, так і муніципальним органам влади, на транспортний сектор економіки, що дозволить досягти кращих результатів за менші витрати та покращити якість обслуговування надання транспортних послуг клієнтам.

Зважаючи на розвиток безконтактних технологій у всьому світі, мобільних телефонів з технологією NFC, різних пристроїв-носіїв та безконтактних банківських карток, видається доцільним використовувати прийом банківських карток як альтернативу оплаті транспортних послуг. Наявність інфраструктури для прийому банківських карток у громадському транспорті стане каталізатором для збільшення емісії безконтактних карток, що в короткостроковій перспективі дозволить використовувати банківські картки як засіб одноразової поїздки. Також зростає привабливість громадського транспорту для відвідувачів міста. У відвідувачів не виникатиме жодних проблем з оплатою поїздки і купівлею засобів оплати подорожей у незнайомому місті [3, с. 11].

Оскільки транспортні картки будуть широко поширені серед мешканців міста, доречно мати технічну можливість використовувати дані картки для інших цілей. Ці транспортні картки будуть використовуватися з метою оплати стоянок, прокату велосипедів, музеїв, театрів та інших послуг, що надаються жителям та гостям міста. З метою забезпечення сумісності не тільки між транспортними організаціями, але й іншими учасниками екосистеми, зокрема споживачами транспортних послуг, банківськими установами, місцевими та державними органами влади. Усі сторони екосистеми повинні дотримуватися стандартів і загальних світових рекомендацій під час впровадження нових послуг, зокрема розрахунків безконтактними платіжними картками.

Для громадян, які мають право на пільгові поїздки громадським транспортом, транспортні картки повинні передбачати спеціальні тарифи.

Автоматизована система збору тарифу повинна бути побудована за допомогою безконтактних карток із достатнім рівнем безпеки від відтворення та підробки карток. Ця система має забезпечити гнучкі способи поповнення транспортних карток. Однак вартість створення додаткової інфраструктури транспортних карток повинна бути мінімізована шляхом активного використання віддалених сервісних каналів, зокрема мережі Інтернет і мобільних пристроїв [3, с. 12].

Оскільки можуть виникнути проблеми з використанням каналів мобільного зв'язку, автоматизована система збору оплати повинна приймати рішення під час плати за перевезення, тобто найкращим способом є використання транспортних карток як автономних транспортних гаманців.

Останні шість років, 2012-2017 роки, значно вплинули на динаміку випуску і використання платіжних карток в Україні. Використання платіжних карток в Україні зростає, незважаючи на економічну та банківську кризи 2014-2015 років. Платіжні картки є одним з безготівкових платіжних інструментів в Україні.

У 2012-2017 роках баланс використання платіжних карток зміщується в сторону безготівкових платежів, оскільки кількість операцій зі зняття готівки зменшувалася в 2014-2015 роках та збільшувалися обсяг і кількість отримання готівки повільніше, ніж сума та кількість безготівкових платежів у 2012-2017 роках. У результаті частка безготівкових платежів за сумою досягла 39,3 % на 1 січня 2018 року та за кількістю безготівкових платежів з 2014 року перевищує 50 % і збільшилася до 74,8 % на 1 січня 2018 року.

Запуск спільного з Національним банком України партнерами проекту з оплати проїзду в громадському транспорті безконтактними картками MasterCard, Visa та «ПРОСТІР» є черговим кроком у напрямі широкого впровадження електронних розрахунків. Розвиток інноваційних зручних та цікавих для споживачів платіжних інструментів дасть змогу сформувати у громадян звички безготівкових розрахунків, що властиво для розвинених країн.

Громадський транспорт в Україні обмежується, в основному, трьома традиційними транспортними засобами: трамвай, тролейбус та автобус у більшості міських районів. У якості громадського транспорту широко використовуються таксі, а також маршрутки. У переважній більшості міст України оплата послуг транспортних організацій здійснюється паперовим квитком, або готівкою, крім Дніпра та Тернополя, де використовуються картки.

Так, у 2017 році в Тернополі запровадили систему електронних квитків. Запровадження в Тернополі оплати проїзду в громадському транспорті, яка поширена в світі, за допомогою інноваційних систем, зокрема електронного квитка (соціальна

картка тернополянина), безконтактних банківських платіжних карток та NFC-пристроїв, є прогресивним проектом для громади Тернополя в напрямку створення міської системи перевезення пасажирів.

Пропозиції щодо переходу від використання готівки до розвитку безготівкових розрахунків за транспортні послуги сприяли б скороченню обсягу готівкового обігу. Напрямами розвитку безготівкових розрахунків є впровадження новітніх інноваційних технологій, використання безконтактних платіжних карток для оплати в громадському транспорті. Проведене нами більш глибоке дослідження здійснення дистанційного обслуговування рахунку клієнта за допомогою систем масових платежів «клієнт-банк», «клієнт-Інтернет-банк», «телефонний банкінг», «миттєва безконтактна оплата» та ін. дозволить запропонувати напрями зменшення готівкового обігу, зменшення тіньової економіки та збільшення безготівкових розрахунків для забезпечення стабільності економіки.

Література:

1. Миколайчук О. За проїзд у транспорті Тернополі можна розраховуватися банківською картою [Електронний ресурс] О. Миколайчук // Номер один. – 2018. – Режим доступу : <http://www.gazeta1.com/statti/za-proyizd-u-transporti-ternopolya-mozhna-rozrahuvatysya-bankivskoyu-kartkoyu/>.

2. Оплатити проїзд безконтактною картою MasterCard тепер можна на всіх станціях київського метро [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://newsroom.mastercard.com/eu/uk/press-releases/>.

3. Система е-квиток в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : file:///F:/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%8F%202018/Final_Report_e-ticket_UA.pdf.

Христина ЧИПУРКА

*студентка факультету економіки та управління
Тернопільський національний економічний університет*

Науковий керівник:

викладач Сегеда Л.М.

СУЧАСНИЙ СТАН КРЕДИТУВАННЯ В УКРАЇНІ

Підвищення ефективності банківського сектору країни – одна з актуальних, гострих і складних проблем, яка є на сьогодні. Один з найважливіших важелів розвитку кредитних відносин України – це визначення оптимальних умов і способів кредитування, на основі яких будуються і розвиваються відносини між банком і позичальником коштів. Дослідженням цього питання займалися багато вітчизняних економістів, серед яких: Вовк В.Я., Жукова Н.К., Кузнецова Л.В., Мороз А.П., Юркевич О.М. та інші. Незважаючи на велику кількість досліджень, кредитна діяльність потребує постійного аналізу, який є запорукою якісного управління кредитною діяльністю, в сучасних умовах розвитку країни. На сьогоднішній день банківські установи дещо уповільнили свою діяльність на ринку кредитування, що є безумовним наслідком економічних та політичних процесів, які похитнули економіку нашої держави.

У ринковій економіці роль кредиту полягає в оптимізації пропорцій суспільного відтворення, здійсненні грошових розрахунків, уникаючи неплатежів, запровадження передових технологій та новітньої техніки у виробництво, вирішення житлової проблеми тощо. Кредитування є однією з традиційних банківських операцій, адже прибутки від їх здійснення не лише займають одну з провідних місць у структурі