

Зеленько О.О., канд. екон. наук, доцент
Брюхович М.В. здобувачка вищої освіти ступеня бакалавр
Харківський національний педагогічний університет ім. Сковороди,
Україна

Сталий розвиток та проблеми його забезпечення

Економічно розвинуті країни світу обрали напрямок сталого розвитку. У цих країнах характер і суть стратегій різняться, залежно від тих проблем які були виявлені. Стратегії різні, але всі вони однакові за метою, а саме- інтеграцією соціальних, екологічних і економічних питань .

Ще протягом ХХ століття тема сталого розвитку почала активно підніматися в світових масах, а уже в ХХІ столітті ця тема стала чи не найактуальніша серед інших. Серед світової спільноти почали відбуватися значні зміни у підходах до вирішення цього питання. Що виявились у переході від розроблення до виконання конкретного плану дій у цій сфері. Цілі сталого розвитку були виділені у підсумковому документі саміту ООН «Перетворення нашого світу: порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року». Вони вимагають активізації дії глобального партнерства з метою досягнення поглиблення соціальної інтеграції, економічного зростання, захисту навколишнього середовища. Цілі сталого розвитку- це універсальний план дій задля процвітання всіх людей і країн планети, який вимагає участі всіх зацікавлених сторін на основі партнерських взаємозв'язків [1,2].

Актуальні проблеми сталого розвитку зумовлені обмеженістю ресурсів, зростання екологічних проблем, потребує модернізації економіки і підвищити рівень життя населення. Також можна виділити глобальні виклики цього розвитку: зміна клімату, потреба в перерозподілі ресурсів для скорочення бідності, потреба у збільшенні виробництва продовольства. Звичайно ж існують шляхи вирішення проблем. В першу чергу це підвищення обізнаності про важливість сталого розвитку та необхідність його фінансування. Не варто оминати також розробку та впровадження комплексної стратегії фінансування сталого розвитку. Треба більше заохочувати інвестувати в «зелені» технології.

Після впровадження вище описаних шляхів можемо очікувати на такі результати: по перше це зростання обсягів інвестицій у сталий розвиток; перехід до «зеленої» економіки; підвищення рівня життя населення; збереження довкілля для майбутніх поколінь [3]. Отже, можемо сказати, що цілі сталого розвитку виділяють глобальні пріоритети та прагнення усього людства. У них є мета об'єднати зусилля світової спільноти навколо спільних прагнень і завдань. Цілі сталого розвитку приділяють велику увагу розвитку міжнародного бізнесу, боротьбі з бідністю та створенню гідних умов для життя.

Список використаних джерел:

1. Організація Об'єднаних Націй. Документи. Саміт ООН по сталому розвитку 2015 р. 25-27 вересня. URL: <http://ec.europa.eu>; 2. Формування та трансформація глобальної системи фінансування сталого розвитку/

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.169]. 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