

УДК 334.72:338.245](06)

ISBN 978-966-695-602-9

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ

ХАРКІВСЬКА МІСЬКА РАДА

ХАРКІВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ

ХАРКІВСЬКА ОБЛАСНА РАДА

ВГО «СОЮЗ УКРАЇНОК»

FACULTY OF ECONOMICS VŠB-TECHNICAL UNIVERSITY OF OSTRAVA

DEPARTMENT OF ECONOMICS INSUBRIA UNIVERSITY

ТБІЛІСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ІВАНЕ ДЖАВАХІШВІЛІ, ГРУЗІЯ

ПІВНІЧНО-СХІДНИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР НАН І МОН УКРАЇНИ

**ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ МІСЬКОГО
ГОСПОДАРСТВА імені О. М. БЕКЕТОВА**

ПІДПРИЄМНИЦТВО ТА БІЗНЕС-АДМІНІСТРУВАННЯ У ВОЄННИЙ ЧАС: СУЧАСНІ ВИКЛИКИ, ТРЕНДИ ТА ТРАНСФОРМАЦІЇ

МАТЕРІАЛИ

міжнародної науково-практичної інтернет-конференції

(01 – 28 лютого 2024 року)

Харків – 2024

УДК 334.72:338.245](06)

ПЗ2

Редакційна колегія:

Бубенко П. Т. – д-р екон. наук, проф. кафедри підприємництва та бізнес-адміністрування Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова;

Палант О. Ю. – д-р екон. наук, проф. кафедри підприємництва та бізнес-адміністрування Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова;

Рудаченко О. О. – д-р екон. наук, проф. кафедри підприємництва та бізнес-адміністрування Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова

Рекомендовано до друку Вченою радою Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова, протокол № 8 від 23 лютого 2024 р.

Підприємництво та бізнес-адміністрування у воєнний час: сучасні виклики, тренди та трансформації : матеріали міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., Харків, 01 – 28 лютого 2024 р. / [редкол. : П. Т. Бубенко, О. Ю. Палант, О. О. Рудаченко] ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова [та ін.]. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2024. – 372 с.

ISBN 978-966-695-602-9

У збірнику наведені матеріали міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «ПІДПРИЄМНИЦТВО ТА БІЗНЕС-АДМІНІСТРУВАННЯ У ВОЄННИЙ ЧАС: СУЧАСНІ ВИКЛИКИ, ТРЕНДИ ТА ТРАНСФОРМАЦІЇ», яка проходила з 01 лютого по 28 лютого 2024 року в Харківському національному університеті міського господарства імені О. М. Бекетова. Розглядалися питання та здійснювалась розробка рекомендацій з вирішення проблем управління економічними процесами в сучасних економічних умовах.

УДК 334.72:338.245](06)

ISBN 978-966-695-602-9

© Колектив авторів, 2024

© ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2024

забезпечення стабільної роботи підприємства, моніторинг і діагностика рівня економічної безпеки підприємства за допомогою певних методів, ідентифікація загроз і попередження їх впливу на діяльність будівельного підприємства.

Для досягнення мети управління економічною безпекою необхідно вирішити низку завдань, основними з яких є:

- ідентифікація реальних і прогнозування потенційних небезпек і загроз;
- розробка стратегій для запобігання, ослаблення та ліквідації потенційних небезпек і загроз;
- створення ресурсів, необхідних для забезпечення безпеки підприємства;
- координація взаємодії з правоохоронними та контролюючими органами для запобігання і припинення правопорушень.

Швидкість зміни стану підприємства в залежності від зовнішніх обставин є показником ефективності процесу управління економічною безпекою підприємства. У процесі роботи будівельного підприємства постійно підтримується достатній рівень економічної безпеки. Головною метою процесу прийняття управлінських рішень для підтримання достатнього рівня економічної безпеки є забезпечення стабільної роботи підприємства, моніторинг і діагностика рівня економічної безпеки підприємства за допомогою певних методів, ідентифікація загроз і попередження їх впливу на діяльність будівельного підприємства.

Список використаних джерел:

1. Ткаченко Т.П., Тульчинська С.О. Особливості управління економічною безпекою будівельних підприємств у воєнний період. *Economic Synergy*. 2023. № 3. С. 192–201.

2. Алькема В.Г. Аналіз системи економічної безпеки суб'єктів господарської діяльності. *Фінансова система України. Наукові записки. Серія «Економіка»*. 2012. № 16. С. 99-107.

СТРАТЕГІЇ ДО ФОРМУВАННЯ ФРАХТУВАННЯ ФЛОТУ В УМОВАХ ТУРБУЛЕНТНОГО БІЗНЕС-СЕРЕДОВИЩА

С. О. КРАМСЬКИЙ, к.т.н., доцент

Одеський державний екологічний університет, м.Одеса

Інститут ринку економіко-екологічних досліджень, м.Одеса,

Судноплавні компанії формують свою поточну стратегічну позицію зі спеціалізації флоту щодо вантажів, що перевозяться, і регіонів операторської діяльності, а так само в системі вертикальної інтеграції. Отже обсяг вантажопотоків є збільшенням ринкової частки; при зростанні обсягів вантажопотоків збереження ринкової частки передбачає пропорційне зростання провізної спроможності суден компанії; освоєння нових сегментів фрахтового ринку, в тому числі при освоєнні нових форм судноплавства (наприклад, відкриття контейнерних ліній компанією, яка до цього займалася тільки траповими перевезеннями), є виходом на нові транспортні ринки; крім того,

окремі судноплавні компанії створюються для транспортного забезпечення поставок великих виробників (трейдерів товарів), тому необхідність забезпечення заданого обсягу поставок може також призводити до необхідності поповнення флоту.

Мета дослідження передбачає поповнення торгового флоту України, пов'язані з конкурентними стратегіями, або з виробничою необхідністю судноплавних компаній у повоєнний період.

Так, поповнення флоту може здійснюватися не тільки шляхом придбання, а й шляхом довгострокової оренди суден у бербоут-чартер або тайм-чартер. Оренда суден у тайм-чартер дозволяє здійснити поповнення флоту для середньострокової перспективи [1]. Таким чином, проект поповнення флоту може бути проектом придбання судна, але проект придбання судна не завжди є проектом поповнення флоту України. Відзначимо той факт, що оренда суден у тайм-чартер відноситься до виробничої діяльності судноплавних компаній, як один із варіантів комерційної експлуатації суден [2]. Оренда суден у бербоут-чартер є різновидом «лізингових проектів, в галузі судноплавства входять до широкого спектру проектів із зовнішнім фінансуванням». Як відомо, у будь-якого підприємства виділяються такі види діяльностей – інвестиційна, операційна та фінансова.

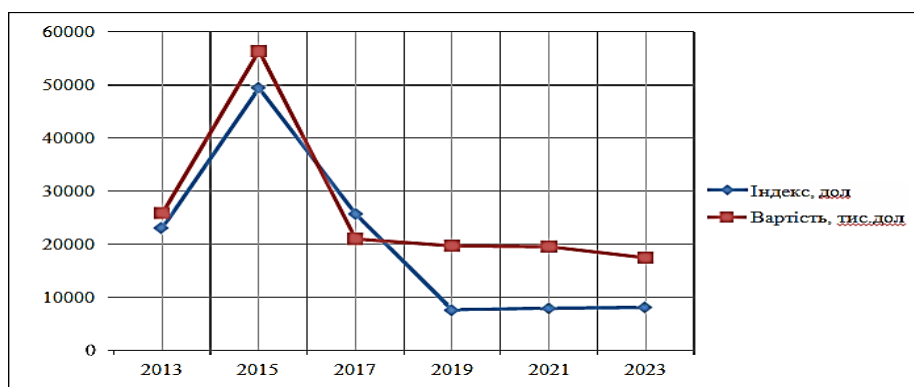


Рисунок 1. – Порівняльна динаміка вартості суден та Балтійського фрахтового індексу

Тому проекти поповнення флоту пов'язані із здійсненням інвестиційної та операційної діяльностей судноплавних компаній. Розглядаючи проекти придбання, як варіант поповнення флоту, в [3] зазначається, що кожне знову придбане судноплавною компанією судно повинно розглядатися як актив компанії, коли воно працює, і як пасив, коли воно не діє під час воєнного стану. Таким чином, тенденція фрахтових ставок (у тому числі ставок тайм-чартеру, ставок оренди суден), що відображає можливості застосування судна, визначає і тенденцію середнього рівня вартості суден. На рис.1. надано графіки, що описують динаміку Балтійського фрахтового індексу (заснованого на усереднених значеннях ставок тайм-чартеру) і середньої вартості балкерів-панамаксів. Для судноплавної компанії дохід формується на базі фрахтових ставок, тому припливи грошових коштів за проектами поповнення флоту засновані на фрахтових ставках (тайм-чартеру і рейсового чартеру). Відзначимо, що (як вище було підкреслено) поповнення флоту, найчастіше, орієнтоване на

власну комерційну експлуатацію (з можливою участю компаній, які займаються комерційним менеджментом суден) [4]. Дохід компаній, для яких судно є виключно інструментом приросту капіталу, заснований або на різниці вартостей придбання і продажу судна, або на лізингових платежах (ставках бербоут-чартеру). При цьому для проектів обох видів на величину відтоків грошових коштів впливає вартість використання позикових коштів (процентна ставка), на притоки грошових коштів – вартість судна при продажу. З урахуванням того, що судноплавні компанії у разі роботи суден на умовах рейсового чартеру (у трамповому судноплаванні), або в лінійному секторі судноплавання (також послідовними рейсами) оплачують бункер, то його ціна також визначає величину відтоків грошових коштів. Отже, обґрунтовано, що «проект придбання судна», оскільки судно може набуватися фінансовими, лізинговими компаніями як засіб приросту капіталу, а не як засіб забезпечення певного обсягу перевезень. Специфіка зазначених двох категорій проектів виявляється у формуванні потоків грошових коштів. Для судноплавної компанії дохід формується на базі фрахтових ставок, тому припливи грошових коштів за проектами поповнення флоту засновані на фрахтових ставках (тайм-чартеру і рейсового чартеру). Відзначимо, що (як вище було підкреслено) поповнення флоту, найчастіше, орієнтоване на власну комерційну експлуатацію (з можливою участю компаній, які займаються комерційним менеджментом суден). На відміну від розглянутих варіантів, поповнення флоту на базі оренди в тайм-чартер не є інвестиційним проектом [5]. Граничний термін тайм-чартерних угод – 5 років, але більшість не перевищує 3 роки. На етапі завершення відбувається передача судна судовласнику, тому тривалість даного етапу, як правило, відповідає тривалості переходу судна до обумовленого місця призначення. Включення до складу зацікавлених осіб інших судноплавних компаній обумовлено тим, що один із варіантів комерційного використання судна – здача його в тайм-чартер, а в цьому випадку інші судовласники стають споживачами «корисних властивостей» судна. Таким чином, можна зробити такі висновки:

- поповнення флоту відіграє важливу роль в оновленні основних засобів судноплавних компаній, а також у досягненні цілей конкуренції;
- в якості варіантів поповнення флоту виступають: будівництво суден, придбання суден, лізинг (бербоут-чартер), коротко- і середньострокова оренда суден (тайм-чартер) поповнення флоту реалізується через проект, мультипроект, програму, портфель. Стратегічні цілі судноплавних компаній, а також необхідність компенсації природних процесів списання старого тоннажу на злам, визначають необхідність поповнення флоту. Встановлено, що в якості варіантів поповнення флоту виступають: будівництва суден, придбання суден, лізинг (бербоут-чартер), коротко- і середньострокова оренда суден (тайм-чартер).

Список використаних джерел:

1. Kramskyi S., Kolodinskyi S., Zakharchenko O. Conceptual model for managing the phases of implementation of infrastructure projects and programmes in the post-war period. *Scientific Bulletin of Mukachevo State University. Series “Economics”*, 2023. 10(3), 33-40. doi: 10.52566/msu-econ3.2023.33.

2. Kramskyi S.O. Current trends and problems of the Ukrainian market of eggs & egg products in the conditions of uncertainty. *Economic Innovations*. Odesa: IMEER of NASU, 2022. 2(83). P. 100-109.

3. Kolodynskyi S.B., Zakharchenko O.V., Kramskyi S.O. Internet marketing infrastructure to support the innovative development of the region. *Economic Innovations*. Odesa: SO IMEER OF NASU, 2022. 24. 3(84). P. 51-59.

4. Крамський С.О., Захарченко О.В. Організаційна модель управління етапами реалізації програм інфраструктурних проєктів. “Управління розвитком складних систем”. Київ: КНУБА. 2022. 4(52). С.28-34.

5. Крамський С.О., Кудлай І.В., Цуканов О.Ю. Роль людського фактора в підвищенні економічної безпеки судноплавства. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. Одеса: ОНУ ім. І.І. Мечникова, 2020. С.249-267.

РОЛЬ СТРАТЕГІЇ УПРАВЛІННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИМ КАПІТАЛОМ НА ПІДПРИЄМСТВІ

С. Г. ТУРЧІНА, к.е.н., доцент

*В. В. АЗАРОВ, здобувач наукового ступеня доктор філософії
Сумський національний аграрний університет*

У умовах динамічного розвитку високих технологій і жорсткої конкуренції особливого значення набуває інтелектуальний капітал. Він є основним ресурсом для забезпечення конкурентоспроможності будь-якого господарюючого суб'єкта. Використання потенціалу інтелектуального капіталу здатне забезпечити проривний економічний розвиток як на рівні підприємств так і на рівні держави [1].

Інтелектуальний капітал – це перш за все люди та знання, якими вони володіють, а також їх навички і все те, що допомагає ефективно використовувати ці знання та навички, збірне поняття для визначення нематеріальних цінностей, котрі об'єктивно підвищують ринкову вартість компанії. В цьому значенні інтелектуальний капітал включає кваліфіковану, зібрану разом робочу силу і контракти з провідними спеціалістами (людський капітал); інтелектуальну власність, інформаційні ресурси, локальні мережі (організаційний капітал); відносини з клієнтами, широко відомі товарні знаки тощо (клієнтський капітал) [2].

Варто відмітити, що більшість сучасних українських керівників підприємств розуміють значущість інтелектуального капіталу, як джерела формування вартості компанії. Практика доводить, що іноді, маючи незначні фінансові засоби, при залученні та правильному використанні інтелектуальних ресурсів, компанія цілком здатна досягати успіху на ринку.

Однак, доводиться констатувати, що війна на території України завдала значних втрат національному інтелектуальному капіталу та науково-технічному потенціалу. Велика частка висококваліфікованих кадрів вимушено мігрувала за кордон, також у цьому зв'язку, спостерігається зміна виду діяльності, фіксується суттєве зниження рівню трансформації інтелектуального потенціалу у виробництво.