

**Міністерство освіти і науки України
Державний біотехнологічний університет**

**Глобалізація та розвиток
інноваційних систем: тенденції,
виклики, перспективи**



**Матеріали
II Міжнародної науково-практичної
конференції
(14-15 березня 2024 р.)**

Харків - 2024

**MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE
STATE BIOTECHNOLOGICAL UNIVERSITY**

**Globalization and Development of
Innovation Systems: Tendencies, Challenges,
and Prospects**

**Materials of
the II International Scientific Practical Conference,**

14-15 March 2024



Kharkiv - 2024

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Михайлов В.М., д-р техн. наук, проф. (*голова оргкомітету*);

Серік М.Л., канд. техн. наук, доцент; **Ларіна Т.Ф.**, д-р екон. наук, проф.
(*заступники голови оргкомітету*).

Члени оргкомітету:

Анісімова О.В., канд. екон. наук, доц.; **Антощенкова В.В.**, д-р екон. наук, доц.;

Бабан Т.О., канд. екон. наук, доц.; **Вітковський Ю.П.**, д-р екон. наук, проф.;

Ганущак-Єфіменко Л.М., д-р екон. наук, проф.; **Гоель Аміт Кумар**, доц.;

Готра В.В., д-р екон. наук, проф.; **Дарр Д.**, Ph.D., проф.; **Джексон Тім**, директор

курсу; **Діброва А.Д.**, д-р екон. наук, проф.; **Єсенгазієва С.К.**, канд. екон. наук.,

проф.; **Кучер А.В.**, д-р екон. наук, ст. досл.; **Кюрчев С.В.**, д-р техн. наук, проф.;

Ломовських Л.О., д-р екон. наук, проф.; **Мандич О.В.**, д-р екон. наук, проф.;

Онегіна В.М., д-р екон. наук, профе.; **Пащенко Ю.В.**, канд. екон. наук, доц.;

Ренбілас Р., Ph.D., проф.; **Філімонов Ю.Л.**, канд. екон. наук, доц.;

Яковлева В.П.

Глобалізація та розвиток інноваційних систем: тенденції, виклики, перспективи [Електронне видання]: матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф., 14-15 березня 2024 р. / Держ. біотехнологічний ун-т. – Харків, 2024. – 565 с.

До збірника матеріалів конференції увійшли тези доповідей, що стали предметом наукових дискусій учасників II Міжнародної науково-практичної конференції «Глобалізація та розвиток інноваційних систем: тенденції, виклики, перспективи», яка відбулась 14-15 березня 2024 року у Державному біотехнологічному університеті.

Розраховано на вчених, викладачів, здобувачів освіти та фахівців, які займаються питаннями розвитку економіки.

Представлені у матеріалах конференції тексти тез доповідей подано в авторській редакції. Автори тез несуть повну відповідальність за зміст публікації, а також добір, точність наведених фактів, цитат, економіко-статистичних даних, наукової термінології, власних імен та посилань на літературні джерела.

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОЦЕСІВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ У СУЧАСНІЙ ЕКОНОМІЦІ	16
Legeza D., Kulish T. Export potential of Ukrainian buckwheat to European union countries	17
Perekhozhuk O. Export Restrictions, Imperfect Competition and Food Security: Empirical Evidence of Market Power in International Wheat Export Markets	19
Антощенкова В.В., Передрій В.В. Характеристика та класифікація ризиків	22
Арбузова Т.В. Вплив держави на розвиток аграрного сектора відповідно до викликів глобалізації	25
Батюк Л.А. Основні тренди світового економічного розвитку в 2024 році	28
Жуковська В.М., Климанський В.І. Глобалізаційні виклики та їх вплив на ефективність менеджменту підприємств електронної торгівлі	31
Зеленько О.О. Брюхович М.В. Сталий розвиток та проблеми його забезпечення	33
Крамський С.О. Ставка фрахту та її детермінанти розвитку бізнес-середовища	34
Курган Н.В., Курята О.В. Цифровізація фінансової звітності як ознака економічної глобалізації	37
Махиборода К.В. Еволюція теоретичної думки у напрямку функціонування аграрного ринку	40
Мащенко Р.В. Вплив глобалізаційних процесів на ринок нерухомості	42
Поліщук А.В. Трансформаційні особливості сільського розвитку	43
Соколюк І.Ю. Управління ризиками соціально-орієнтованого підприємства в умовах сталого розвитку	45
Сурай А.В. Основні сфери цифровізації публічного управління та напрями наукових досліджень	48
Таран О.М., Габор Д.Р. Стратегічний аналіз середовища функціонування об'єктів публічної сфери	49
Шибасва Н.В. Принцип методологічного плюралізму у сучасних економічних дослідженнях	51

Т.В. Кожухова. Кривий Ріг. Видавець ФОП Чернявський Д.О., 2017. 335 с.; 3. Цілі сталого розвитку 2016-2030: [Електронний ресурс]- Режим доступу: URL: <http://www.un.org.ua/ua/tsili-rozvytku-tysiacholittia/tsili-staloho-rozvytku>

**Крамський С.О., канд. техн. наук, доцент, наук. співробітник
Одеський державний екологічний університет, Україна
ДУ «Інститут ринку економіко-екологічних досліджень НАНУ», Україна**

Ставка фрахту та її детермінанти розвитку бізнес-середовища

На сьогодні базовий актив, який не підлягає зберіганню, робить ринки транспортних перевезень унікальними за своїм характером, віддзеркалюючи функціонування фінансових ринків, гравці на ринку вантажних перевезень збираються разом і погоджують певний інструмент з наміром отримати певний прибуток від угоди. Єдина відмінність полягає в тому, що товар, яким торгують, є послугою транспортування товарів між двома місцями. Доступними інструментами є різні типи чартерних угод зі своїми різними умовами, наступний попит на морські перевезення товарів, таким чином породжуючи попит на доставку. Вибір із цих так званих інструментів визначає короткострокову операційну маржу підприємства – будь то власник судна, трейдер чи постачальник транспортних послуг, що не є власником судна. Послідовність таких виборів або стратегія щодо цих виборів визначає їх довгострокові прибутки або, якщо на те пішло, фінансову стійкість [1, С.180].

У більш широкому сенсі існує два типи договорів фрахтування: термін дії та відсутність контракту. Контракт або бербоут-чартер є найменш використовуваним типом контракту на сучасних ринках. Недемайзний тип включає рейсові чартери та чартери на період. Решту договорів можна назвати гібридним договором, оскільки вони є злиттям певних ознак рейсового та періодового чартеру. Більшість умов є загальними для цих контрактів. Відмінними елементами є період дії угоди та розподіл витрат між сторонами контракту. Виділена складова витрат контракту визначає функції зацікавлених сторін. Наприклад, у випадку чартеру на період, фрахтувальник несе відповідальність за покриття витрат на рейс, отже, цілком очевидно, що він контролює комерційні функції – зокрема маршрутизацію та бункерування – і дозволяє власнику судна приймати рішення щодо повсякденна експлуатація судна [2, С.48]. Іншими словами, ставка фрахту визначається взаємодією попиту та пропозиції на тоннаж судна. Поки експлуатаційні рішення власника судна не перешкоджають комерційній життєздатності судна, фрахтувальник буде задоволений. Визначення фрахтової ставки на ринку наприклад танкерів як низку взаємодій між ринком послуг танкерів і ринком танкерного флоту, настрої на ринку танкерів тісно переймаються на ринку сухих (балкерних) вантажів. Навпаки, у випадку рейсового чартеру, де власник судна несе відповідальність за витрати на рейс, він контролюватиме як комерційні, так і експлуатаційні функції. Ціна попиту на послуги масових перевезень і їх пропозиції є

нееластичною в короткостроковій перспективі, тому будь-яка зміна попиту або пропозиції сильно впливає на фрахтові ставки. Ціни на товари - якщо не враховувати сезонні коливання, ціни на товари можуть бути хорошим показником загального стану судноплавного бізнесу. Вищі ціни на товари вказують на більш високе споживання та кращу економію, отже, вищі тарифи на фрахт [3, С.63].

У довгостроковій перспективі поточні та очікувані ставки фрахту, очікувана морська торгівля, вартість будівництва корабля та інші відповідні змінні визначають пропозицію судна і, отже, ставки фрахту. На макроекономічному фронті визначальними факторами фрахтових ставок є:

- Географічне положення або торговельний маршрут (трафік) – вищий стандарт відповідності необхідний для торгівлі на певних маршрутах, трафіках перевезень вантажів суднами, а також високоліквідні маршрути мають вищі фрахтові ставки. Географічна доступність – рівень доступності тоннажу в певній місцевості також є важливим фактором, що визначає ставку вантажу.

- Доступний тоннаж і його використання на ринку – більша доступність тоннажу призведе до зниження фрахтових ставок і навпаки у випадках дефіциту. Що ще важливіше, саме використання наявного флоту визначає фрахтову ставку вантажу. Вища доступність із вищим рівнем використання є хорошим знаком для ринку фрахтових послуг порівняно з високою доступністю з меншим рівнем використання. Як правило, під час більш інтенсивного періоду використання може досягати 90%, але ніколи не досягає 100%. Крім цих макроекономічних змінних, існують деякі інші мікроекономічні детермінанти фрахтових ставок [4]:

- Ціна судна новобудови/уживаного/металобрухту – ціна нових/вживаних суден і їх залишкова вартість пов'язані зі ставками фрахту. Можна сказати, що ставка фрахту визначає ці ціни, а ці ціни визначають ставки фрахту. Наприклад, коли використання наявного тоннажу вище, повністю заповнені судові верфі та, як наслідок, дефіцит тоннажу призведе до підвищення фрахтових ставок.

- Ціни на бункерування судна. Хоча це незначно, більш висока ціна на бункерування збільшить ставки фрахту на рейсових ринках і спричинить тиск на ринок тайм-чартерів.

- Вік судна. З огляду на дедалі більшу чутливість до навколишнього бізнес-середовища та свідомість витрат, сучасним суднам надають перевагу ніж своїм старим аналогам. Новіші судна потребують компенсації за вищі капітальні витрати, сплачені судовласниками, особливо в часи невизначених грошових потоків. Ці основні фактори змушують нові судна з вантажних перевезень заробляти більше, ніж їх старі аналоги. Окрім високої капітальної вартості, нові судна, побудовані під час піків економічних циклів криз, як це було видно в останнє десятиліття, мають нижчу операційну маржу порівняно зі старими суднами, які були побудовані за нижчою ціною.

- Витрати на експлуатацію судна. Як і в будь-якому іншому бізнесі, судовласник стягуватиме більший фрахт, якщо витрати на експлуатацію вищі.

- Розмір судна. Як правило, судна меншого розміру перевозять вантажі відносно більшої вартості, у більшості випадків вимагаючи особливої обережності та вищих стандартів експлуатації порівняно з перевезенням чистої

сировини. У рейсовому чартері фрахт оплачується в доларах США за тонну, причому економія на масштабах розміру судна зменшує вартість перевезення, а відносно нижча вартість перевезення вантажу може вплинути на фрахт, який пропонується цим судном. Навпаки, у тайм-чартері судна орендуються на денній основі, тому прагматично вартість найму більшого судна буде вищою, ніж вартість меншого судна. Отже, ставка тайм-чартеру видається вищою для більших суден, ніж для менших суден лише в абсолютному виразі [5, С.135].

• Розмір вантажу по відношенню до місткості судна. У рейсових чартерах фрахт оплачується за тонну вантажу, який перевозить судно. Через малу глибину в порту або деякі інші експлуатаційні обмеження цілком нормально, що на деяких торгових шляхах судна не використовуються на повну потужність. Щоб компенсувати втрачені доходи, власники суден могли вимагати премію понад звичайні доходи від фрахту. Фрахтувальники вважають за краще сплачувати цю премію, ніж плату за бортовий фрахт судна.

Таким чином, судновласник нового судна вимагав би більший фрахт порівняно зі старими суднами. Однак не прийнято укладати контракти на нові судна за вищими ставками, ніж на старі на рейсових чартерах. Але, звичайно, нові судна мають кращі можливості для працевлаштування на ринку і, отже, кращі перспективи отримання прибутку, які можна прийняти як проксі для кращих вантажів. У тайм чартері, економічні інноваційні судна справді мають кращі ціни, ніж їхні старші сестершипи. Фрахтові ставки також визначаються умовами контракту (низьке завантаження або низька швидкість часто вводяться лише для того, щоб уникнути накопичення демереджа та отримати відвантаження судна) [6, С.102].

Список використаних джерел:

1. Guo, X., Chmutova, I., Kryvobok, K., Lozova, T. The race for global leadership and its risks for world instability: Technologies of controlling and mitigation. *Research Journal in Advanced Humanities*, 2024. 5(1). P.178-191. <https://doi.org/10.58256/5wzf9y48>; 2. Kramskyi S.O., Strenkovska A.Yu., Zakharchenko O.V. Model of Substantiation of Organizational Structure of the Management System of Higher Education. *Scientific Bulletin of Mukachevo State University. Series "Economics"*: Mukachevo, 2021. 8 (4). P.45-52. DOI: 10.52566/msu-econ.8(4).2021.45-52.; 3. Крамський С.О., Дарушин О.В., Захарченко О.В. Контент-аналіз логістичного проєкту міжнародного товароруку на прикладі інтермодальних перевезень. Управління розвитком складних систем. Київ: КНУБА. 2023. №3(55). С. 61-68; 4. Буркинський Б.В., Нікішина О.В. Селективне регулювання розвитку товарних ринків: теорія та практика. Монографія. Одеса: НАН України, ДУ ІРЕЕД НАНУ. 2023. 267с.; 5. Крамський С.О., Євдокімова О.М., Захарченко О.В. Економіко-математичні методи управління науковими проєктами у навчальних закладах вищої освіти. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. Одеса: Одес. нац. ун-т ім. І. І. Мечникова, 2021. 1 (47). С.129-145; 6. Kramskyi S.O. Current trends and problems of the Ukrainian market of eggs & egg products in the conditions of uncertainty. *Economic Innovations*. Odesa: IMPEER of NASU. 2022. 2(83). P. 100-109.